

4
2ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

EL SUBSIDIO AL METRO DE LA CIUDAD DE MEXICO: REPERCUSIONES SOCIOECONOMICAS EN LOS SECTORES POBLACIONALES DE BAJOS RECURSOS

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN SOCIOLOGIA
P R E S E N T A :
ELISEO ALVAREZ JURADO

México, D. F.

1991

FALLA DE ORIGEN



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

Página

INTRODUCCION

I EXPANSION URBANA DE LA CIUDAD DE MEXICO A PARTIR DE 1960.

- | | | |
|---|---|----|
| 1 | Antecedentes | 12 |
| 2 | Planes y Proyectos para la Descentralización de la ciudad. | 17 |
| 3 | Repercusiones generales de la política urbana posterior a 1970. | 19 |

II EL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO.

- | | | |
|---|---|----|
| 1 | Aspectos teóricos del transporte y de la fuerza de trabajo. | 25 |
| 2 | Importancia del Estado en el suministro de los bienes y servicios de uso colectivo. | 30 |
| 3 | Intervención estatal en el transporte urbano de la ciudad. | 33 |

III EL METRO DE LA CIUDAD DE MEXICO EN LA PROBLEMÁTICA GENERAL DE TRANSPORTE.

- | | | |
|---|--|----|
| 1 | Antecedentes. | 50 |
| 2 | La estructura Metro para el periodo 1969-1978. | 54 |
| 3 | El proyecto del Metro a partir de 1978. | 59 |

IV	EL SUBSIDIO AL METRO DE LA CIUDAD DE MEXICO.	
1	Consideraciones Generales.	67
2	Aspectos Financieros.	69
3	La baja de los Autobuses de la Ruta 100 y el auge del Transporte colectivo privado.	75
4	Efectos Generales del retiro del Subsidio al Transporte Público Colectivo.	80
	CONCLUSIONES	90
	BIBLIOGRAFIA	95

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

En contraste con otras ciudades del interior del país, la Ciudad de México ha representado, históricamente, la concentración económica, política y administrativa más importante de la república.

Producto de esta concentración la Ciudad Capital ha crecido a tal grado que, su expansión territorial para las dos últimas décadas ha absorbido algunos municipios del Estado de México colindantes con el D.F. Dando paso a lo que se conoce como Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

Este fenómeno lo podríamos interpretar como producto "natural" propio del capitalismo contemporáneo, sin embargo la otra cara de la ciudad manifiesta lo que para algunos estudiosos de la problemática urbana mexicana se denomina como "crisis urbana" (1); en donde, como producto de la dinámica reproductiva del capital se produce una serie de problemas y retos expresados en la falta de satisfactores sociales para la población de la ciudad.

Frente a esta situación ha sido el Estado el encargado de paliar -en gran número de ocasiones- la mayoría de problemas tanto de la ciudad como de sus habitantes. Cabe mencionar que esta intervención no sería posible sin los recursos fiscales

(1) Moreno Toscano, A. "La crisis en la ciudad", en México Hoy, Ed. Siglo XXI, México, 1976.

captados de la población y manejados por el gobierno.

De tal suerte, en el presente trabajo abordaremos a grosso modo, la manera en que se ha efectuado esta intervención del estado, en un aspecto importante para la reproducción de las condiciones de vida de los habitantes de la ciudad. El caso al que nos referimos es el del transporte urbano colectivo. Particularmente nos interesa resaltar el papel gubernamental en el subsidio al sistema de transporte colectivo (S.T.C.) Metro.

El tema me parece importante debido a que, desde el punto de vista sociológico, el transporte en su concepción general ha cumplido una importante función en la incorporación de los distintos grupos sociales(2) a las diversas formas de vida, en nuestra época este fenómeno se relaciona con la dinámica productiva de la formación económico-social, en particular en los espacios urbanos.

En el ejemplo del Metro, el subsidio a este costoso sistema de transporte, ha permitido el suministro y distribución de la fuerza de trabajo necesaria en la reproducción del capital desde el centro de vivienda a los lugares de trabajo.

Al mismo tiempo la incorporación del S.T.C. en la escena del transporte colectivo ha representado, en términos

(2) Al respecto véase a Camarena Luhrs, M., "El transporte, ritmo de México", Cuadernos de investigación social, México, Institutos de Investigaciones Sociales-UNAM, p.p. 11-64.

generales, una importante ayuda económica y social tanto para la población en general, dado que es un sistema que no contamina y además confinado, como para los propios usuarios debido a: su mayor rapidez y seguridad -en comparación con otros medios- y a las bajas tarifas que cobra en sus viajes entre otras características.

Para tal efecto, en el primer capítulo se enuncian algunos de los aspectos históricos y geográficos más sobresalientes que dieron pie al crecimiento de la ciudad, lo cual es necesario para poder explicar la actual configuración espacial y urbana de la metrópoli; y a mismo tiempo, entender como el fenómeno expansivo de la urbe, ha influido para la aparición de grandes obras de infraestructura urbana; entre ellas la propia aparición del Metro.

En el capítulo segundo, se menciona como el proceso expansivo del capital en las ciudades, ha llevado consigo la creación de nuevos mecanismos para acortar los tiempos de circulación de las mercancías (de capital) a través de una constante sofisticación tecnológica de los medios de circulación y de transporte.

Dentro de este marco, la intervención del Estado ha jugado un papel importante, en la creación de esos medios, vía la instauración de políticas urbanas que dotan al capital del

equipamiento urbano necesario para su virtual crecimiento. Aunque brevemente, tratamos de particularizar este hecho, en lo referente a la intervención estatal en el transporte de la ciudad.

Para tal efecto nos es conveniente mencionar, los distintos periodos relacionados con las negociaciones políticas entre los diversos agentes sociales involucrados en la prestación del servicio del transporte de tranvías, autobuses, etc.

En el tercer capítulo, citamos cómo la aparición de S.T.C. jugó un papel de suma importancia en la descongestión vehicular del centro la ciudad, disminuyendo así los elevados tiempos de traslado, provocados por la sobresaturación del espacio vial que los trabajadores empleaban para transportarse de las zonas de habitación a los centros de trabajo y viceversa.

En donde los costos sociales y económicos se plasmaron, tanto en un virtual alargamiento de la jornada de trabajo, como en importantes pérdidas económicas para el sector patronal, por el aumento de tiempo perdido en la circulación de las mercancías en general y de la fuerza de trabajo en particular.

Para tal efecto se mencionan las características más importantes de la aparición del Metro, los periodos de

construcción en su obra, así como los planes de crecimiento para el futuro.

En el capítulo cuarto, se describe la situación financiera que representa el subsidio al Metro de la Ciudad de México; la relación del apoyo social del mismo en términos de sus bajas tarifas con respecto al salario mínimo de los trabajadores y el sentido en que el subsidio también ha beneficiado a los dueños de los medios de producción, en particular para los sectores relacionados con la producción y prestación de los vehículos del transporte colectivo privado.

Paralelamente señalamos de qué manera en los momentos actuales de política económica "modernizadora y privatizadora", el subsidio al transporte público colectivo (Metro, Ruta 100 y Transportes Eléctricos), en particular el caso de los Autobuses de Ruta 100, cuya baja en la prestación del servicio encuentra una razón de peso en los distintos problemas de carácter político al interior del organismo y a la negociación estatal con los prestadores del transporte colectivo de tipo privado.

Lo cual ha traído como consecuencia, el uso de estos medios, que frecuentemente son más costosos a la economía de los trabajadores (taxis y colectivos principalmente).

Al finalizar se presentan algunas conclusiones generales derivadas de la evaluación cualitativa del análisis precedente

Por lo demás cabe señalar que el tema tratado en la tesis, el subsidio al Metro de la Ciudad de México, es un aspecto -desde nuestro particular punto de vista- poco tratado en el campo teórico y metodológico, de aquí la subrayada relevancia de la necesidad de abordarlo por el análisis social.

Por tal motivo, al tratar el asunto del subsidio al S.T.C. lejos de hacer un estudio profundo sobre el mismo, sólo presentamos una descripción del tema comprendiendo las limitaciones existentes en el estado actual del conocimiento de la temática, manteniendo conciencia a la vez de la gran importancia para la cotidianidad de millones de habitantes de una de las metrópolis más pobladas del planeta. Cabe señalar que las fallas del trabajo sólo son responsabilidad mía.

Por último deseamos agradecer el invaluable apoyo de las siguientes personas: al asesor de la tesis, Bernardo Navarro Benítez por su continua ayuda en distintos aspectos, a Gerardo Minto, José Luis Ramírez, Lidia Cadena y Alejandra Ruedas.

Nuestro reconocimiento a los señores encargados de las bibliotecas del Instituto de Investigaciones Sociales y de la Unidad de Posgrado de la UNAM, Juan Enrique Martínez Velazquez y José Luis Gasca respectivamente.

CAPITULO I

EXPANSION URBANA DE LA CIUDAD DE MEXICO

A PARTIR DE 1960.

1 Antecedentes

Es a partir de los años sesenta cuando, la problemática urbanística de la ciudad comenzó a manifestarse en distintos aspectos contradictorios, en relación al auge del capital (industrial), y que fundamentalmente se expresó tanto en la desmedida expansión espacial y en el crecimiento anárquico de la capital del país.

De igual manera, es durante esta época cuando se comienza a tomar una serie de medidas, fundamentalmente de carácter político urbano, tendientes a la solución de los problemas derivados de la alta concentración económica y política. (3)

En este sentido es importante señalar algunos de los aspectos históricos antecedentes más importantes a la situación espacial y urbana a 1960.

Es de muchos años conocido, que la Ciudad de México ha venido fungiendo como centro tradicional del poder económico y político desde los tiempos prehispánicos, condicionando que de alguna manera, la cuenca de México fuera convirtiéndose paulatinamente en foco de atracción para algunos grupos de la población tanto de zonas rurales como también de otras partes del interior del país. Esta situación viene adquiriendo una mayor relevancia desde finales del siglo XIX, y particularmente con los inicios de 1940.

(3) Por lo que respecta a la participación del D.F. en el producto interno bruto (PIB) tenemos que de 1940-1970 ha sido de 33.6%, 33.12%, 37.3% y del 37.9% respectivamente.

Así el impacto que provocó la Segunda Guerra Mundial, permitió al Estado tomar importantes iniciativas, sobre todo en materia político-económica, en donde sobresalen por su importancia: la ley de sustitución de importaciones y el impulso al aparato industrial.

México salía apenas de las conmociones revolucionarias del fin de la Primera Guerra Mundial y no pudo beneficiarse de esa coyuntura. Pero sí lo hizo, por el contrario, plenamente en 1940-1945, período durante el cual la industrialización tomó nuevo ímpetu. Esta coyuntura favorable se prolongó hasta 1960, por una política sistemática de frenar importaciones de bienes industriales de consumo y de recibir -- las inversiones extranjeras, principalmente -- norteamericanas, en las empresas sobretudo industriales que, gracias a ello empezaron a importar fácilmente los bienes de equipo a los -- productos semielaborados que les eran necesarios. (4)

El desarrollo del capital -industrial- para estos años pudo llevarse a cabo, principalmente en la Ciudad de México, debido a que ésta, a diferencia de las otras ciudades del resto del país, contaba con la fuerza de trabajo especializada y sobre todo el equipamiento e infraestructura urbanos necesarios a la nueva expansión del capital.

Esta nueva modalidad, permitió una mayor concentración de las actividades y de la riqueza, que a su vez fungió como polo de atracción para que amplios sectores de la población

(4) Bataillon C. y-Helene Rivière de Arc, La Ciudad de México, México, Ed. SEP-DIANA, 1979, p.p. 25-26.

del resto del país principalmente el medio rural, se dirigieran hacia la capital en busca de mayores oportunidades de empleo y de mejores condiciones de vida.

La distribución infraurbana de la población en la Ciudad de México adquirió desde entonces una característica fundamental y que actualmente se conoce como "segregación Urbana"; en donde, las zonas Norte y Oriente se identificaron como espacios dedicados a las actividades del trabajo fábril, así como para sitios de habitación popular suministradores de la fuerza de trabajo, necesaria a la producción industrial.

La parte Sur y Poniente se estructuraron para ser lugares dedicados al habitat de las clases sociales más pudientes. En estas zonas pronto cobró auge el sector de los servicios, que para 1960, los Supermercados gigantes se construyen en los nuevos barrios periféricos de clase media y los sitios para habitación se construyen de manera moderna y lujosa.

Al proceso de concentración del ingreso 1940--1954 correspondió especialmente, la consolidación del modelo de urbanización segregada ... La Ciudad se estructuró según la distribución del ingreso: Los fraccionamientos privilegiados se concentraron al Poniente y al Sur: el Norte y el Oriente se reservaron a las columnas proletarias. (5)

(5) Moreno Toscano A., "La crisis en la Ciudad en México Hoy, González Casanova y Forescano E. Compiladores), México Ed. Siglo XXI 1979, pág. 153.

Así mismo la política urbana imperante reforzó el carácter excluyente y segregador del patrón de urbanización dominante. Por estas vías el Estado afianzó, no sólo al capital industrial y de servicios en ascenso sino también a los sectores inmobiliarios y especulativos. (6)

Producto de los fenómenos histórico-estructurales anteriormente descritos, la emigración campo-Ciudad se presenta ya en la década de los años sesenta, como un elemento tendiente para complejizar la vida intraurbana de los habitantes del D.F. y que se manifiesta de manera más aguda hasta nuestros días.

(6) Moctezuma P. y Bernardo Navarro, "La política Habitacional del Estado Mexicano", en secuencias, revista del SITUAM, México, 1980. Moreno Toscano op. cit. "crisis..."

Aunque desde 1940, el aspecto migratorio y el propio crecimiento natural de la población en la ciudad influyeron en el ensanchamiento espacial y urbano, no es sino para los años sesenta cuando el área correspondiente a esta zona, rebasa sus propios límites y se expande hacia algunos municipios del Estado de México. (7)

Las repercusiones sociales y económicas producto de este fenómeno, encuentran sus razones principales en el proceso anárquico de la centralización del capital de los años anteriores. Cuya expresión más fuerte se ha venido agudizando cada vez más en la falta del equipamiento urbano y de los bienes de uso colectivo, insuficiencia del empleo, de la vivienda, educación, del transporte, etc, generando así una situación que algunos autores caracterizan como de "crisis urbana". (8)

Ante esta panorámica, ha sido el Estado el encargado de llevar a cabo distintas medidas políticas y económicas para la solución de esta crisis, aspecto que desarrollaremos en el siguiente apartado.

(7) Para 1960 la población del D.F. y su zona Metropolitana cuenta con una población aproximada de 5 230 000 Habitantes. Para 1970 8 500 000; 1980 14 500 000 y en 1990, en términos redondos 17 000 000.

(8) Moreno Toscano, A., Ibidem y Bernardo Navarro "Crisis y Movimiento Urbano Popular en el Valle de México", México 1990, Editado por la División de Ciencias y Artes para el Diseño, UAM-Xochimilco.

2. Planes y Proyectos para Descentralización de la Ciudad.

Para 1970, el Estado a través del Departamento del Distrito Federal (DDF), emprenderá una serie de disposiciones tendientes a la solución de los problemas de la vivienda, del congestionamiento vial, de políticas para la protección del ambiente, etc. Mediante la promulgación de algunas leyes como: La Ley Orgánica del Distrito Federal, en 1970; la Ley General de Asentamientos Humanos, de la que se desprenderá posteriormente el Plan de Desarrollo Urbano (1973) y la ley del Desarrollo Urbano del Distrito Federal (1980) (9) y finalmente con medidas para la reinstalación de las fábricas contaminadoras en los sitios aledaños.

Contrariamente a lo que se pretendía con esos planes, los resultados distaron mucho de lo esperado, debido en gran parte a que, paralelamente a la buena intención de estas medidas, el gobierno del Estado de México promueve una serie de programas orientados a la atracción de las empresas que eran rechazadas del D.F. y tratar de incentivar el propio desarrollo industrial de la entidad:

(9) Para una mayor información sobre este tema véase López Rangel "Ciudad de México, 250 años de planeación?", en Revista de Ciencia y Tecnología, vol. 3, núm. 114, México 1986, p.p. 34.

El D.D.F. ha establecido un reglamento que prohíbe la instalación de fábricas que despidan materias tóxicas que contaminen el aire; el Estado de México ha favorecido, por el contrario, gracias a facilidades fiscales la creación de numerosas industrias que se han establecido casi en todos los municipios fronterizos, donde gozan la ventaja adicional de otorgar a sus obreros salarios inferiores a los del Distrito Federal. (10)

La política descentralizadora de la industria hacia la periferia de la ciudad y municipios colindantes del Estado de México, influyó para un gran poblamiento de estos sitios. Medida que al mismo tiempo provocó que en el D.F. se encarecieran las distintas formas de utilización del suelo expulsando a los habitantes más pobres hacia una periferia cada vez más alejada de las actividades laborales.

Esta situación para 1970, incidirá de manera importante en la configuración espacial de la Ciudad y de su Área Metropolitana, que para estos años comprenderá a las 16 Delegaciones políticas del Distrito Federal y a 12 municipios del Estado de México. (11)

(10) Bataillon C. et. al., op. cit. p. 102.

(11) Para 1986, la ZMCM estará comprendida por sus 16 Delegaciones y los 17 municipios del Estado de México más uno del Estado de Hidalgo.

3. Repercusiones Generales de la Política Urbana a partir de 1970.

Las ciudades capitalistas, concentran de manera general, una serie de aditamentos necesarios al desarrollo ampliado del capital. Pero para que éstas funcionen como tales, es necesario que cuenten con un elevado grado de urbanización, dado que, "La urbanización desempeña según nosotros un papel tan importante en el desarrollo general del capitalismo como la multiplicación de la potencia mecánica del trabajo en la unidad de producción". (12)

Esta urbanización lleva implícita, entre otros elementos, lo que Marx identificará como las "condiciones generales de la producción", de las que también formarán parte los equipamientos urbanos de uso colectivo, que para el capital representa una manera más para su intensificación.

Pero la forma en que se ha efectuado este crecimiento no obedece a un orden planificado, responde más bien a un desarrollo anárquico. Socialmente esto representa una cada vez mayor expulsión de las capas sociales de menores recursos, hacia la periferia de las ciudades. "El espacio urbano central es monopolizado por las actividades direccionales de los grandes grupos capitalistas y del Estado.

(12) Lojkin Jean, El Marxismo, El Estado y la Cuestión Urbana, México, Ed. Siglo XXI, 1986, p. 14.

Ahora bien, la intervención estatal al respecto, para Lojkiue, no obedece a aspectos decididos con anterioridad por el capital, sino que existe cierta autonomía de la política estatal en la aplicación de medidas a los problemas causados por la aglomeración urbana, "... del nuevo mecanismo único Estado monopolios no implica de ninguna manera una concepción monolítica ordinaria del Estado". (13)

Esta situación la podríamos ejemplificar al caso mexicano con la industrialización del país de los años cuarenta, lo que posteriormente influyó en el ensanchamiento espacial de la Ciudad, paralelamente con las dificultades que el proceso llevó consigo, falta de centros escolares, de vivienda, de transporte, etc.

Ante esta situación podemos mencionar que la autonomía estatal, ideó formas para solucionar algunos de los problemas de la expansión urbana. Ya anteriormente anunciamos como el gobierno a través del D.D.F. en los años sesenta llevó a cabo leyes y programas para reinstalación de las fábricas contaminadoras, de vivienda y transporte respectivamente. (14)

Problemas causados por la centralización y la segregación urbana.

(13) Ibid. p. 111.

(14) En el apartado 2 de este capítulo mencionamos más ampliamente este aspecto.

Sin embargo, esta actuación del gobierno, ha provocado que los costos del capital público invertido en y para la Ciudad, hayan adquirido cada vez mayores proporciones del presupuesto estatal, llegando a tal grado que posteriormente se tuvo que recurrir al endeudamiento externo, situación que hasta nuestros días, ha representado una carga descomunal a las arcas del Estado, y que a la par ha venido a repercutir negativamente sobre las espaldas de los trabajadores, debido a que el pago de la deuda ha incidido fuertemente en la baja pronunciada de los niveles salariales.

Por otra parte, es importante señalar que la base del endeudamiento externo se fincó en un período de expansión económica derivado fundamentalmente del auge petrolero, pero que sin embargo, para los inicios de la década de los ochenta, la situación adquirió dimensiones totalmente diferentes debido a la contracción mundial en sus precios. Así, "El elevado crecimiento del endeudamiento se ejemplifica al comparar la deuda documentada al término de los años 1976 y 1982, que paso de 17 mil millones de pesos a 216 mil 700 millones de pesos, respectivamente, lo que representó un aumento equivalente al 1254% en tan sólo 6 años". (15)

(15) Casa y Ciudad, "Las finanzas del DDF (1977-1986)", en Casa y Ciudad, México, 1986, p. 208.

Habría que añadir, que al mismo tiempo del fenómeno de la deuda externa y las constantes devaluaciones de la moneda nacional, se encuentran los aumentos a las tasas de interés en los diferentes organismos de financiamiento internacional, a tal grado que:

...de cada cien pesos aportados por los contribuyentes al erario del D.D.F. este año, 67 se destinarán al pago de intereses, 21 a la amortización de la deuda titulada y 5 a los contratistas con pagos pendientes desde 1982.

...sin embargo, como la ciudad tiene que seguir creciendo no hay otro medio que acudir a préstamos adicionales, que van a acercarse al 50X o más de los ingresos programados. (16)

Para concluir podemos mencionar que, las consecuencias socioeconómicas derivadas -entre otros aspectos- del pago del endeudamiento externo, no sólo se ha manifestado en el deterioro persistente del salario de los trabajadores, calculado en un 50X para el período 1982-1987; sino además en una política de reducción del gasto social, aumento de tarifas y servicios proporcionados por el Estado, etc. "La inversión pública federal destinada al desarrollo social (servicios educativos y culturales, salubridad, servicios asistenciales y bienestar y seguridad social) que es una forma redistributiva

(16) Connolly Pricilla, "El Financiamiento de la Capital", en Revista de Ciencias Sociales y Humanidades, México, Editada por la Universidad Autónoma Metropolitana. Iztapalapa, 1984. p. 111.

del ingreso... pasó del 22.76X en la década de los setentas al 15.30X en 1980-1985 del gasto público". (17)

(17) Trejo Ramírez M. y Andrade Robles A., "Influencia del Estado en la Crisis de la Economía Mexicana", en Boletín de la Coordinación de Investigaciones Económicas y Sociales (CIES) México, Facultad de Economía UNAM, p. 6 y 7.

CAPITULO II

EL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO

1 Aspectos Teóricos del Transporte y de la Fuerza de Trabajo

El desarrollo de las diferentes actividades en las ciudades capitalistas requiere de un adecuado sistema de transportación para la circulación de las diferentes mercancías, así como también para la mercancía fuerza de trabajo.

Por tal motivo nos parece importante analizar, aunque de manera general, el significado conceptual de ambos aspectos dentro del proceso de producción capitalista.

Históricamente, la fuerza de trabajo ha pasado por diferentes estadios de la humanidad, (a partir de que nace la propiedad privada) bajo diferentes connotaciones: el esclavismo, el feudalismo y actualmente el capitalismo. Siempre en calidad de ser una fuerza oprimida, explotada y sujeta a los intereses de las partes dominantes: amos, nobleza y clero, y de la burguesía, respectivamente.

Así pues, en un primer momento entendemos el concepto de fuerza de trabajo como: "... el conjunto de condiciones físicas y espirituales que se dan en la corporidad en la persona viviente de un hombre y que este pone en acción al producir valores de uso de cualquier clase". (18)

(18) Karl Marx, El Capital, tomo I, México, Editorial F.C.E. 1979, p-121.

Dentro del capitalismo, la fuerza de trabajo surge a raíz de la expropiación de los medios de producción y de vida, herramientas y utensilios para el arado de la tierra y de los pequeños talleres manufactureros del campesinado y artesano feudal, etc., para incorporarlos al proceso de reproducción del capital.

En la etapa actual, en donde predominan las relaciones de producción capitalista, a la fuerza de trabajo se le considera como mercancía, en donde al igual que cualquier otra mercancía, adquiere un valor de cambio y un valor de uso.

El valor de uso de esta mercancía particular responde a la utilización que el capitalista quiera darle, mientras que el valor de cambio responde "aparentemente", al suministro de los elementos materiales que aseguren la propia reproducción de la fuerza de trabajo y de igual forma se asegure también la disponibilidad permanente de los trabajadores.

La concesión de este elemento estará dado por medio del pago en especie ó, a través del sistema monetario en donde:

...la forma salario no es un reflejo pasivo-mecánico del valor de cambio de la fuerza de trabajo. Juega un papel esencial para asegurar la subordinación del trabajadores a la explotación y a los imperativos de la valoración y acumulación del capital". (19)

(19) Topalov christian, La Urbanización Capitalista, México, Ed. Edicol 1979 p-45.

Dentro del proceso de producción, el capitalista obtiene la ganancia (la extracción de plusvalía) por medio de la explotación del trabajador, que en términos simples, no es otra cosa que la obtención de la máxima ganancia a costa de una mala remuneración a los trabajadores por su tiempo de trabajo. Existen diferentes mecanismos para llegar a tal condición, por ejemplo: el alargamiento de la jornada de trabajo, el tiempo extraordinario, la utilización de la innovación tecnológica -para la disminución del tiempo de trabajo necesario-, entre otros.

Es en base precisamente, al continuo perfeccionamiento tecnológico que el capital ha venido abriendo cada vez mayores mecanismos e instrumentos que inciden, en el acortamiento de los tiempos de circulación, dado que "En su circulación el capital se amplía a sí mismo y a su trayectoria, la circulación del capital es al mismo tiempo su devenir, su crecimiento, su proceso vital". (20)

Del mismo modo la circulación del capital ha permitido que su expansión adquiera nuevas características, y que en el caso de las ciudades, esto se haya introducido en un continuo ensanchamiento del espacio urbano.

(20) Karl Marx, Elementos Fundamentales para la Crítica de la Economía Política (Grundrisse) 1857-1858, México, Siglo XXI. Editores, 1989 p.4-5.

Este fenómeno en las ciudades ha provocado, entre otras modalidades, la aparición de nuevos mecanismos para la intensificación del proceso capitalista. En este caso al referirnos a las comunicaciones y los transportes, en donde incluimos al Metro, podemos mencionar que para el capital en su conjunto, "...la creación de las condiciones físicas del intercambio -de los medios de comunicación y transporte- se convierte para él... en una necesidad: la anulación del espacio por el tiempo". (21)

Es en base a las comunicaciones y los transportes, que el proceso de circulación de mercancías-capital puede llevarse a cabo en las ciudades dada la complejidad desencadenada por la dinámica misma de expansión del capital. Lo cual al interior de las ciudades se traduce en una continua expansión y complejización de la estructura urbana.

Desde este punto consideramos que el proceso de circulación de mercancías, a través de las comunicaciones y los transportes, cabe también para el caso de la circulación de la mercancía fuerza de trabajo, en donde será el transporte colectivo el instrumento requerido para transportar a este tipo de mercancía, principalmente de los lugares de trabajo hacia los centros de vivienda y de consumo.

(21) Idem, p-13.

De igual manera, el mayor o menor tiempo requerido durante la circulación de la fuerza de trabajo, tenderá a repercutir en el proceso final de extracción de plusvalía como sucede con la mercancía general. (22)

Es de acuerdo con esto que el transporte de la mercancía fuerza de trabajo, al igual que el transporte de la mercancía en general, ámbos como momentos de la circulación, desempeña un papel primordial para el proceso de producción y acumulación del capital, así como para el proceso de reproducción social y, por lo tanto en el predominio de las relaciones dominantes así como en la estabilidad social.

Dada esta premisa, consideramos que, los dueños de los medios de producción deberían asumir el mismo comportamiento (en cuanto a transporte se refiere) para los dos tipos de mercancías. Pero esto no sucede así, ya que para el caso de transporte de la mercancía fuerza de trabajo, los costos no corren a cuenta de los poseedores de los medios de producción, sino que recaen en los propios trabajadores usuarios o bien, en la gestión del Estado. Aspecto que abordaremos en el desarrollo del trabajo.

(22) En el Capítulo 4, mencionamos como un sector importante de la industria, ubicado hacia el norte de la Ciudad de México, exigía del gobierno una buena dotación de transporte colectivo con la intención de revertir las pérdidas económicas a causa del mal sistema de transporte de ese tiempo y cuyas consecuencias se traducían además, en malestar físico emocional de los trabajadores por la pérdida de tiempo en la espera y trayectos de los viajes en los autobuses

2 Importancia del Estado en el suministro de los bienes y Servicios de Uso Colectivo

Anteriormente mencionabamos que la fuerza de trabajo, al igual que toda mercancía, contiene un valor de cambio y un valor de uso. Es en relación al valor de cambio en donde el Estado jugará un papel importante como suministrador de los elementos indispensables que el capital no ha considerado como necesarios en la producción de la fuerza de trabajo.

El salario pagado por el capitalista sólo cubre los elementos mínimos indispensables para la reproducción de la fuerza de trabajo, en este sentido otros elementos también necesarios a la reproducción como la educación, los servicios médicos, vivienda, transporte, etc., por no estar contemplados bajo la forma de pago salarial Christian Topalov los ha denominado como "necesidades disociadas" en donde:

El capitalista compra la fuerza de trabajo que requiere para producir plusvalía. Acerta satisfacer sólo las necesidades de dicha fuerza de trabajo que están directamente ligadas a su utilización productiva. Llamaremos "necesidades asociadas" a esas necesidades reconocidas en el salario por que el capitalista está obligado a satisfacer durante el periodo de contrato. Llamaremos "necesidades disociadas" al conjunto de las otras necesidades no reconocidas en el salario. (23)

(49) Topalov christian, op. cit., "La Urbanización...", p.57.

Pero, porque el capital no reconoce a las "necesidades disociadas" en el pago de la fuerza de trabajo, si éstas también forman parte del sistema de reproducción del capital? La respuesta la podemos encontrar dentro de los postulados básicos del sistema capitalista, esto es, la obtención de la mayor ganancia posible al menor costo.

Por otra parte el no reconocimiento de este tipo de necesidades permite al capital disponer de un sistema oferente de fuerza de trabajo en el momento que el capital lo requiera a través de la relación jurídica del derecho, por medio de la cual, el capitalista y el poseedor de la fuerza de trabajo son libres de establecer la relación trabajo-salario en cualquier momento pero, que en términos reales, es otra condición que va a permitir al capital regular los mecanismos de la oferta y demanda de la fuerza de trabajo: (24)

El resultado es una tendencia a la crisis del sistema de mantenimiento y reproducción de los trabajadores. Para los productores en su conjunto esta crisis es resentida permanentemente en la forma de la no satisfacción de las necesidades. En cambio, para el capital, esta crisis sólo aparece en los períodos históricos particulares, en que esta en juego el abastecimiento de mano de obra. (25)

(24) Marx considera como un factor esencial de la "acumulación originaria", "la necesidad y empleo del poder del estado para regular los salarios... y para alargar la jornada de trabajo y mantener al mismo obrero en el grado normal de subordinación". (Marx. El capital, tomo I pp.627-628).

(25) Topalov C., op. cit. p.60

Lo anterior ha dado la base para que los trabajadores lleguen a formar demandas sociales las cuales estarán dirigidas a tratar de mejorar sus propias condiciones de sobrevivencia vía, la satisfacción (aunque de manera parcial) de esas otras necesidades no reconocidas bajo la forma salarial:

...reivindicaciones en cuanto al reconocimiento social directo de los bienes estructuralmente excluidos del valor de intercambio de la fuerza de trabajo, es decir, el reconocimiento social directo a las necesidades disociadas. Esta exigencia es el motor de la aparición de un sistema público de mantención de la fuerza de trabajo... (26)

De esta manera será el Estado en muchas ocasiones, quien se encargue de proporcionar los elementos que son necesarios a la reproducción de la fuerza de trabajo, pero que no están reconocidos en el salario. Así el acceso a los centros de educación, de vivienda, de salud, de transporte colectivo, etc., correrá en muchos casos, a cargo del aparato estatal.

Hablar de que manera se efectúa la intervención estatal en cada uno de los aspectos no reconocidos por el salario sería un trabajo demasiado extenso, además de no corresponder a nuestras pretensiones. Por tal motivo sólo haremos mención a la manera de como participa el Estado en uno de estos aspectos.

(26) Ibid, p.61

3 La Intervención del Estado en el Transporte Urbano de la Ciudad de México.

Desde comienzos de este siglo, el transporte tanto de mercancías como el correspondiente al de la fuerza de trabajo, se lleva a cabo, por medio del "Sistema" de transportación de tracción eléctrica comúnmente conocido como tranvía.

Su explotación era de tipo privado y, desde estos años el Estado ha mantenido vínculos con el capital en materia de transportación colectiva. En el caso de transporte eléctrico el gobierno otorgó la explotación del tranvía a una importante empresa llamada la "Compañía limitada de los Tranvías Eléctricos", que posteriormente pasó a convertirse en la "The México Electric Transway Co." cuyo capital era fundamentalmente inglés. (27)

La configuración física espacial para esta primera década estará comprendida en una superficie de 40 kilómetros cuadrados y una densidad de población aproximadamente de 470 mil habitantes.

El tranvía aparece entonces como el primer sistema de transporte colectivo, debidamente estructurado, para satisfacer las necesidades de traslado de la población.

(27) Rodríguez López, Jesús, "El Transporte Obrero", en *El Obrero Mexicano* tomo 2, México, Ed. Siglo XXI, 1986, p.p. 140-141.

Desde sus inicios , el sistema eléctrico contaba con una sola línea ,pero para 1917 llega a poseer 14 líneas con una extensión de vías calculada en 343 kilómetros. (28) Más kilómetros de los que mantiene actualmente en operación el STC-Metro de 140 kilómetros aproximadamente.

Con esta estructura, el sistema eléctrico abarca gran parte de la configuración física de la ciudad, y atiende una demanda del 85% de los viajes/persona/día (v/p/d) para 1920. (29)

A pesar de la gran importancia del tranvía como medio de transporte, se dieron dos aspectos que, consideramos, dejaron en un segundo plano al sistema.

El primer aspecto tiene que ver con el propio desarrollo del capital, cuya reproducción ha generado de alguna manera el crecimiento poblacional y urbano de la capital, y que para el tranvía debido a su rigidez, se volvió inadecuado ante las nuevas exigencias de la movilidad intraurbana y de la expansión física de la ciudad hacia su periferia suburbanizada.

(28) Navarro Benitez, B., "La Problemática del Transporte y la Energía en las "Metrópolis Mexicanas", en Economía Urbana, México, Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM, 1989, p.4.

(29) Ramos Amores C., "El Transporte Urbano Situación Actual y Horizonte 2000. El caso de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México" en Metrópolis 87, México, Editado por la Comisión de Conurbanización del Centro del País, 1987 p-1.

El segundo aspecto se identifica en las contradicciones obrero-patronales al interior del sector tranviario, en donde después de la revolución, se efectuaron diversos movimientos de huelga debido en gran medida a las condiciones de sobreexplotación a que eran sujetos los trabajadores y por la lucha de mejoras salariales y de trabajo.

Estas condiciones influyeron para que en el año de 1917 durante un paro laboral de los trabajadores del tranvía, surgieran de manera incipiente los primeros camiones urbanos situación que vino a debilitar aún más el movimiento de aquéllos.

Al concluir el conflicto de los trabajadores del tren eléctrico, los autobuses no sólo no desaparecieron, sino que se incrementó el número de sus unidades debido en gran medida a la alta rentabilidad y adaptabilidad del servicio. Dando como resultado que para 1920 aparecieran los primeros "camiones" urbanos con capacidad para 10 pasajeros consolidando los corredores iniciados por los tranvías. (30)

La situación del transporte, para estos años, se caracterizó en una alta competitividad entre los tranvías y los autobuses por el transporte de pasajeros. Siendo estos últimos los que paulatinamente lograron un mayor predominio en la escena del transporte.

(30) Ibid.

Cabe resaltar que para que los autobuses dominaran el mercado del transporte colectivo, tuvo que darse la siguiente coyuntura: en primer lugar, los autobuses se adaptaron a las nuevas exigencias de la expansión del capital y de la urbanización de la ciudad; en segundo lugar, años más tarde, a la nacionalización de los tranvías (1946) y finalmente, al apoyo del Estado a los propietarios de los autobuses.

Los Autobuses

Para 1922 el grupo camionero se encuentra ya debidamente organizado en la "Alianza de Camioneros de México A.C.", en la cual participan tanto los propietarios o permisionarios de las unidades, así como los propios choferes de los autobuses. (31)

La "Alianza" para estos años, goza de toda una serie de privilegios para su éxito y expansión gracias a convenios mantenidos con el gobierno.

Así como por ejemplo con el gobierno de Alvaro Obregón, la agrupación se incorporó a la base de apoyo social del régimen. Un hecho relevante de esto fué que durante un conflicto político entre el gobierno de Obregon y el general Huerta, los camioneros fueron llamados a apoyar al presidente con el suministro de una gran flota de camiones.

Aspecto que paralelamente vino a traducirse en importantes logros favorables a los autobuses. Un ejemplo de ello fué el logro del apoyo gubernamental para la obtención de gasolina y lubricantes para los camiones, a precios más bajos de los regidos en el mercado.

(31) La alianza de camioneros de México A.C. estaba organizada básicamente por, "...los sindicatos de permisionarios que prestaban el servicio urbano en el Distrito Federal, adhiriéndose más tarde las líneas foráneas y los grupos de transportistas organizados de las ciudades más importantes de la República. (Rodríguez López, P., "El Transporte Urbano y las Políticas del Estado en la Ciudad de México", Tesis de Licenciatura, Facultad de Economía-UNAM México

Es a tal grado importante la relación que sostuvieron los camioneros con los diferentes gobiernos (hasta su municipalización); que años más tarde, a mediados de los años sesenta, de la propia "Alianza" se formó la "Unión de permisionarios" (32) quienes se encargaron de negociar las concesiones y la fijación de rutas para los autobuses.

Y aún más, la Alianza de Camioneros logra introducir a algunos de sus miembros en importantes puestos públicos. Rubén Figueróa quien fungía como presidente de la Alianza, después de ser postulado por el PRI, llegó a convertirse en gobernador del estado de Guerrero en 1975, Octavio Senties Gómez a quien identificaban como abogado del gremio, fué regente de la ciudad en 1970, y Héctor Hernández Casanova que en 1976 fué también presidente de los camioneros fué diputado por el PRI al XVII distrito electoral del D.F. (33)

Sin embargo las "buenas relaciones" del gremio de los camioneros con el Estado, se fueron deteriorando progresivamente con el paso del tiempo, repercutiendo años más tarde, con la municipalización de los autobuses.

(32) Rodríguez López, Jesús. op. cit., p.45

(33) Ibid., p.p.163-170.

En primer lugar no hay que olvidar que la centralización de las actividades y del ingreso influyó para que de 1960 a 1970, la población en el Distrito Federal aumentara de aproximadamente 4.9 millones de habitantes a 7 millones de habitantes respectivamente.

En segundo sitio, el aumento de la población llevó consigo la exigencia en la ciudad de mayores y mejores satisfactores relacionados con los equipamientos de uso colectivo, entre ellos claro está, el del transporte.

Pero que, en los momentos en que la Unión de Permisarios fijaba rutas y concesiones para el servicio de transporte, lo hacían sin tomar en cuenta las necesidades sociales de transportación colectiva, sobre todo de las nuevas colonias periféricas, tomándose sólo en cuenta la alta rentabilidad de las rutas céntricas de la ciudad.

Este panorama y la competencia por el espacio vial entre camiones y automóviles particulares, que para 1970 oscilaba en 700 mil unidades (ver cuadro 2), vino a complejizar aún más la situación para el gremio camionero. Cuyo resultado se fue reflejando cada vez más en la saturación del espacio y en el deterioro de las condiciones de transportación. Esta situación provocó malestar social debido al empleo excesivo de horas-hombre ocupados en los viajes registrados de la ciudad y que redundaba en pérdidas para las actividades económicas.

Y finalmente en tercer lugar, los efectos del fenómeno inflacionario hicieron mella también en la relación gobierno-permisionarios, "La rigidez de las tarifas en los momentos en que despuntaba el período inflacionario (1976-1980) sólo permitió mantener a los camioneros un margen de ganancia a costa de diferir el pago de deudas.... de una mayor explotación, de subsidios y de evasión fiscal". (34)

En resumen estos son algunos de los aspectos más sobresalientes para que el Estado en 1981 tomara la decisión de municipalizar el sistema de transportación de la Ciudad de México dando pie al surgimiento de los Autotransporte de Pasajeros Ruta 100 cuya tutela pasa a ser parte del gobierno capitalino.

(34) Ibarra Valentín, "Particularidades de la Política de Transporte en la Ciudad de México", en Transportes y Servicios Urbanos, Ecuador-Quito, Editado por Institutud de Recherches Des Transports, 1985, p.10

Autotransportes de Pasajeros Ruta 100

Cabe resaltar que a partir de la denominada "municipalización" o estatización (35) de la Ruta 100, el gobierno de la ciudad mantiene ya bajo su influencia el control de todo el sistema de transportación masiva del D.F. como son: El Tren Eléctrico, Los Trolebuses, Los Autobuses y el Sistema de transporte Colectivo "Metro", con excepción del sistema de taxis.

En el aspecto general, los autobuses de la Ruta 100 empiezan a dar el servicio con una flota demasiado marmada. Un parque automotor del 50% del inventario por los antiguos dueños, calculado en aproximadamente 3 500 unidades.

A pesar de las grandes expectativas por reorganizar y aumentar el número de camiones por parte del gobierno (36), La Ruta 100 hasta la fecha, nunca ha podido estar acorde con la demanda de transporte de la Ciudad de México.

(35) Méndez Morales, D., y Méndez Reyes, L., "Estado y Medios de Consumo Urbano El Caso de la Municipalización del Transporte Urbano de Pasajeros en el Distrito Federal", Tesis en Licenciatura en Sociología, México 1987, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales-UNAM, p.p.4-5.

(36) Recuérdese al respecto la organización de los Autobuses con el Sistema Alimentario de la Red Ortogonal cuyas rutas fluían de las colonias de la periferia de la Ciudad hacia las principales estaciones del Metro y; las rutas directas cuyos trayectos se daban por las principales vías de acceso. Por otra parte en alusión con la cantidad de los Autobuses, durante la Regencia de Hand González, se había propuesto la meta de poner en circulación a 10 000 autobuses para satisfacer las necesidades de transporte.

Para 1985, el parque vehicular de la Ruta 100 es del orden de 6000 unidades de las cuales no todas son operables; en promedio cada una de éstas tiene un recorrido de 179 kilómetros para transportar a 5.3 millones de usuarios diariamente.

Con el déficit en el número de sus unidades, calculado en 10 000 unidades según palabras del Director de Ruta 100 Ezequiel Gómez Delgadillo, la R-100 sólo transporta el 30% de los 22.5 millones de viajes/persona/día registrados en el D.F. (37)

(37) Uno más Uno, Abril de 1988.

Trolebús y tren ligero

Como mencionamos anteriormente, el tranvía era un sistema de transporte explotado por compañías extranjeras que los convertían en un medio de transporte totalmente privado. El tranvía (actualmente tren ligero) al igual que los trolebuses, son sistemas de transporte colectivo controlados y administrados por el Servicio de Transportes Eléctricos (S.T.E.) del Departamento de Distrito Federal.

Estos medios se caracterizan por ser transportes que para su movimiento necesitan energía eléctrica no contaminante, a diferencia de la energía fundamentada en hidrocarburos propia de los automóviles y camiones de gasolina y diesel.

Debido a su inadaptabilidad de fluir hacia cualquier punto estos medios participan con un bajo porcentaje en el total de los viajes que se registran en la ciudad, aunque el gobierno contempla proyectos futuros para aumentar su presencia en la demanda de transporte, sobretodo por sus características anticontaminantes.

El Automóvil

El automóvil propio ha sido, sin lugar a dudas, uno de los mejores ejemplos explicativos del crecimiento anárquico en la ciudad. Así la planeación y estructuración del equipamiento vial se ha dado en función de la propia utilización de este medio automotor, de tal suerte "Durante los años cincuentas el esfuerzo se aplicó sobre todo a la adaptación de la ciudad a una multiplicación de carros particulares (Periférico, Viaducto Miguel Alemán). (38)

Para 1970 existían en la ciudad 671,000 automóviles particulares (cuadro No.1) cifra que para 19 años después, tuvo un incremento porcentual de 294.79% ya que el total de automóviles subió a 2,372 unidades (ver cuadro No.1), en los que se transportaron el 23% aproximadamente de personas, así el automóvil particular es el que ocupa el mayor número de vehículos en la ciudad, pero es el que a menor número de personas transporta.

(38) Batallón C., et al., op. cit., p.115

Táxis

Este sistema de transporte colectivo es de carácter privado; en el D.F. existen dos tipos de este servicio: los taxis de sitio y los colectivos comúnmente llamados "peseros". Su participación en el mercado de transporte se ha visto fuertemente incrementada a raíz de las condiciones en que el gobierno adquirió los autobuses (de chalarra), y a los conflictos sucedidos al interior de la empresa Ruta 100.

Este panorama ha sido bien aprovechado por los transportistas privados para negociar, con el gobierno capitalino, la concesión de mayor número de rutas e importantes créditos para la compra de nuevas unidades. (39)

El tamaño de la flota taxista ha pasado de 2,200 unidades en 1970, hasta aproximadamente 100,000 en 1985 (comparar cuadros 1 y 2). En este año contribuyeron a transportar a 4.8 millones de personas con un recorrido de 543 kilómetros por vehículo.

Es importante destacar que gran parte de las dificultades a que se enfrenta el transporte colectivo urbano (de manos del Estado), así como la mayoría de los problemas relacionados a la problemática urbana se deben en gran medida:

(39) El aspecto de los trabajadores y empresarios de la Ruta 100 así como la explicación del auge taxista, se desarrolla de una manera más amplia en el apartado 3 del capítulo 4 de este trabajo.

...a causa de las deficiencias o insuficiencias de planeación urbana y en particular por usos inadecuados del suelo, existe una mala relación empleo-vivienda e incongruencias entre la localización entre la oferta y la demanda de satisfactores y servicios, por lo que en conjunto genera un número excesivo de viajes, determinando así que la demanda de transporte se incremente por encima del crecimiento demográfico. (40)

Aunque consideramos, que detrás de estos hechos se encuentra en última instancia, la exigencia "necesaria" del capital para su continua expansión y, que el Estado de alguna manera interviene para negociar con los distintos agentes sociales involucrados en problemática urbana de la ciudad.

(40) González Salazar G., op.cit., p. 5-6

CUADRO 1

Cantidad de vehículos que circularon en la Ciudad
de México, 1939-1985

Año	No. de Vehículos
1939	32 000
1940	48 000
1950	74 000
1960	248 000
1970	680 000 (de los cuales 7 000 son autobuses y 2 200 taxis)
1980	1 605 000 (de los cuales 10 291 son autobuses, tranvías y trolebuses. Los taxis suman 37 000 unidades.)
* 1989	2 511 462 (6 219 pertenecen al transporte pú- blico colectivo en poder del go- bierno. 134 063 son taxis y colec- tivos principalmente.)

Fuente: Claude Bataillon y Helene Riviere D'Arc La Ciudad de México, México, 1979. p.115

* Los datos para este año se obtuvieron del Programa Integral que Transporte 1988-1989, Coordinación General de Transporte, México, 1989.

CUADRO 2

Características del Sistema de Transporte de la Ciudad
de México (1985)

Medio de Transporte	Tamaño de la flota	viajes/pers/ día. mill. X	Capacidad p/Unid.	Recorrido día p/Unid kms.
Automóvil	2 570 000	4.64 m. 23.8%	5	52
Taxi	84 500	2.4 10.8	5	143
Taxi colectivo	40 500	2.4 10.8	10	400
Autobús Suburbano	7 000	3.2 15.2	60	292
Autobús R-100	6 631	5.3 27.2	90	179
Trolebús (STE)	298	.60 2.9	110	180
Tren Ligero (STE)	16		170	130
Metro (STC)	2 080	3.66 18.5	1 750	480

Fuente: Atlas de la Ciudad de México, Año 1987. p.185

CAPITULO III

EL PAPEL DEL METRO EN LA PROBLEMATICA GENERAL

DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO

1 Antecedentes

Sin duda la importancia social y económica que ha jugado el transporte desde sus inicios, radica en constituir, "Un factor fundamental de cohesión social y económica; por ello puede considerarse como instrumento básico en la planeación, en el desarrollo y cómo una actividad estratégica... (41), para la producción.

El Metro de la Ciudad de México además de cumplir con este precepto, cumple un papel aún más sobresaliente en la medida en que aparece como medio de transporte tecnológicamente adecuado a las necesidades de transportar a un gran número de personas en corredores de demanda concentrados, capacidad que no poseen los otros medios de transporte colectivo existentes en nuestra metrópoli.

En este sentido al igual que el tranvía y el autobús en sus respectivos momentos, la puesta en operación del Metro, "juega un papel importante, primero como un servicio que puede inducir, alentar o desalentar el desarrollo urbano de una localidad, zona o región; paralelamente como un factor determinante en el proceso de desconcentración" (42) Es de acuerdo a esto último, que el Metro hace su aparición en la escena del

(41) Camarena Luhrs Margarita, "El Transporte Ritmo de México", en Cuadernos de Investigación Social No.14, México, Editada por Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, p.9

(42) Ramos Amores Cesar, "El Transporte Urbano Situación Actual y Horizonte 2000 El Caso de Zona Metropolitana de la Ciudad de México", en Metrópolis 87, México, Ed. Comisión de Conurbación del Centro del País, 1987, p.8

transporte colectivo.

La problemática socioeconómica derivada del alto congestionamiento vehicular para finales de 1960, provocado en gran medida por la anarquía de los autobuses y por el exceso de automóviles que circulaban en la parte central de la ciudad (43) fueron factores que propiciaron la aparición del S.T.C.-Metro.

Dado que la saturación del espacio, tanto por la anarquía de los camioneros como por el incremento de los automóviles, causaban malestar entre los patrones dueños de las empresas y fábricas, que veían afectados sus intereses económicos debido al empleo exclusivo e horas-hombre en el transporte de sus mercancías.

Desde la perspectiva social, y particularmente para la fuerza de trabajo, el empleo de mayor tiempo para su transportación repercutía en el aumento de la jornada laboral objetivamente de 10 a 12 horas reales, lo que consecuentemente afectaba al tiempo dedicado al descanso físico, a la recreación y a la convivencia familiar de los trabajadores habitantes de la ciudad.

Ante esta situación el reclamo social incidió para que, en 1965 el Estado durante el régimen de Díaz Ordaz, tomara la decisión de contruir el Metro. Así para junio de 1967, se

(43) Tenemos que añadir a esta situación, los graves trastornos al ecosistema y a la salud de los pobladores del D.F. a causa de la emisión de gran cantidad de humos contaminantes.

firma el contrato entre el Departamento de Distrito Federal y la Societe Francaise d'Etudes de Realisations de Transports Urbains (SOFETRU). (44)

Por el lado mexicano tenemos que empresas privadas de diversa índole, donde resaltan las directamente relacionadas con la operación del servicio, empresas como la de Ingeniería de Sistema de Transporte Metropolitano (ISTME) fundada en 1967 y otras del gran consorcio constructor de Ingenieros Civiles Asociados (ICA).

De hecho este grupo ha participado de una manera intensa desde la propia aparición del Metro, en donde:

ICA se constituyó en promotor, artífice y constructor del Metro en el caso de la Ciudad de México; generó empresas de planeación, de elaboración de proyectos y de consultoría... es de tal relevancia la intervención de ICA que no se puede entender la idea Metro si se hace a un lado en el análisis la participación de este consorcio monopolístico. (45)

(44) Ibarra Valentín, "Particularidades..." op.cit., p.p.23-24

(45) Navarro Benítez, "La problemática del Transporte...", op.cit., p.13.(45)

Del lado de las empresas públicas, tenemos que la construcción y operación del sistema Metro, se otorgó al "Sistema de Transporte colectivo" STC organismo descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, la dirección y administración correrá a cargo principalmente, del Consejo de Administración integrado por el jefe del Departamento del Distrito Federal y los secretarios de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y de Comunicaciones y Transportes (SCT). (46)

(46) Rodríguez López P., "El Transporte Urbano...", op.cit., p.p. 110-111.

2 Estructura Metro para los años 1969-1978

A la fecha podemos distinguir dos etapas características en la construcción de Metro como sistema de Transportación masivo. La primera tuvo como peculiaridad, que el trazo de sus primeras líneas tenían como objetivo principal el descongestiónamiento vial, causante del entorpecimiento de las actividades económicas y al mismo tiempo la transportación de la fuerza de trabajo.

La segunda etapa tiene que ver con la idea de convertir al S.T.C. en "columna vertebral" del sistema de transporte (de tranvías, autobuses, trolebús y del servicio de taxis) de la ciudad, aspecto que abordaremos en el próximo apartado.

En el momento en que aparece el Metro, finales de la década de los años sesenta, prevalece como lo hemos descrito, una sobresaturación vehicular de las superficies viales del centro de la ciudad a causa de la centralización de las actividades, hecho que influyó para que la política estatal se encaminara a crear mecanismos para descentralizar la zona central de la Ciudad de México.

Entre las distintas políticas emprendidas por el gobierno para esta descentralización, encontramos precisamente al Metro:

En el espacio que correspondía a la ciudad colonial circulaban en nuestros días más de 300 mil automóviles, de las 7 a las 9 horas, a.m. entran a este espacio 20 mil. Como toda gran ciudad, la alternativa era la siguiente: destruir parte de la vieja ciudad colonial o construir un medio de transporte colectivo de masas. Se decidió la construcción del Metro en 1967 (47)

Sin embargo, el sistema vio truncado su mayor expansión, debido a la política emprendida por el Estado durante el periodo correspondiente a 1970-1976 durante el gobierno de Luis Echeverría.

El régimen echeverrista se caracterizó por poseer un matiz de corte populista, en el que se dió prioridad a cuestiones políticas relacionadas, principalmente, a la construcción de viviendas populares a través de organismos como el Inonavit, Foviste, Indeco, D.G.H.P., etc., y a la regularización de tierras con asentamientos irregulares vía instituciones como Fidurbe y Correl.

En materia urbana, durante este sexenio se impulsó en gran medida la construcción de vialidades, lo que por otra parte, incentivó el aumento del parque automotor. (48)

(47) Bataillon C., et al., "La Ciudad...", op.cit., p.p. 80-82.

(48) En la Ciudad de México por estos años se contruye el Circuito interior y otras vialidades, dando una gran preferencia a la utilización del transporte individual, lo cual convierte al D.F., junto con otras ciudades de América Latina principalmente de Argentina y Brasil, las más sobresalientes en el número de autos particulares. Patricia Rodríguez, op.cit., p. 103.

Estructura Metro

La configuración de la Red del Metro para esta primera etapa, estaba estructurada de la siguiente manera: un tendido de vía de aproximadamente 40 kilómetros, de 40 a 45 estaciones, tres de ellas con posibilidad de intercambio de ruta y un promedio de 70 trenes en operación. Todo esto desplegado en una configuración física de tres líneas cuyo trazo en la ciudad se dió a manera de anillo.

La línea 1 del STC, se desplazaba del Oriente al Poniente del D.F. dando el servicio de transporte de la estación Zaragoza a la estación del Metro Observatorio con una red de 16 Kilómetros; la línea 2, se trazó para comunicar el Sur y el Norponiente de la ciudad, su extensión partía de la Estación Taxqueña hacia la estación Tacuba con una longitud de 19 kilómetros y, finalmente la línea 3 cuyo tramo comprendía a las estaciones del Metro la Raza y el Hospital General con 5 Kilómetros de red. El total de Kilómetros para este periodo pasó de 39.913 a 41.340 kilómetros, ampliándose tan sólo 1.427 kilómetros (49), desde sus inicios hasta agosto de 1978.

A pesar de la interrupción en la ampliación de la red del STC-Metro, podemos mencionar que por su configuración espacial fue un sistema de transporte ideado para vincular la transportation de la fuerza de trabajo, del lugar de sus viviendas a

(49) Rodríguez López, P., "El Transporte Urbano...", op.cit., p.135.

los centros de producción (fábricas, escuelas, centros de consumo, etc.).

Al respecto podemos mencionar que, la estación del Metro Observatorio se ha identificado como zona dedicada a la actividad industrial y en contraparte, los lugares de habitación popular se han situado hacia el Oriente y Nor-oriente de la ciudad, donde se encuentra la estación del metro Zaragoza, se parte hacia diversos puntos de colonias y municipios del Estado de México que frecuentemente responden a asentamientos de una parte importante de la fuerza de trabajo, "...la traza definitiva de las primeras tres líneas iniciales y las condiciones de operación del metro reflejaron de modo más claro su implementación como medio de transporte que sirve de traslado a la fuerza de trabajo" (50).

A grosso modo, estos son los antecedentes inmediatos de la aparición de la obra "Metro" para esta primera etapa, y que debido en gran medida a la etapa de suspensión en la obra, el sistema se presentó de manera contraria a las necesidades sociales de transportación colectiva.

Dado que la suspensión de la red, repercutió en altos grados de saturación en estaciones y convoyes, fallas en el servicio, mayor número de accidentes, etc. Aspectos que ciertamente demeritaron la calidad del servicio.

(50) Navarro Benítez, El Traslado Masivo de la Fuerza de Trabajo en la Ciudad de México, México, Ed. Plaza y Valdez, 1988. p.49.

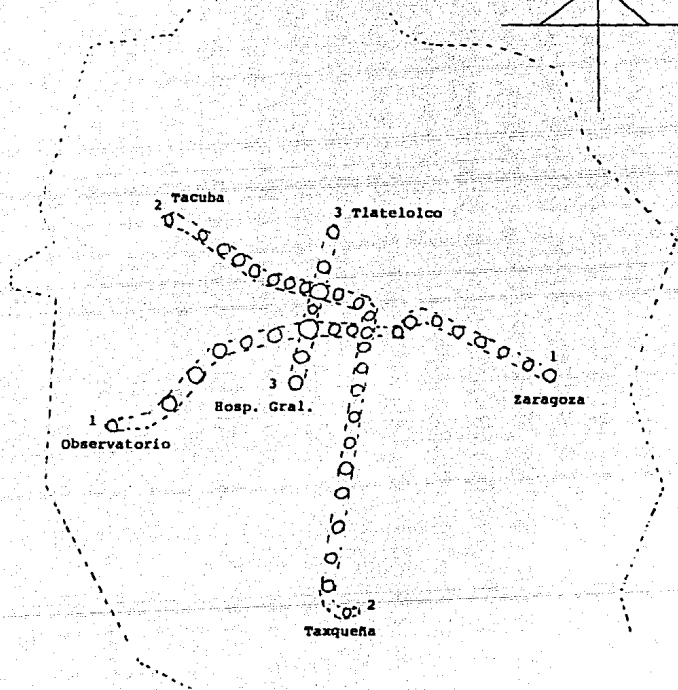
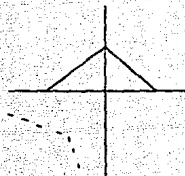
CUADRO 3

Cronología de la Extensión de la
Red del Metro a Partir de su Puesta en Marcha
(Primera Etapa)

Fecha	Tramo	Kilómetros
Línea 1		
5 Septiembre 1970	Chapultepec-Zaragoza	12.660
11 Abril 1970	Chapultepec-Juanacatlán	1.046
20 Noviembre 1970	Juanacatlán-Tacubaya	1.140
10 Junio 1972	Tacubaya-Observatorio	1.705
Línea 2		
1 Agosto 1970	Taxqueña-Pino Suárez	10.577
14 Septiembre 1970	Pino Suárez-Tacuba	8.101
Línea 3		
20 Noviembre 1970	Hospital Gral-Tlatelolco	5.581
		Total 40.810

Fuente: Rodríguez López P. "El Transporte Urbano y las Políticas del Estado en la Ciudad de México", Tesis de licenciatura, F.E. UNAM, México, 1985.

RED DEL METRO
1a. ETAPA



Fuente: Cuadro Elaborado en base a datos de la Comisión de Viabilidad y Transporte (COVITUR), Departamento del Distrito Federal, México, 1985.

3 El Proyecto Metro a Partir de 1978. (51)

Esta segunda etapa en la construcción del Metro, se finca de manera importante en el Plan Rector de Vialidad y Transporte del Distrito Federal. En el que el Departamento del Distrito Federal se plantea llevar a cabo acciones sobre vialidad, presente y futura, así como las correspondientes al transporte en la metrópoli. Dentro del Plan Rector se encuentra inmerso el Plan Maestro del Metro, bajo el que se contempla para el año 2010, dotar a los habitantes de la ciudad en una distribución física del STC en aproximadamente 378 kilómetros de longitud, 807 trenes y 21 líneas para satisfacer a una demanda calculada en 24 millones de pasajeros por día. (52)

Es en Septiembre de 1977 cuando, con la Comisión de Vialidad del Transporte Urbano del D.D.F., se pone en marcha la segunda fase de construcción del Metro. Después de estar paralizada durante seis años.

La acelerada expansión del Metro en su segunda etapa se debió, consideramos, a dos procesos fundamentales:

(51) Se toma el año de 1978, porque en Agosto de este año se inicia la Segunda etapa de la Construcción del STC con la inauguración del tramo Tlatelolco-La Raza con 1.4 Kilómetros aproximadamente (ver cronología correspondiente al cuadro, de este trabajo).

(52) Noreña Casado F., et.al., "Plan Maestro del Metro", en Revista de Ingeniería, Vol.1 México Ed.Nueva época 1982, p.116.

En primer lugar debemos mencionar que el persistente crecimiento anárquico de la ciudad, profundizan la problemática de la vialidad y el transporte, de este modo se reitera la presencia del Metro como la solución a estos problemas.

Un segundo elemento tiene que ver sin duda con el "Boom" internacional de los precios del petróleo, aspecto que para nuestro país representó la disponibilidad de mayores recursos financieros y que para el Metro permitió la proyección de expandir la obra de 10 kilómetros por año con vistas al futuro

Es en base estas condiciones que el Metro se consolida, por una parte, como medio de transporte de la fuerza de trabajo y por otra parte, se convierte en un elemento importante en la reorganización y estructuración del Sistema de Transporte Colectivo de la metrópoli (Autobuses, Trolebuses, Tren Eléctrico, Táxis etc.). Condición que en última instancia, contribuyó a reforzar aún más el papel del STC en la transportación de la fuerza de trabajo.

Es con base a la extensión futura del metro que "...se contemplaba para el transporte de autobuses urbanos y suburbanos grandes paraderos, como el ahora en servicio en la terminal Indios Verdes del Metro y próximamente en Pantitlán, Martín Carrera, El Rosario, Cuatro Caminos y Ciudad Universitaria" (53).

(53) Díaz Arias J., "La Integración del Transporte Urbano en el Distrito Federal", en Revista de Consulta Popular, México Editado por IEPES (PRI), 1982 p.32.

Con respecto a la incursión del Metro en la vialidad tenemos que paralelamente a su proyección se planeaba "...integrar y articular el sistema vial de la Ciudad con: La construcción de 34 ejes viales, la conclusión de circuitos internos y periféricos (anillo periférico, circuito interior, anillo de circunvalación y vías radiales)..." (54). De igual manera se planteaba una reestructuración en materia de vialidad y transporte. Un ejemplo de esto es la construcción de los cajones para estacionamiento de automóviles en las principales estaciones del Metro con lo cual se buscaba una interrelación entre las obras de vialidad en concordancia con los planes de transporte. En donde el Metro sería llamado a funcionar como "columna vertebral".

Por otra parte y en relación a la ampliación de la red, tenemos que en 1970 solamente existían tramos de las líneas 1, 2 y 3; once años después en 1981, se inauguran las líneas 4 y 5, posteriormente para 1983, entra en operación la línea 6 y finalmente para 1988, la red del metro llega a completar un total de 8 líneas en operación para el transporte de la fuerza de trabajo.

(54) Covitur, Anteproyecto del Plan Rector de Transporte en el Distrito Federal, México, Editado por el Departamento del Distrito Federal, 1978, (Síntesis).

Para el período 1983-1986 las dos líneas sumadas a las 6 anteriores son: la línea 7, inaugurada en 1984 ubicada al Norponiente, vincula áreas industriales y obreras. Esta línea tiene una colindancia con la zona principalmente desde el Metro Barranca del Muerto hasta el Metro el Rosario, su traza se destinó para unir el mismo Poniente, con la parte Sur Oriente del valle de México. Cuenta con una intersección de las líneas 4,2 y 7 para transportar a la fuerza de trabajo de estos asentamientos con el Norte de la Ciudad. La línea 9 se inaugura hacia finales de 1988, la cual se extiende del Metro Pantitlán al Metro Tacubaya.

Existen diversos datos con los cuales podríamos seguir descubriendo el crecimiento del Metro para este período, sin embargo lo que aquí interesa resaltar es el hecho de que el incremento en la red del Metro, coincide en gran medida con los lugares de mayor concentración de la fuerza de trabajo y del mismo modo, hacia donde se localizan las principales zonas fabriles: LS1

En esta segunda y acelerada fase de ampliación del Metro, privilegió con toda claridad los requerimientos de traslado en Norte de la ciudad, zona particularmente industrial y asiento de colonias y barrios obreros y de trabajadores, en tanto que similar atención recibió el oriente habitacional popular por antonomasia (55).

(55) Navarro Benitez, op.cit., "El Traslado..." p.54.

Otro ejemplo lo representa la construcción de la línea 7, que en su primera etapa, inaugurada en 1984, "...permitía enlazar las diversas colonias de población de bajos ingresos de las barrancas del Poniente con el resto de la metrópoli..."(56)

En conclusión para este segundo período -de acelerada expansión- el STC aumenta sensiblemente su presencia en la transportación colectiva de la ciudad; sentándose las bases para que, en vinculación con los otros medios de transporte público colectivo juegue un papel importante en la transportación de la fuerza de trabajo necesaria a los requerimientos del capital industrial y comercial de la Ciudad de México y su área metropolitana.

(56) Ibid; op.cit., "El Metro..." p.195.

CUADRO 4

Cronología de la Extensión de la
Red del Metro a partir de Agosto de 1978
(Segunda Etapa)

Fecha	Tramo	Kilómetros
Línea 3		
25 Agosto 1978	Tlatelolco-La Raza	1.389
01 Diciembre 1979	La Raza-Indios Verdes	4.078
07 Junio 1980	Hospital Gral-C.Médico	0.823
25 Agosto 1980	C.Médico-Zapata	4.504
30 Agosto 1983	Zapata-Universidad	6.603
Línea 4		
29 Agosto 1981	M.Carrera-Candelaria	7.499
26 Mayo 1982	Candelaria-Sta.Anita	3.491
Línea 5		
19 Diciembre 1981	Pantitlán-Consulado	9.154
01 Julio 1982	Consulado-La Raza	3.071
30 Agosto 1982	La Raza-Politécnico	3.433
Línea 6		
21 Diciembre 1983	El Rosario-Instituto Méx.Petróleo	9.700
08 Julio 1986	Instituto-Martin Carrera Méx.Petróleo	4.680

Línea 7

20 Diciembre 1984	Tacuba-Auditorio	5.450
23 Agosto 1985	Auditorio-Tacubaya	2.740
19 Diciembre 1985	Tacubaya-B.del Muerto	5.000
29 Noviembre 1988	Tacuba-El Rosario	5.700

Línea 9

26 Agosto 1987	Pantitlán-C.Médico	11.500
29 Agosto 1988	C.Médico-Tacubaya	3.800

Línea 1 y 2 (Ampliación)

22 Agosto 1984	Zaragoza-Pantitlán	1.650
	Tacubaya-Cuatro Caminos	5.450

Fuente: Rodríguez López, "Op.cit", y Comisión de Vialidad y Transporte Urbano, D.D.F., México 1988.

CAPITULO IV

EL SUBSIDIO AL METRO DE LA CIUDAD DE MEXICO

Consideraciones Generales

Aunque el subsidio al Metro de la Ciudad de México, es un aspecto que debería contemplarse desde óptica de análisis más profunda para estudiarlo en sus diversas formas y características de la transportación social de los habitantes de la ciudad, en este apartado sólo abordamos el tema desde una perspectiva general.

Para tal efecto en el presente capítulo mencionamos algunos de los aspectos más importantes del subsidio como son: el porcentaje de recursos económicos necesarios para equilibrar el déficit en la operación de Metro a causa de las bajas tarifas y la carga económica y social presupuesto estatal) para mantener un subsidio que permita la circulación de la fuerza de trabajo a "bajos costos", bajo el nombre de beneficio social.

Así mismo se resalta que no solamente el subsidio ha beneficiado a los trabajadores sino también a sus empleadores: a los dueños de fábricas, oficinas, centros de consumo, etc. y paralelamente para otras fracciones del capital relacionadas con el transporte público privado; mejor ejemplificado en el servicio de taxis, que durante los últimos años se han expandido vertiginosamente.

Cabe mencionar que el suge taxista se debe, entre otras causas, al apoyo por parte del Estado en su financiamiento a la desestimulación del transporte público, mejor ejemplificado por los autobuses de la Ruta 100. (que incluso desde antes de su municipalización nunca han podido estar acorde con la demanda de pasajeros) y, a las constantes fricciones entre los trabajadores y autoridades del DDF en el propio interior de la empresa de Autotransportes de Pasajeros Ruta 100.

El resultado de esta situación ha incidido, para que la importancia social del subsidio al Metro se convierta en una medida de carácter paliativo, ya que los beneficios que el ahorro económico de sus bajas tarifas, los grandes trayectos, la mayor seguridad y rapidéz en relación con los otros medios de transporte, se nulifican ante la necesidad por parte de los trabajadores, de transportarse, en medios más costosos y cada vez más incómodos como el servicio de taxis colectivos "combis y Microbuses".

Es por esto que al contemplar la importancia económica y social del subsidio al STC., pensamos, no se puede dejar a un lado el apoyo subsidiario del Estado a los otros medios de transporte público colectivo, sobre todo a los autobuses de la Ruta 100 por la importancia que venían desempeñando en el mercado de transporte.

2 Aspectos Financieros

Los trenes metropolitanos en todo el mundo requieren de ingentes recursos fiscales para su implantación y varios de los principales sistemas a nivel mundial reciben cuantiosos subsidios gubernamentales para su operación. El Metro de México no es la excepción. "En los Metros del resto del mundo - 70 aproximadamente- los gastos de operación fluctúan entre 30% y 70% y el resto es absorbido através de subsidios. (57)

CUADRO 5

Comparación Presupuestal del Programa de Transporte
con el Presupuesto Total del D.D.F.
1983-1988

(millones de pesos)

Año	Presupuesto DDF	Presupuesto para el Transporte	
		Importe	%
1983	340 636	107 436	32
1984	447 789	152 389	34
1985	376 032	210 528	31
1986	1 073 442	285 787	27
1987	1 811 362	644 255	36
1988	5 059 242	1 866 925	37

Fuente: Tomado de Barreiro Perera, "Infraestructura Básica para el Desarrollo Nacional", documentos de la Subdirección de Planeación y Evaluación del STC-Metro, México 1988.

(57) Centro de Estudios Políticos Económicos y Sociales del Partido Revolucionaria Institucional (Síntesis), en Diálogos para el censo, México D.F., 1986 p.53

En el caso del Metro de nuestra ciudad, el subsidio que recibe sienta sus bases manera importante en el disparidad existente entre lo que cuesta mantenerlo en operación y, los ingresos que obtiene por concepto de renta de locales y el pago del servicio que presta.

Para 1970, año en que el STC cobraba la tarifa de un peso, el organismo podría cubrir la totalidad de sus costos de operación y "hasta sobra". (58)

A partir de 1971 los ingresos reales que obtiene el Metro por concepto de venta de boletos y renta de locales es insuficiente para mantener en operación al sistema, dando como consecuencia que para 1975 sólo llegue a representar el 50X de sus costos de operación.

Por tal motivo, para que el Metro se mantuviera en activo fue necesario que el otro 50X deficitario fuese aportado por el gobierno a través de recursos subsidiarios.

En 1977 con la extensión de más kilómetros de Metro, durante la segunda etapa el servicio requirió necesariamente de una considerable inversión y por consiguiente de la intervención estatal -via subsidio-, para llevar a cabo estos planes.

(58) Ferrando Bravo Gerardo, Seminario "La Modernización de las Ciudades en México", Ponencia el Transporte Urbano, presentada el 9 de Agosto de 1988, México, UNAM-SEDUE

Habría que añadir además, que el subsidio para estos momentos permitió que paralelamente a la ampliación de la red la tarifa se conservara en un peso. Medida social encaminada a detener el incremento del gasto en transporte; dado que de 1960 a 1977, el promedio del gasto familiar dedicado a este rubro para el Área Urbana de la Ciudad de México pasó de 9.4% a 13.4% lo que significó disminuir el gasto en alimentos, ropa, calzado y otros... (59)

Ahora bien, en el periodo 1980-1986 es cuando se observa el mayor porcentaje de recursos requeridos por el STC, dado que estos recursos representaron en promedio el 70% de sus gastos (tan sólo para mantenerlo en servicio (ver cuadro 6)). En 1985, "el costo real del boleto del Metro es de 18 pesos de esa cantidad aporta un peso el usuario y dos por venta de locales y publicidad con lo que el subsidio del gobierno es de quince pesos". (60)

De continuar con esta tendencia para fines de 1986 el subsidio hubiera representado el 95% de los gastos de operación del STC, y la tarifa de un peso casi hubiera sido gratuita.

(59) Ibarra Valentín, "El Impacto Social del Transporte Urbano", en revista de consulta popular, México, Editor IEPES-CEPES PRI, 1982 p.51

(60) El Universal 15 de Marzo de 1985.

De este modo en agosto de 1986, después de mantener la misma tarifa por más de quince años, se decide incrementarla a 20 pesos con lo que los ingresos propios del Metro se mantienen en el 30X de sus costos de operación.

Sin embargo para abril de 1987 el costo real del boleto llega a 65 pesos, (61). Por lo que la tarifa sufre un nuevo aumento esta vez a 50 pesos. Así sus ingresos se elevan al 45X de sus costos de operación. Con el incremento de la última tarifa a 100 pesos se intenta mantener un equilibrio del 50X entre el cobre del servicio del Metro y el Subsidio respectivamente.

(61) El Día 30 de Abril de 1987.

CUADRO 6

Relación de la Tarifa Cobrada por el Metro con
Con respecto al Subsidio y Salario Mínimo de la
Ciudad de México, 1970-1988

Año	Tarifa	% tarifa s/ ingrs.Metro	% de Subsidio para op.Metro	% tarifa s/ salario mn.
1970	\$ 1.00	100 X	0 X	3.1 X
1975	\$ 1.00	50 X	50 X	1.5 X
1980	\$ 1.00	30 X	70 X	0.9 X
1986	\$ 20.00	30 X	70 X	0.9 X
1987	\$ 50.00	45 X	55 X	0.9 X
1988	\$ 100.00	63 X	37 X	0.8 X

Fuente: Elaborado en base a información de la Subdirección de Planeación y Evaluación del STC-Metro, abril 1988. Los datos de los distintos porcentajes de la tarifa en relación al salario mínimo se tomaron de la ponencia "Transporte Urbano", en La Modernización de las Ciudades en México, México-UNAM, 1988.

En terminos salariales, el costo del boleto del Sistema Metro que en 1970 era de un peso, representó el 3.1% del salario mínimo; en 1975, el 1.5%, en 1980 el 0.9% y para 1987, a pesar de los dos aumentos al porcentaje se mantuvo en el mismo 0.9% del salario mínimo.

Sin embargo, a pesar de estas cifras y como hemos mencionado anteriormente, el gobierno ha venido disminuyendo paulatinamente el subsidio al STC basándose en un criterio de proporcionalidad entre la tarifa y el subsidio.

3 La baja de los Autobuses de la Ruta 100 y el auge del Transporte colectivo privado.

En el plano general de transporte de la Ciudad de México existen diversos medios para satisfacer la demanda de transporte calculada en 30 millones de viajes/persona/día. Aproximadamente el 50% de esa demanda es absorbida por los medios de transporte propiedad del gobierno capitalino, cuya distribución se da de la siguiente manera: en autobuses de pasajeros Ruta 100, se transportan 6 millones de personas por día en el STC "Metro" 4.8 millones y el Sistema de Transporte Eléctrico 1.04 millones de viajes/persona/día. (62)

Visto en su conjunto y comparativamente con años anteriores, el transporte público colectivo manifiesta un serio desequilibrio para satisfacer las necesidades sociales de transportación, un ejemplo de ello es que en 1975 (aunque los autobuses no pertenecían al gobierno), los camiones se encargaban de satisfacer una demanda del 53.7% (63) de los viajes en la ciudad un poco más de lo que ahora transportan el en conjunto el Metro, Ruta 100, los Trolebuses y el Tren ligero.

(62) El Día, 10. Marzo de 1989.

(63) uno más Uno, 21 de Mayo de 1989.

Existen diversos estudios realizados, en materia de transporte urbano, en donde se enfatiza que del total de viajes generados en la ciudad gran parte de estos están estrechamente vinculados al aparato productivo. En donde "...los motivos fundamentales de los desplazamientos que se verifican en la ciudad son el trabajo, los estudios y la vuelta al hogar que en conjunto representan el 81.7% del total de viajes". (64)

No es casual que algunos sectores del capital industrial principalmente del Norte de la ciudad se manifestaran en su momento por alternativas de transporte para esta zona ya que la problemática que causaba el sistema de transporte imperante en esta época, redundaba en grandes pérdidas para la actividad industrial y económica (65).

La demanda restante de transporte se satisfacía a través de los medios de transporte colectivo privado, taxis y colectivos principalmente, además de los automóviles particulares. Esto es "...el resto de la demanda de transporte urbano está a cargo de 51 000 taxis y 47 000 combis, a lo que se añaden los 2.5 millones de vehículos particulares que circulan en la metrópoli" (66)

(64) Covitur DDF, tomado de Navarro Benitez, en "Ciudad de México...", op.cit., p.85

(65) Una información más detallada sobre esta cuestión la encontramos en Jesús Rodríguez el Transporte Obrero". el Obrero Mexicano, México DF Ed.Siglo XXI p.195

(66) El Día 10. de Marzo de 1989.

Por otra parte la coyuntura actual del transporte urbano ha sido otro factor propicio para la extensión del sector transportista privado. Así mientras se ha favorecido la proliferación del sistema táxista del lado contrario se ha opacado a los de tipo público particularmente en lo que respecta a los autobuses de Ruta 100 a través de la disminución del subsidio.

Para poder explicar este proceso me parece necesario recurrir a algunos aspectos históricos anteriores al auge del transporte colectivo privado.

Habría que recordar que en la etapa anterior a la municipalización de los autobuses, los dueños de estos intentaron presionar al gobierno para aumentar las tarifas mediante el retiro de algunos de sus vehículos. Lo cual vino a repercutir posteriormente en un aumento de la demanda del transporte por lo que el sistema táxista observó la posibilidad de incrementar el número de sus unidades.

Posteriormente a dos años de que el gobierno tomara en sus manos el transporte de autobuses, el parque de los táxis pasó de 15 mil vehículos que existían en 1980, a 90 mil carros en 1983 tan sólo en los de tipo colectivo. (67)

(67) El Día 7 de Agosto de 1984.

Otro elemento que nos explica esta situación es el hecho de que con la formación de la Empresa de Autotransportes de Pasajeros Ruta 100, se constituyó paralelamente por la parte trabajadora una organización independiente del sindicalismo controlado vigente hasta ese momento.

Así a la par de la municipalización surgió la Unión de Operadores, Mecánicos, Ayudantes y similares de la República Mexicana (UOMAS), representación que años más tarde se transformara en el SUTAU 100 (Sindicato Unico de Trabajadores de Autotransporte Ruta 100). (68)

Es debido en gran medida a la línea política del SUTAU que muy pronto entraran en contradicción los intereses del gobierno representados por los funcionarios encargados de la Ruta 100, y los trabajadores delegados por el SUTAU.

En donde, los trabajadores denunciaron constantemente que la mala organización y el derroche por parte de la empresa propiciaba de alguna manera, la proliferación de taxis y minibuses. "El sindicato de la Ruta 100 se opone a que se regrese al "Pulpo Camionero" del servicio de transporte aunque de hecho con la multiplicación de combis y microbuses en las calles de la ciudad es una concesión al propio "Pulpo". (69)

(68) A causa de un paro laboral del UOMAS en Enero de 1982 el gobierno trata de disuadirlo para su incorporación al Sindicato de empleados del Distrito Federal, sin embargo la organización de los trabajadores impidió la medida para que en febrero del mismo año apareciera el SUTAU 100.

(69) El Financiero 18 de abril de 1988.

Así mismo debemos mencionar que durante el segundo semestre de 1988, conjuntamente a un crédito otorgado por el gobierno a través del Banco Nacional de Obras y Servicios por la cantidad de 70 mil millones de pesos para la adquisición de 2000 mil unidades de microbuses, (70) se acompañó la declaración del candidato a la presidencia por el PRI, Carlos Salinas de Gortári, en el sentido de que la municipalización de los autobuses de Ruta 100 había dejado mucho que desear. (71)

Un año más tarde, en mayo de 1989, a raíz de un nuevo paro de labores por parte de los trabajadores el gobierno mediante el coordinador general del transporte Enrique Jackson, decide poner fin a las relaciones de trabajo entre la Empresa Ruta 100 y los empleados, pronunciándose por la liquidación de estos últimos (72).

Este proceso es uno de los puntos más importantes que ha permitido por una parte, que el transporte colectivo privado venga adquiriendo una mayor presencia en el transporte de la ciudad; y por otra, nos explica también la baja pronunciada del transporte público de los autobuses de la Ruta 100.

(70) Palabras del Coordinador General del Transporte (C.G.T.) del DDF, Issac Osorio Corpi, Excelsior 25 de mayo de 1988

(71) Uno más Uno 19 de junio de 1988

(72) Esta nueva relación permitió al DDF, desmantelar al Sindicato de Trabajadores Ruta 100 a través de nuevas formas de trabajo con el proyecto de "Cooperativas" y la recontratación de personal de manera individual.

4. Repercusiones Generales del Retiro al Subsidio Al Transporte Público Colectivo.

El caso más notorio del retiro subsidiario al transporte en poder del gobierno, nos lo ilustra la situación de transporte colectivo, y la Ruta 100.

En contraste y como fruto del repliegue del subsidio económico al transporte colectivo, tenemos el incremento del apoyo gubernamental a los medios de transporte de carácter privado como son, los taxis colectivos y de sitio y de los propios automóviles particulares como alternativa para los traslados.

El resultado de estos hechos, consideramos, han propiciado que nuevamente las condiciones en que se transporta la fuerza de trabajo y trabajadores en general -en transporte colectivo-, adquieran matices económicos y sociales contrarios a las necesidades de traslado.

Dado que la baja de autobuses, trolebuses y tranvías, a diferencia del auge en el sistema de taxis, con lleva a que debido a la situación de transporte público, repercuta en el uso obligado de estos últimos por parte de los trabajadores y por consiguiente en un mayor desembolso económico por concepto de transporte.

Ahora bien, para ilustrar lo anterior nos basaremos en los análisis de dos estudios cuyos objetivos tienen como fin principal, el conocimiento de las condiciones socio-económicas en que se transporta la población trabajadora de la periferia de la ciudad. (73)

En estas hemos podido observar como el servicio que viene prestando el sistema público colectivo ha ido modificando la estructura y peso de los distintos medios de traslado en la oferta del transporte de la metrópoli y, en particular, de los sectores de menos ingresos.

Basta observar e interpretar la manera en que ha venido intercambiando de posición los diferentes medios de transporte público y privado (cuadro 7 y 8).

Tal vez a excepción del Metro, cuya estructura se ha mantenido más o menos constante en lo que va de la década, el ejemplo más notorio sería el de los autobuses Ruta 100 que han venido dejando de representar una alternativa a las necesidades sociales y de ahorro económico en la transportación de la fuerza de trabajo.

(73) Estos Trabajos corresponden a los años de 1985-1986 y 1988. La tutela del Estudio a corrido a cuenta del Maestro Navarro Benitez, Investigador Universitario de tiempo completo.

Como mencionamos anteriormente, el caso más representativo en la baja del transporte público colectivo ha sido el de los autobuses Ruta 100 dado que de ser el principal medio de transporte por la población encuestada (cuadro 7), paulatinamente ha perdido importancia en la escena del transporte público colectivo como se observa en el cuadro 8.

La situación del STC "Metro", prácticamente no ha variado quizá debido al mantenimiento de las ampliaciones del metropolitano, lo que ha permitido efectuar los desplazamientos por los principales corredores troncales de la ciudad.

Del lado opuesto, encontramos que el sistema de transporte colectivo de tipo privado, cuyo ejemplo más significativo lo comprendería el servicio de los taxis "colectivos", ha venido a convertirse en el medio de transporte más utilizado por la población encuestada (cuadro 8).

Esto último no se debe, de ninguna manera a que "el servicio de colectivos" sea la mejor alternativa para transportarse, ni mucho menos a que sea económico sino más bien, se debe al uso obligado que de alguna manera ha provocado el retiro del soporte económico al parque automotor de los autobuses de Ruta 100.

Paralelamente a esta situación resaltan otros dos aspectos importantes que consideramos reflejan la contradictoria situación del transporte en los casos analizados. La primera tiene que ver con el cambio significativo en el uso de los viajes a "pie"; y la segunda no menos significativa es la tendencia a una mayor utilización del automóvil particular.

CUADRO 7

Medios de Transporte Utilizados por la Población Mayor de 12 Años en Colonias Populares de la Ciudad de México, 1985-1986.

Medio de Transporte	Representatividad en %
Camión de Ruta 100	30.7
Metro	18.2
Pesero	16.2
Otro Camión de línea	12.9
A pie	9.4
Ninguno	4.7
Camión de Compañía	3.1
Motocicleta/Bicicleta	2.7
Automóvil Particular	1.9
Trolebús/Tranvia	0.1
Táxi	0.1
Total	100.0

Fuente: Investigación Directa "Ciudad de México: El Metro como Sistema de Transporte de la Fuerza de Trabajo", Navarro Benítez, coordinador, México, 1988.

CUADRO 3

Medios de Transporte Utilizados por la Población Mayor de 12 años en colonias populares de la Ciudad de México, 1988.

Medio de Transporte	Representatividad en %
A pie	29.0
Pesero	21.5
Metro	14.9
Otro Camión de línea	13.3
Ruta 100	12.9
Automóvil Particular	5.3
Camión de Compañía	1.1
Motocicleta/Bicicleta	0.8
Táxi	0.5
Trolebús/Tranvía	0.2
Total	100.0

Fuente: Ibidem

El interés de estas cifras radica en su compatibilidad. La información fué recabada durante 1985 y 1988, antes y después de la disminución del subsidio al Transporte Público Colectivo la metodología utilizada es estrictamente compatible.

En el primer caso esto bien podría interpretarse como el resultado de la baja que viene experimentado los Autobuses de la Ruta 100; el alto costo que significa la Utilización del "Pesero" ó porque quizá y derivado de lo anterior que el aumento de los viajes a "pie" sea una opción para los trayectos relativamente cercanos.

En el segundo ejemplo el de los automóviles llama particularmente la atención debido a que, pese a los bajos ingresos económicos de la población tratada, optan por canalizar sus esfuerzos a la compra de un automóvil -que en la mayoría de los casos son modelos obsoletos y de unidades sumamente deterioradas- para satisfacer sus principales necesidades de transporte.

Las repercusiones socio-económicas resultante de toda esta problemática "...trae aparejada un incremento del gasto familiar que para ciertos sectores de trabajadores habitantes de la periferia adquiere importantes dimensiones más aún, en el contexto de severa depreciación salarial provocada por la crisis". (74)

Retomando el caso de los taxis "Colectivo", supóngase por ejemplo, la utilización combinada de dos peseros y dos viajes en Metro para la ida y el regreso del Hogar al centro de

(74) Navarro Benítez, op.cit. "Ciudad de México...", p.15

trabajo y viceversa. La tarifa en "pasera" para los habitantes de la periferia oscila entre los 500 pesos por viaje sencillo el Metro cobra 100 pesos por el mismo concepto, el resultado arroja un gasto de 1200 pesos en el transporte individual.

Esta cantidad en términos porcentuales nos indica que un solo miembro de la familia gasta aproximadamente el 15% de un salario mínimo de 8000 (vigente para los primeros meses de 1989), condición que se viene a tonar aún más grave si tomamos en cuenta el gasto en transporte del resto familiar.

En este sentido es importante enfatizar que de retirarse el subsidio a los sistemas de transporte público colectivo (Metro, Autobuses Ruta 100 y Sistemas Eléctricos), las actuales condiciones de reproducción social de los trabajadores se verán aún más desfavorecidas. Dado que ya para 1984 "...de retirarse el Subsidio que otorga el gobierno federal, el porcentaje del salario aumentaría al 70%..." (75) Por concepto del transporte familiar.

Indudablemente esto bien podría tener diferentes interpretaciones. Por lo que respecta a nuestro trabajo, el esfuerzo radica en señalar que las actuales condiciones de deterioro salarial y crisis económica, el retiro del subsidio estatal al

(75) El Universal, 12 de octubre de 1984.

Metro y al conjunto de los sistemas del transporte público, impactará no sólo económica sino socialmente sobre las expectativas de vida de gran parte de los trabajadores y peor aún sobre los sectores más pobres de la Ciudad.

Para concluir queremos añadir a grosso modo, que el subsidio al STC de la Ciudad de México se nos presenta como si se tratara de un servicio público de beneficio social, sustento del transporte de los trabajadores a través del cobro de tarifas sólo simbólicas "las más bajas del mundo" sin embargo, existen diversos elementos que nos hacen cuestionar este supuesto.

1. El surgimiento del STC, parte de la imperiosa necesidad de romper trabas (aglomeración vehicular) a la circulación de mercancías y de la fuerza de trabajo, condición necesaria a la reproducción de las formas del capital en el centro de la ciudad.

2. Los recursos asignados por el Gobierno Federal, en materia de transporte colectivo han absorbido un gran porcentaje de los recursos asignados al total del presupuesto de la ciudad. El gasto en transporte vialidad y equipamiento urbano absorbe en promedio el 62.74% del presupuesto asignado para el periodo 1983-1986. (76) Para 1988 el DDF destinará aproximada-

(76) Casa y Ciudad, op.cit., p.329

mente el 30X de su presupuesto en lo que se refiere tan sólo al transporte.

3. En Contrapartida otro tipo de satisfactores sociales importantes como los relacionados a la educación, salud, recreación etcetera, han sufrido una caída drástica en términos reales en sus montos presupuestarios, con lo cual, las repercusiones se han traducido en condiciones sociales cada vez más desfavorables ya no sólo para los sectores bajos de la sociedad, sino también para los sectores medios.

CONCLUSIONES

La aparición del transporte público urbano en la ciudad de México está estrechamente relacionado al desarrollo físico especial de Urbe y ellos a su vez, con la acumulación y expansión del capital en la zona.

Este proceso se ha traducido también, en un continuo alejamiento entre los sitios de habitación de la fuerza laboral y los centros de trabajo. Lo que en cuanto a transporte se refiere, a dado lugar a la aparición de los distintos sistemas de transportación colectiva.

Es a partir de 1940, que el desarrollo industrial en la ciudad provocó, entre otros aspectos, el ensanchamiento del equipamiento y de la infraestructura urbana. Posteriormente en la década de los sesenta, la saturación de la zona central de la ciudad por la creciente aglomeración de las actividades de gestión administrativa, provocaron una virtual sobresaturación del espacio vial, cuyas repercusiones en la circulación de las mercancías en general y de la fuerza de trabajo en particular, se traducían en grandes pérdidas económicas para el sector industrial y comercial de la zona. Situación que socialmente provocó descontento e irritación en los trabajadores por el excesivo tiempo utilizando en los traslados vivienda-centro de trabajo.

Esta es la causalidad general que, en el caso del transporte urbano colectivo, dará pie a la aparición del Sistema de Transporte Colectivo "Metro".

Así, la puesta en escena del Metro en la Ciudad de México ha jugado, desde nuestro punto de vista, diversos roles: ha surgido como elemento articulador de la alta densidad de viajes que se registraban en el centro de la ciudad, ha sido utilizado como "columna vertebral" del sistema de transporte colectivo y, como contenedor de tarifas del transporte colectivo en manos de particulares. También ha servido como elemento importante en la distribución de la fuerza de trabajo necesaria a la reproducción del capital (las exigencias planteadas por los industriales del norte de la ciudad al respecto, son citados con anterioridad en el texto; un claro ejemplo de ello).

Uno de los elementos más característicos para la operación del Metro ha sido el subsidio otorgado por el Estado. Es a través de este mecanismo como se ha venido beneficiando a grandes sectores de la población usuaria, independientemente que detrás de esta premisa, se encuentren los beneficiarios indirectos del capital. Sin embargo, en un contexto más amplio de transportación masiva, el papel socioeconómico del subsidio al "Metro" ha venido disminuyendo debido a cuestiones

relacionadas con el retiro paulatino del apoyo financiero estatal al conjunto del sistema de transporte público colectivo: Autobuses de Ruta 100, Transportes Eléctricos y el propio Metro.

Es decir, desde una perspectiva particular del transporte el subsidio al Metro ha representado una cierta ayuda social para la fuerza de trabajo que lo emplea, pero en un contexto más amplio, en donde entran los otros sistemas del transporte público y privado, la situación adquiere modalidades socioeconómicas diferentes.

A manera de ejemplo, con el retiro del subsidio a los Autobuses de la Ruta 100 que sería el caso más representativo de este proceso, se ha impactado a los distintos aspectos del organismo, en donde lo más notable a últimas fechas es la disminución del número de sus unidades. La solución a este problema por parte de las autoridades encargadas del transporte en la ciudad ha sido la de suplantar este déficit con la facilitación (de un mayor número de unidades) de los taxis colectivos "combis" y "microbuses", lo cual socialmente se ha traducido en un mayor pago por concepto de transporte para los trabajadores.

En este sentido el beneficio social que podría representar el subsidio al Metro, consideramos, queda nulificado en parte, al soportar lo efectos derivados del retiro del subsidio a los otros sistemas del transporte público y a la obligada utilización del transporte colectivo privado, cuando la opción es posible.

Así mismo, a la fuerza de trabajo desde el punto de vista de nuestro marco interpretativo, no se le trata como a la mercancía común, en donde los costos de su transportación quedan contemplados dentro de los costos de circulación. Esto no sucede en el caso del transporte de la mercancía fuerza de trabajo, cuyos costos de circulación corren a cuenta de los trabajadores, o bien, a través de la desvalorización del capital social con que interviene el estado.

La solución al problema del transporte urbano en la Ciudad de México ha sido tratado por organismos y especialistas en la materia. Bajo consideración personal, estaríamos de acuerdo en que uno de los elementos clave para solucionar el problema es el aspecto financiero, claro está siempre y cuando sea aportado por los beneficiarios directos del transporte. Al igual que de las restantes infraestructuras urbanas y de los equipamientos colectivos, es decir, por los capitales nacionales e internacionales establecidos en la Ciudad de México.

O en el peor de los casos, al menos que este sector de la sociedad intervenga de manera conjunta con el Estado y público usuario en general.

De esta forma, la parte económica que aportara el sector patronal en transporte permitiría un ahorro de capital social con el que el Estado ha venido interviniendo, lo cual podría ser dedicada a otros rubros importantes como: educación, salud y vivienda, por ejemplo: lo que sin duda podría contribuir a ciertos grados de satisfacción social.

Para finalizar me parece importante señalar que las fallas contempladas en el trabajo son únicamente responsabilidad mía, aunque la falta de un enfoque quizá más sociológico en el tratamiento del tema encuentre su explicación -de alguna manera- en la profundización teórica-sociológica sobre la materia.

Sin embargo, al retomar en la Tesis aspectos quizás más relacionados con la disciplina económica como el subsidio, el el financiamiento etc., nuestra intención se basa precisamente en enfocar la importancia de estos elementos como impactos no sólo económicos, sino también de orden social a la población usuaria del transporte colectivo, particularmente a la población con peores niveles de ingreso; más aún, en las actuales condiciones de depreciación salarial y de crisis económica.

BIBLIOGRAFIA UTILIZADA

Barreiro Perera. "Infraestructura Básica para el Desarrollo Nacional", Documentos de Subdirección de Planeación y Educación del STC-Metro, México 1988.

Bataillon C. y Helene Rivière de Arc, La Ciudad de México, México, Ed. SEP-DIANA, 1979.

Boletín Informativo, de la Coordinación de Investigaciones Económicas (C.I.E.S.), No.8, México, Facultad de Economía 1988 UNAM.

Camarena Luhrs, M. "El transporte Ritmo de México", en cuadernos de Investigación Social, México, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM. 1985.

Casa y Ciudad, "Las Finanzas del D.D.F. (1977-1986)", en Casa y Ciudad, México, 1986.

Centro de Estudios Políticos, Económicos y Sociales del Partido Revolucionario Institucional, "Diálogos para el Concenso", México, D.F. 1986.

Cornolly Princilla, "El Financiamiento de la Capital", en Revista de Ciencias Sociales y Humanidades, México, Editada por la Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa. 1984.

Covitur, Anteproyecto del Plan Rector de Transporte del Distrito Federal, México, D.F., (Síntesis) 1987.

Díaz Arias José Luis, "La Integración del Transporte Urbano en el Distrito Federal", en Revista de Consulta Popular, México, Ed. IEPES-PRI, 1982.

Dominguez Pommerencke Luis, "Sistema de Transporte Colectivo: El Metro", en Atlas de la Ciudad de México, México, Ed. Colmex-DDF, 1987.

Ferrando Bravo, G., Seminario "La Modernización de las Ciudades en México", Ponencia El Transporte Urbano, México, UNAM-SEDUE, 1988.

Figueras Oscar, "Situación y Problemas de Transporte en América Latina", en **Transportes y Servicios Urbanos en América Latina**, No.20 Quito Ecuador, Ed. Institut de Recherche Des Transports y el Centro de Investigaciones Ciudad, 1985.

González Salazar Gloria, "Acerca del Transporte Urbano en el Distrito Federal", en **Momento Económico**, No.26, México, Editado por el Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM, 1986.

Ibarra Valentín, "El Impacto Social del Transporte Urbano", en **Revista de Consulta Popular**, Ed. IEPES-FRI, 1982.

Ibarra Valentín, "Particularidades de la Política de Transporte en la Ciudad de México", en **Transportes y Servicios Urbanos**, Quito Ecuador, Ed. Institut de Recherches Des Transports, 1985.

Karl Marx, **El Capital**, Tomo I, México, Ed. F.C.E., 1977.

Karl Marx, **Elementos Fundamentales para la Crítica de la Economía Política (Grundrisse) 1857-1858**, México Ed. Siglo XXI Editores, 1984.

Lojkin Jean, **El Marxismo, El Estado y La Cuestión Urbana**, México, Ed. Siglo XXI, 1986.

López Rangel, "Ciudad de México, ¿50 años de planeación?", en **Revista de Ciencia y Tecnología**, Vol.8 No.114, México, 1986.

Méndez Morales, D. y Méndez Reyes, L., "Estado y Medios de consumo Urbano El Caso de la Municipalización del Transporte Urbano de Pasajeros en el Distrito Federal", Tesis de Licenciatura en Sociología, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales-UNAM 1987.

Moctezuma P. y Navarro B., "La Política Habitacional del Estado Mexicano" en **Secuencias** Ed. Situm, México, 1980.

Moreno Toscano, A., "La crisis en la Ciudad" en **México Hoy**, González Casanova y Enrique Flores C. (Compiladores), México, Ed. Siglo XXI, 1979.

Navarro Benitez, "Crisis Económica y Movimiento Urbano Popular en el Valle de México (1969-1984)", Tesis de Maestría en Economía, México Facultad de Economía-UNAM, 1986.

Navarro Benitez, "El Metro de la Ciudad de México", en *Revista Mexicana de Sociología*, No.484, Ed. Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, 1984.

Navarro Benitez y Rodriguez Jesús, "El Presupuesto de la Ciudad de México o el Subsidio de la Nación", en *Momento Económico*, No.4, México, 11Ec. UNAM, 1984.

Navarro Benitez, "La Problemática del Transporte y la Energía en las Metrópolis Mexicanas" en *Economía Urbana*, México, 11Ec.UNAM, 1989.

Navarro Benitez, "El Transporte en la Ciudad de México: su Funcionamiento Contradictorio", en *Momento Económico*, No.27 Ed. 11Ec. UNAM, 1986.

Navarro Benitez, *El Traslado Masivo de la Fuerza de Trabajo en la Ciudad de México*, México, Ed. Plaza y Valdez, 1988.

Noreña Casado, F., "Plan Maestro del Metro", en *Revista de Ingeniería*, Vol. I, México, Ed. Nueva Epoca, 1982.

Ramos Amores Cesar, "El Transporte Urbano Situación Actual y Horizonte 2000. El Caso de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México", en *Metrópolis 87*, México, Editado por la Comisión de Conurbanización del Centro del País, 1987.

Rodriguez Lopez, J., "El Transporte Obrero", en *El Obrero Mexicano*, Tomo 2, México, Ed. Siglo XXI, 1986.

Rodriguez López Patricia, "El Transporte Urbano y Las Políticas del Estado en la Ciudad de México", Tesis de Licenciatura en Economía, México, Facultad de Economía-UNAM, 1985.

Rojas Soriano Raúl, *Guía para Realizar Investigaciones Sociales*, México, UNAM, 1981.

Topalov Christian, *La Urbanización Capitalista*, México, Ed. Edicol 1979.

Trejo Ramirez M. y Andrade Robles A., "Influencia del Estado en la Crisis de la Economía Mexicana", en *Boletín de la Coordinación de Investigaciones Económicas y Sociales (C.I.E.S.)*, México, Facultad de Economía-UNAM, 1986.

Vazconez Mario, **La Movilidad Urbana de los Sectores Populares en Quito, en Transporte y Servicios Urbanos en América Latina**, No.20 Quito Ecuador, Editado por el Institut de Recherche Des Transports y Centro de Investigaciones de Ciudad, 1985.

REVISION HEMEROGRAFICA

Uno más Uno	1984-1988
Excelsior	1984-1988
El Día	1984-1988
El Universal	1984-1988

SEMINARIOS Y COLOQUIOS

IV Seminario Sobre Economía Urbana, México D.F., Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM, 1989.

VII Seminario Anual Sobre Economía Urbana, Situación Actual y Perspectivas, México D.F., Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM, 1989.

La Ciudad y La Teoría Social Enfoques Contemporáneos, México D.F., Universidad Autónoma Metropolitana, 1989.

La Modernización de las Ciudades, México D.F., Ciudad Universitaria, 1988.

Coloquio Sobre:

Democracia y Desarrollo Urbano en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, México, la Asamblea de Representantes del Distrito Federal y la Universidad Autónoma Metropolitana, 1989.