

I. La perspectiva general: algunos hechos y datos

Uno de los problemas más agudos del intenso crecimiento de la ciudad de México y su área metropolitana, es el déficit de transporte público. Así, de 1966 a la fecha los viajes/persona/día pasaron de 7.5 millones a más de 22.¹ Sin embargo, según declaraciones oficiales, los medios de transporte público a cargo del Departamento del Distrito Federal —Metro, autobuses de Ruta-100 y trolebuses—, sólo satisfacen alrededor del 50% de la demanda y el resto es atendida por taxis, automóviles particulares, autobuses suburbanos y otros.²

Durante las últimas décadas se han realizado diversas obras viales, se inició la construcción del Metro que entró en operación en 1969 y que continúa en proceso de expansión, en septiembre de 1981 se municipalizó el servicio de autobuses hasta entonces en manos de concesionarios privados, está por iniciar su funcionamiento el tren ligero y se proyecta la del Metro ligero; se han registrado avances en la planeación integral del servicio de transporte como parte, a su vez, de esfuerzos de planeación urbana y protección ecológica, se han aumentado las redes de transporte público y el parque vehicular, etcétera. Con todo, y sin defecto de mejorías, hasta ahora subsisten serios problemas operativos y de cobertura en el transporte público y en la vialidad.

Si se examina la evolución de este fenómeno se advierte que en 1966, cuando las necesidades aún no adquirirían su espectacularidad posterior, los medios de traslado de baja capacidad (11 personas/vehículo máximo), o sea taxis y automóviles particulares, sólo participaban, respectivamente, con el 5.3 y el 5.4% de los viajes/persona/día —10.7% en conjunto—, mientras que los de mayor capacidad por entonces: trolebuses y tranvías, atendían el 89.3%. Para 1972, en que la demanda de

Acerca del transporte urbano en el Distrito Federal

Por Gloria González Salazar*

transporte casi se duplicó en seis años al pasar de 7.5 a 13 millones, se aprecia que aunque el Metro ya estaba en operación, la participación de los vehículos pequeños se incrementó en conjunto al 31.5% —12.3% para los taxis y 19.2% para los automóviles particulares—. Esta situación, que marca el inicio de un desajuste importante entre la oferta y la demanda de transporte público se mantiene constante desde entonces sin defecto de ligeras oscilaciones. (Cuadro Núm. 1).

En este marco, a fines de 1985 la distribución modal de los viajes era la siguiente: autobuses, 24%; Metro, 28%; trolebuses y tranvías, 2%; taxis colectivos de ruta fija, 9%; taxis libres y de sitio y autobuses suburbanos y otros, 17%; automóviles privados, 20%. Puesto que esta distribución modal persiste con escasas variaciones, más de un tercio de la demanda se satisface en los medios de traslado de menor capacidad que son los que implican más problemas de congestión y contaminación.³

De este modo, de 3 millones de vehículos que circulan en la metrópoli, 2.5 millones son automóviles particulares, cuyo crecimiento es del 10.5% anual. En el Distrito Federal hay un automóvil por cada 5 habitantes y su índice de ocupación es de sólo 1.4 personas por vehículo,⁴ en contraste consumen el 33% de la producción nacional de gasolina y ocupan el 70% de la vialidad.⁵ Lo inadecuado de su proliferación y uso excesivo en una urbe como ésta, resalta al considerar que un autobús o un trolebús, llevando sólo 50 pasajeros, hace el trabajo de 29 automóviles como promedio, los que son suficientes para llenar una cuadra.

Asimismo, el servicio de taxis ha crecido notoriamente en número de

unidades. Dada la incorporación de vehículos no autorizados, su número se estima en 23 mil para los taxis sin itinerario fijo, en 17 mil para los de sitio y en cerca de 50 mil para los taxis colectivos de ruta fija.⁶

Debido a las insuficiencias de cobertura y/o bajas frecuencias del transporte público de superficie —autobuses y trolebuses—, los taxis colectivos de ruta fija, que en un 83% son camionetas de tipo combi, han adquirido una creciente importancia y cubren alrededor del 90% de los más de 3.5 millones de viajes/persona/día que absorben los taxis en sus tres modalidades. Empero, la proliferación de esta modalidad de traslado es inconveniente por ser muy consumidora de vialidad y entorpecedora de la circulación por sus múltiples paradas anárquicas y porque constituyen una competencia indeseable para el desplazamiento de vehículos de transporte público de mayor capacidad. Aunque su uso puede resultar muy conveniente en zonas donde por razones topográficas o de ínfima demanda es difícil introducir rutas de autobuses y trolebuses, hasta el presente se trata de un servicio que carece de una adecuada reglamentación, regulación y control en cuanto a itinerarios y honorarios de operación, tarifas, capacitación y educación de los choferes, mantenimiento y estado de los vehículos, infraestructura, etcétera, y aún en cuanto a las correspondientes concesiones. La magnitud de vehículos que entran en servicio sin autorización se aprecia en el hecho de que recientemente fueron regularizados 40 mil taxis colectivos que operaban en tales condiciones, mismos que popularmente se conocen con el nombre de "tolerados".⁷

Otro servicio de transporte en la metrópoli es el de los autobuses suburbanos, cuya importancia reside en los crecientes volúmenes de pasajeros que diariamente transportan entre el Estado de México y el Distrito Federal. Entre

* Investigadora Titular del IIEc en el Área de Problemas Sociales del Desarrollo Económico.

¹ Al presente la Zona Metropolitana de la ciudad de México concentra más de 18 millones de habitantes con respecto a 5.1 millones en 1960 y tiene una área urbanizada de más de 1,200 kms. Sólo en el Distrito Federal la superficie urbanizada se incrementó en dicho lapso del 21 al 40% de los 1,500 kms. que tiene la entidad y su población pasó de 4.9 a 10.5 millones de habitantes. *Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal*, México, DDF, 1984 p. 6 y *Uno más Uno*, mayo de 1986.

² *Novedades y Excelsior*, de 27 de mayo y 7 de julio de 1986 respectivamente.

³ *Programa Integral de Transporte y Vialidad, Versión Preliminar*, Coordinación General de Transporte, DDF, mayo de 1986, Primera Parte, p. 13 y cuadro: "Variación de la Distribución Modal", s/n.

⁴ *Op. cit.*, pp. 43-44.

⁵ *Plan Rector de Vialidad y Transporte, del D.F.*, 1980.

⁶ *Programa Integral de Transporte y Vialidad Op. cit.*, pp. 70-73, y Segunda Parte, p. 113.

⁷ *Uno más Uno*, julio 9 de 1986.

CUADRO NUM. 1

PARTICIPACION DE LOS MODOS DE TRANSPORTE EN LA
DISTRIBUCION MODAL POR CAPACIDAD DEL VEHICULO

Capacidad del vehículo	Participación en el total de viajes (porcentajes)				
	1966	1972	1979	1983	1985
Baja (taxis y automóviles particulares)	10.7	31.5	32.2	32.1	29.0 ¹
Alta (Metro, autobuses, trolebuses y tranvías)	89.3	66.6	65.5	67.2	54.0 ²
Otros	--	01.9	02.3	00.7	17.0 ³

FUENTE: *Programa Integral de Transporte y Vialidad. Versión Preliminar. Coordinación General de Transporte D.D.F., mayo de 1986, p. 14'*

NOTA: ¹ Incluye automóviles particulares y taxis colectivos de ruta fija.
² Sólo incluye autobuses de Ruta 100.
³ Incluye taxis libres y de sitio y autobuses suburbanos.

1969 y 1974 el número de pasajeros transportados por autobuses creció de 217,028 a 487,475, para 1981 ascendían a 2.9 millones⁸ y para 1983 a más de 3 millones que equivalían al 14.04% de los viajes generados ese año⁹ estimándose que al presente, su participación alcanza cerca del 18%.

Los autobuses suburbanos operan bajo concesiones otorgadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o por las autoridades del Estado de México (Comisión de Transporte Urbano del Estado de México), a las cuales el Departamento del Distrito Federal (DDF) extiende una revalidación y permiso para que operen en su jurisdicción. Sin embargo, puesto que el DDF no tiene injerencia directa en el otorgamiento de las concesiones, el servicio ha crecido con cierta anarquía y presenta fallas que hacen evidente la necesidad, como lo vienen demandando diversos sectores sociales, de que se integren en un sistema de transporte para toda el área metropolitana, coordinado por una sola autoridad. Por lo pronto, dados los problemas de congestión y contaminación que

los autobuses suburbanos han producido, en el Decreto Presidencial de 14 de febrero de este año (21 medidas contra la contaminación) se determinó que no penetren al interior del Distrito Federal y que su servicio termine en los paraderos de las estaciones periféricas del Metro, lo cual ha venido a acentuar el déficit de unidades de Ruta 100, la que deberá, por un lado, atender parte de esta demanda y por el otro, evitar la sobresaturación de las rutas 1, 2 y 3 del Metro.

Ahora bien, la cuestión que subyace a hechos como los señalados párrafos atrás, es que mientras que la oferta de transporte en autobuses, trolebuses y Metro ha crecido en los últimos 15 años en 43%, la demanda se ha más que duplicado en igual lapso. Y ello, en un contexto en que el Metro es el responsable directo del incremento global de la oferta de transporte público a cargo del DDF, pues ha crecido más de 4 veces en dicho período, mientras que la oferta en autobuses y trolebuses ha descendido a niveles relativos inferiores a los que tenía a principios de los años setenta. Esta insuficiencia que se expresa especialmente en el transporte de superficie de mediana capacidad: autobuses y trolebuses, es la que ha llevado a la población a usar modos de transporte menos eficientes en cuanto

a uso de la vialidad, costos y efectos ambientales.¹⁰

En lo que se refiere a la vialidad, ésta también muestra déficit importantes. Las inversiones aplicadas al mejoramiento y ampliación de la red primaria ha sido modesta y a grandes rasgos insuficiente con respecto a las necesidades, en tanto que el número de vehículos que circulan por ella se ha incrementado notablemente en buena parte por lo antes dicho. Se estima que los tramos con graves problemas de congestión suman el 25% de la longitud total de dicha red y que las velocidades promedio de recorrido han caído a la mitad en los últimos años. Las ampliaciones a las arterias de acceso controlado, a los ejes viales y a la vialidad principal, así como los distribuidores y pasos a desnivel construidos en las últimas décadas, únicamente han logrado triplicar la capacidad total del sistema, es tanto que los vehículos en circulación se han más que cuadruplicado.

En la configuración de toda esta problemática concurren múltiples factores causales que sería imposible examinar en estas breves líneas, pero cabe, cuando menos, mencionar cuestiones como las siguientes. Desde luego un factor clave en el continuo rebasamiento de la oferta de transporte público, es el desmesurado y anárquico crecimiento urbano. Empero, en este proceso destaca, junto con la irrupción del automóvil, el descuido y/o la falta de planeación para lograr un sistema colectivo de pasajeros suficiente y eficiente como parte, a su vez, de planes de desarrollo urbano que contemplasen interrelacionadamente éste y otros aspectos del crecimiento de la metrópoli. Ejemplo de ello es que hasta hace pocos años el desarrollo de la vialidad tendió a privilegiar y estimular el uso del automóvil privado en detrimento de las necesidades de circulación del transporte público. Así como, el hecho de que a causa de deficiencias y/o insuficiencia de planeación urbana, y en particular por los usos inadecuados del suelo, existe una mala relación empleo-vivienda e incongruencias entre la localización de la oferta y la demanda de satisfactores y servicios, lo que en conjunto genera un número excesivo de viajes, determi-

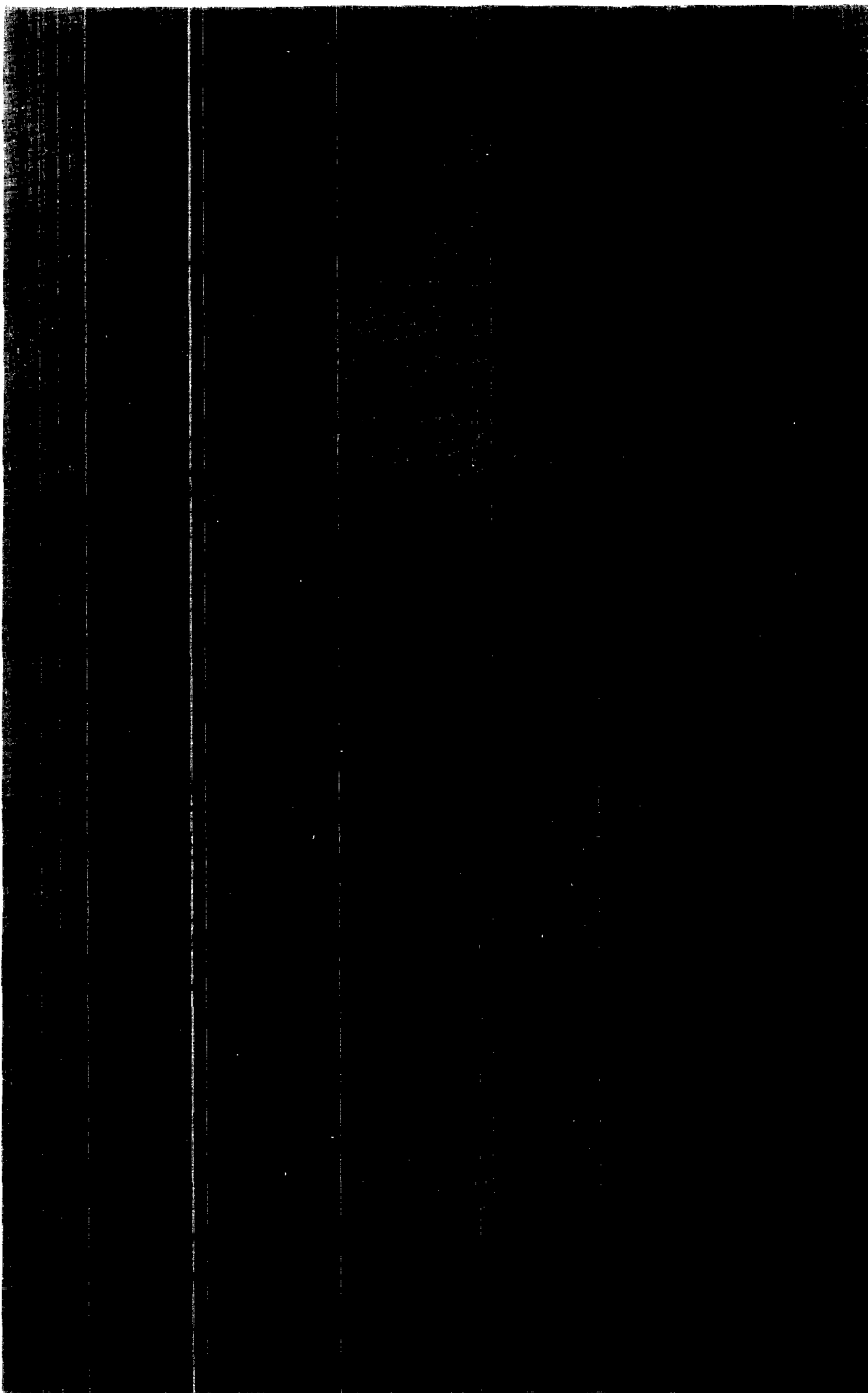
⁸ *Programa Integral de Transporte y Vialidad. Primera Parte, Op. cit., p. 19.*

⁹ *Anuario de Vialidad y Transporte en 1984, Coordinación General de Transporte, DDF, p. 31.*

¹⁰ *Programa Integral de Transporte y Vialidad. Versión Preliminar Op. cit., Segunda Parte, pp. 20-23.*

Empleo: ¡No hay! ¡No hay!

Por Georgina Naufal*



Viene de la pag. 4

nando, así, que la demanda de transporte se incrementa por encima del crecimiento demográfico.

A los problemas intraurbanos del Distrito Federal se suman los derivados de la falta de uniformidad de criterios para la planeación conjunta del área metropolitana en general, y, en particular, en lo relativo al transporte. Existen contrastadas diferencias entre el Distrito Federal y los municipios conurba-

dos del Estado de México, de modo que la concentración de empleos y servicios en el primero han determinado un aumento creciente de los volúmenes de personas que transitan entre ambas entidades, en tanto que no se ha creado el marco jurídico e institucional necesario para una integración y coordinación de los autobuses suburbanos en un sistema metropolitano único de transporte público.

Por su parte, los medios de transporte público que opera el DDF enfren-

tan muy diversos problemas. El Metro, por ejemplo, desde 1971 registra una sobrecarga en las líneas 1 y 2, y actualmente en la 3, mismas que captan el 89% de los usuarios de este medio, se requiere, por tanto, avanzar en la construcción de aquellas extensiones que completen la red y contribuyan a equilibrar las cargas, evitando el congestionamiento de unas líneas o tramos y la subutilización de otras. La saturación de las líneas 1, 2 y 3 ocasiona problemas operativos que degradan la calidad y eficiencia del servicio. Su sobreutilización rebasa ya los índices máximos establecidos para evitar incomodidad excesiva y los riesgos de inseguridad a que dan lugar las grandes aglomeraciones. Ello impone, asimismo, mayores exigencias de mantenimiento del equipo rodante y de las instalaciones fijas y aún adecuaciones a condiciones de trabajo más críticas o diferentes a aquéllas con que fueron proyectados, tal es el caso, entre otros, de la utilización de un mayor número de trenes que el previsto, lo que puede causar alteraciones en la circulación.¹¹ Asimismo, existe un déficit de estacionamientos de transferencia en las estaciones del Metro, pues se considera que en la actualidad sólo se cuenta con el 20.1% de los que se requieren.¹²

En cuanto a los autobuses de Ruta 100, para 1985 se señaló un déficit de más de 2800 unidades, de las cuales el 37% correspondía a las rutas que tienen mayor afluencia de pasajeros. Este servicio, que fue recibido en pésimas condiciones por el DDF de manos de los concesionarios privados, a raíz de la municipalización de 1981, adolece de grandes problemas que van desde la inadecuada ubicación de algunos módulos de mantenimiento con respecto a la red de transporte público, falta de talleres de reconstrucción, insuficiencia de carriles preferenciales y de paraderos en cantidad y capacidad para la transferencia a otros medios, hasta deficiencias en la estandarización de la distancia entre unas y otras paradas, en la programación del servicio, en la capacitación del personal a distintos niveles, etcétera, figurando también entre los problemas que enfrenta, los de carácter sindical, por un lado, y por el otro, la falta de respeto de los automovilistas a los carriles y paradas exclusivos designados para los autobuses.

¹¹ *Op. cit.*, Primera Parte, pp. 54-56.
¹² *Uno más Uno*, julio 21 de 1986.

Como lo evidencian las quejas de los usuarios, existen desajustes entre la oferta y la demanda en algunos tramos de la red, en un contexto en que se advierten deficiencias en la planificación de rutas y programación de itinerarios, y aún, a nivel concreto, en la asignación del parque vehicular a cada ruta y en el intervalo de salida de las unidades, todo lo cual determina que mientras algunos autobuses operan con sobrecupo, otros son subutilizados. Igualmente se dan fallas importantes en el mantenimiento en cuanto a su planificación anticipada y énfasis en los aspectos preventivos antes que en los correctivos, así como en lo relativo a la existencia en los almacenes de los materiales necesarios para el efecto, lo cual se traduce en la substracción del servicio, por más tiempo del necesario, de numerosas unidades de un parque vehicular ya de por sí escaso.

En fin, sin la intención de ser exhaustiva, cabe considerar que la mera corrección de esta clase de problemas, algunos de los cuales son extensivos a los trolebuses, podrían contribuir no sólo a aumentar la calidad de los servicios, sino a incrementar en cierta medida la oferta sólo mediante el uso óptimo de los recursos disponibles. Cuestión fundamental en el marco de las limitaciones financieras que actualmente se enfrentan.

II. Tarifas, avances y situaciones futuras

Uno de los mayores problemas para desarrollar un transporte público financieramente sano y con perspectivas razonables de crecimiento, ha sido la aplicación de políticas tarifarias basadas en subsidios excesivamente altos para solventar los gastos de operación. Así, en 1970 las tarifas eran de un peso para el Metro, 50 centavos para los autobuses y 35 centavos para los trolebuses, las que representaban, respectivamente, el 3.12, 1.56 y 1.09% del salario mínimo que entonces era de 32 pesos en el Distrito Federal. Hasta julio de 1986, las tarifas, en igual orden por medio de traslado eran de un peso, 3 pesos y 60 centavos, cuyo porcentaje, con respecto ahora a un salario mínimo de 2,065 pesos, se había reducido a únicamente 0.04, 0.14 y 0.02%, respectivamente.

Así, hasta agosto en que aumentaron las tarifas, el subsidio era de más del 90% del costo de operación por pasajero, que es de \$36.50 en promedio para todo el transporte que opera el

DDF, y su monto total en el año habría ascendido a 150 mil millones de pesos. Con todo, con la nueva tarifa autorizada de 20 pesos —1% del salario mínimo— (además del boleto multimodal que implica ahorros para usuarios intensivos del transporte público), el subsidio cubre menos del 60% de los gastos de operación y su monto total en un año es de 75 mil millones de pesos. Existe, así, el propósito de aumentar gradualmente las tarifas hasta lograr una recuperación del 80%, como ocurre en otras grandes ciudades del mundo.¹³

De hecho, son enormes los requerimientos financieros para desarrollar la infraestructura y el equipo de transporte. Por ejemplo, la red del Metro ha aumentado de 78.8 kms. en 1982 a aproximadamente 120 en 1986, el número de trenes de 150 a 240 y el número de pasajeros transportados de 1.037 millones al año a 1.400, y está previsto que para 1988 se contará en total con 141 kms.¹⁴ Sin embargo, los costos de operación del Metro se incrementaron en dicho lapso de 6,146 millones de pesos a 43,791 en un cauce en que el costo por kilómetro construido pasó de entre 8 y 10 mil millones de pesos en 1982, a 18 mil millones en la actualidad.¹⁵

También a manera de ejemplo, en lo que se refiere a Ruta 100, en julio pasado se inauguró el Módulo 37 para depósito, abastecimiento, revisión y mantenimiento de sus autobuses, cuyo costo fue de 1.400 millones de pesos. Asimismo, para 1986 el parque vehicular será de 7,200 autobuses con respecto a 4,500 en 1982, incluyendo 800 con equipo anticontaminante, cabiendo recordar que una unidad de estas características cuesta 25 millones de pesos. Los costos de operación de Ruta 100 en dicho período se incrementaron de 11,135 millones de pesos a 103,405.¹⁶

En lo que atañe a trolebuses, en 1982 se contaba con una red de 295 kms. y con 275 unidades y para 1986 las cifras son de 424 y 534, respectivamente, en un marco en que ahora el costo de un trolebús es de 60 millones de pesos. Entre esos años los gastos

de operación del servicio pasaron de 1,835 millones de pesos a 13,075.

Por su parte la introducción de un nuevo subsistema denominado "tren ligero", que en breve comenzará a operar en su primer tramo Tasqueña-Huipulco, con 5.5 kms. 8 estaciones y dos terminales, tuvo un costo de 6,600 millones de pesos (algo más de mil millones por kilómetro)¹⁸ Y, en fin, sin la intención de recoger aquí todas las informaciones oficiales en la materia, sólo cabe subrayar que la loca carrera por satisfacer una incesante demanda de éste y otros tipos de servicios, constituye un rasgo dramático de la expansión de la metrópoli.

El alza de tarifas del transporte público constituye, indudablemente, un duro golpe para la economía de las clases populares, ya que de diciembre de 1981 a agosto de 1986 el salario mínimo se ha deteriorado en 31%.¹⁹ Empero, dado que el déficit de transporte ha desvirtuado la función social del subsidio al ser captada la demanda insatisfecha por otros medios más costosos e inadecuados, cabe considerar que a la postre serán las más beneficiadas por las mejores perspectivas de desarrollo y expansión de estos servicios.

Por lo pronto, de acuerdo con una hipótesis media de crecimiento demográfico, para el año 2000 la población del área metropolitana de la ciudad de México ascenderá a 28.5 millones de personas, lo cual implicará, entre otras cosas, la generación de 35 millones de viajes/persona/día. Para satisfacer tan elevada demanda de viajes será necesario que la urbe cuente para ese año con 240 kms. de Metro, 9,000 autobuses, 750 trolebuses, 13 kms. de líneas de tren ligero y 85 kms. de Metro ligero, con lo cual el transporte público operado por el DDF absorbería el 69% del total de los viajes. Empero, esas metas presuponen una inversión de más de 2 billones de pesos a precios constantes de 1985.²⁰ Cabe tener presente que de haberse mantenido las tarifas anteriores, el subsidio alcanzaría en el año 2000 la estratosférica cifra de 350 mil millones de pesos, a precios de 1986.²¹

¹³ *Uno más Uno*, 8, 9, 11 y 12 de julio y 5 de septiembre de 1986.

¹⁴ *Uno más Uno*, septiembre 5 de 1986.

¹⁵ *Uno más Uno*, 9 de mayo, *Excélsior*, 8 de julio y *El Nacional* 11 de septiembre de 1986.

¹⁶ *Novedades*, 27 de mayo, *Excélsior*, 8 de julio, *El Nacional*, 9 de julio, *Uno más Uno*, 14 de julio de 1986.

¹⁸ *Uno más Uno*, julio 14 y *El Nacional*, 28 de agosto de 1986.

¹⁹ Cálculos realizados por el equipo de la revista *Momento Económico*, IIEC, UNAM.

²⁰ *Sistema de Transporte del DDF*, Coordinación General de Transporte, DDF, abril de 1986, s/n.

²¹ *Uno más Uno*, 14 de julio de 1986.

Aunque todavía son cuestiones sujetas a revisión, se estima factible lograr para el año 2000 la siguiente distribución modal: Metro, 29%; Metro ligero 4.5%; Autobuses Ruta-100, 27%; trolebuses y tren ligero, 8.5%; taxis colectivos, 6%; autobuses suburbanos y otros, 10%, y automóviles particulares, 15%.²² Paralelamente a las metas de tipo cuantitativo figuran otras de índole cualitativa, tendientes, por un lado, a aumentar, la productividad y uso óptimo de los recursos disponibles en el transporte público que opera el DDF. Y por el otro, las concernientes a la regularización y control del transporte concesionado (taxis y suburbanos), en cuanto a tarifas, itinerarios, infraestructura, coordinación con los subsistemas operados por el DDF, etcétera, así como con respecto a lograr una mayor racionalización en el uso del automóvil privado.²³

Sin defecto de que no se plantee — como a nosotros nos parecería más conveniente—, la municipalización de todos los medios de transporte colectivo y su integración en un sistema único con una coordinación central para toda la metrópoli, es de considerar que alcanzar dichas metas significa un avance importante con respecto a la situación actual. Sobre todo porque definirlos implica avanzar hacia ellas desde ahora, aunque esto no es fácil en la situación económica por la que atraviesa el país y en particular por los problemas financieros que enfrenta el DDF.

Como informó recientemente el jefe del DDF, para sanear las finanzas de esa dependencia y liberarla de cargas que rebasan su capacidad, el gobierno federal absorbió la totalidad de su deuda que al 31 de diciembre de 1985 era de 300 mil millones de pesos y solventará las inversiones que se realicen en materia de transporte, drenaje e infraestructura hidráulica. Según lo expresó, los requerimientos de financiamiento del DDF alcanzan un monto cercano a su presupuesto, pues sus ingresos son de 700 mil millones de pesos mientras que su presupuesto es de un billón cien mil millones, lo cual significa un déficit de casi 100%.²⁴

²² Programa Integral de Transporte y Vialidad, Versión Preliminar, Op. cit., Segunda Parte, Figura 12, p. 16.

²³ Ibidem, pp. 1-166.

²⁴ Novedades y Uno más Uno, mayo 27 de 1986.



Ahora bien, al hablar de los diversos problemas que aquejan a nuestra metrópoli, siempre iremos a dar a lo que ya es un imprescindible lugar común: la urgencia de la descentralización como parte de un desarrollo socioeconómico menos dispar. Sólo en la medida en que se aprovechen racionalmente los recursos naturales y humanos en el interior del país, será efectiva la política de borrar gradualmente las disparidades que hay entre los costos de los servicios públicos en el Distrito Federal y el resto de las ciudades, disminuyendo gradualmente los elevados subsidios de que éste disfruta

y que, de alguna manera, pagan todos los mexicanos.

Cabe recordar, para terminar, que según declaraciones de los gobernadores de Aguascalientes, Baja California Norte, Baja California Sur, Campeche, Chihuahua, Chiapas y Colima, a consecuencia de la crisis por la que atraviesa el país, el gobierno federal ha reducido sus aportaciones a los estados de la República, entre 16 y 20%.²⁵

Ciudad Universitaria, D.F., a 17 de septiembre de 1986.