

El Metro de la Ciudad de México Desarrollo y perspectiva

Ovidio González Gómez *
Bernardo Navarro Benitez**

Introducción

En 1966 el Gobierno Federal mexicano inició estudios formales para la constitución de las primeras líneas del Metro. Un año después se creó un sistema de transporte masivo; su nombre: Sistema de Transporte Colectivo (STC)-Metro. Tres meses después, en junio de 1967, comenzó la construcción del tren metropolitano.

Hoy en día, el STC cuenta con ocho líneas, 141 kilómetros y 125 estaciones en servicio. Cada día el Metro mueve alrededor de cinco millones de pasajeros. Probablemente el Metro de México sea el más grande de los Metros en el Tercer Mundo y su red es tan extensa como la de todos los Metros en operación en América Latina, juntos. El Metro, como el sistema de drenaje profundo de la Ciudad de México, es una de las más importantes y relevantes inversiones públicas urbanas en las últimas décadas.

Desde la campaña presidencial, el gobierno actual mostró dudas acerca de la posibilidad de construir más kilómetros de Metro "Pesado". Al inicio de la campaña presidencial, Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) anunció la construcción de 60 kilómetros durante su periodo; pero poco más tarde recortó esta intención a 40 kilómetros. Hoy en día, a más de un año de su toma de posesión y contando ya con el Plan Integral de Transporte y Vialidad, la política de Transporte Masivo (TM), y particularmente la del Metro, están ya definidos, apareciendo en primer plano. La renegociación de la deuda externa, el inicio del saneamiento de las finanzas del Departamento del Distrito Federal (DDF) y, particularmente el incremento de la tarifa del Metro, allanaron en principio, el obstáculo financiero.

El Metro y el sector transporte.

1. Desde sus orígenes el Metro fue concebido como la "base de un sistema complejo de transporte masivo de la ciudad".¹ Más tarde, a finales de los años setenta, se concebía como la "columna vertebral" del sistema de transportación y como un factor importante para desincentivar el uso del auto particular. La evolución real del impacto del Metro en la transportación metropolitana fue muy diferente de las ideas previas. Han pasado 20 años desde la inauguración del primer tramo del Metro y aún ahora la desestimulación al uso del auto particular es sólo marginal. Pensamos que la inserción específica del Metro en el TM puede ser explicada por: la evolución del sector transporte; las políticas que afectan al sector, así como por los niveles de integración física, tarifaria e institucional.

Más aun, debemos tomar en cuenta la independencia política y administrativa dentro del área metropolitana, formada por el Distrito Federal (DF) y el Estado de México (EM).

2. Una de las tesis guía de este artículo es que lo efectivamente obtenido por el gobierno del DF fue la gradual ruptura del patrón establecido del TM, controlado previamente por la oferta privada. Esta se ha removido crecientemente en los corredores viales, en especial en las áreas centrales y aquellos corredores con funciones troncales. Este tipo de intervención basada en el Metro tuvo impactos diversos en la Transportación Colectiva (TC).

Ante todo, la tasa de crecimiento de la demanda del Metro fue más del doble que la tasa de crecimiento de otros modos de TC. Este ritmo ocurrió entre 1972 y 1977, periodo en el cual no se construyó un metro de Metro.

3. El STC cubrió en su etapa siguiente (1977-1983) el 18.5% de la oferta, en vez del 11% cubierto en la primera etapa. La calidad en la participación del Metro en la transportación urbana masiva es muy significativa. La cantidad de destinos, las posibilidades de transferencia y las opciones de destinos de viaje se ampliaron sustancialmente entonces. Al mismo tiempo, la integración de la capacidad física con otros modos de TC creció con la incorporación de terminales de intercambio modal. De forma similar, las estaciones de autobús foráneo fueron incorporadas a algunas estaciones del Metro. Esta medida permitió al gobierno un mejor control de este tipo de transporte que antes, cuando el servicio privado era ofrecido en diferentes áreas de la Ciudad.

El gobierno del DF invirtió en paralelo, para la adecuación de algunas de las vialidades más importantes. Se suponía que estas vialidades estuvieran integradas con algunas líneas adicionales de Metro y una profusión de rutas de trolebuses. Esta parte del proyecto, lo correspondiente a los trolebuses, nunca se completó. Por el contrario, las nuevas vialidades desplazaron al transporte eléctrico y simplemente propiciaron el uso del auto particular; mientras el sistema de tranvías virtualmente desapareció y el sistema de trolebuses también fue prácticamente eliminado.

Los taxis colectivos mostraron una dinámica absolutamente diferente: creció su participación en la oferta correspondiente al crecimiento de la red del Metro desde 1982. Ello fue posible gracias a la gran capacidad adaptativa de los colectivos a los cambios producidos por la dinámica de crecimiento de la red del Metro y al "hueco" creado por la falta de expansión de la oferta de transporte estatal, según aumentaba la demanda.

4. Hoy en día el sistema del Metro de la Ciudad de México presenta una red compleja, especialmente en las áreas al norte del DF. Tiene opciones múltiples de transporte, particularmente en el área central. La capacidad del Metro ha sido posible sólo gracias a sus estrechas ligas con el transporte colectivo de superficie, especialmente con los autobuses urbanos de Autotransportes Urbanos R-100.

Se ha reestructurado ya la transportación eléctrica de superficie, tomando en consideración los planes de expansión del Metro. La mayor parte de sus rutas, incluyendo el llamado "tren ligero" se conectan al Metro.

* Investigador del Instituto Mexicano de Transporte, Querétaro.

** Investigador del Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM.

¹ Espinoza U., Jorge, *El Metro, México, Méx.: Representaciones y Servicios de Ingeniería*, 1975, p. 21.

Esta integración de los modos de transporte en el DF puede ser explicada en términos de las políticas y regulaciones recientes, tanto urbanas como de transporte. De ellas, las más importantes son la igualdad tarifaria para todos los modos de producción pública en el DF; el abono multimodal y las regulaciones anticontaminantes emitidas en 1986, al obligar a los autobuses y taxis colectivos que accedan al área del DF a dejar su pasaje en las estaciones de intercambio modal terminales del Metro.

La mexicanización del Metro.

1. La principal característica del Metro mexicano es que su desarrollo ha estado estrechamente vinculado a la más poderosa corporación mexicana de la construcción: Ingenieros Civiles Asociados (ICA). Este grupo industrial mexicano tiene un comportamiento típicamente monopolístico. ICA ha sido el principal beneficiario de los billones de pesos que ha representado la construcción de la obra civil y de los trabajos complementarios relacionados al tren metropolitano.

Las integraciones vertical y horizontal de ICA se expresan claramente en la producción de insumos y equipo para el Metro, así como en la provisión de tecnología requerida para la construcción en general. Al mismo tiempo, ICA produce parte de los trenes y exporta tecnología y servicios de consultoría para construcción de túneles.

Las experiencias previas de ICA en la industria de la construcción, así como la experiencia ganada a través de su inserción en el desarrollo del Metro, hicieron posible la "mexicanización" del Metro. Esta corporación ha sido reconocida de hecho, en México y en el extranjero, por su alto cumplimiento en el área de ingeniería civil.

2. Desde las primeras etapas del Metro, el gobierno mexicano facilitó la producción de coches de Metro en México, apro-

vechando la capacidad industrial instalada en el complejo industrial ya existente de Ciudad Sahagún, creado en 1954.

De hecho, la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril (CONCARRIL) ensambló nuevos coches para el Metro a fines de los años setenta. La mayor parte de los insumos fueron importados. Ahora el ensamblado de coches del Metro continúa, pero con menos insumos importados que al inicio.

La producción actual de CONCARRIL incluye todos los coches para los metros "pesado" y "ligero" para México, así como coches de exportación a Chile. La mexicanización ha significado, sin embargo, la sustitución de insumos importados provenientes de Francia, por firmas transnacionales estadounidenses localizadas en México. Los insumos importados alcanzan, al presente el 8% del total de insumos para la producción de coches.

Aspectos financieros

1. Las contradicciones en la política financiera del STC han sido serias desde su inicio. El gobierno del DF decidió promover un sistema tarifario con el interés de beneficiar a los sectores de menores ingresos, mientras al mismo tiempo, esperaba cubrir costos de operación. A pesar de generarse una situación financiera frágil, el Metro mostró, durante los dos primeros años de operación, un balance financiero positivo tal como se esperaba. Desde entonces y hasta 1978, el Gobierno Federal tuvo que cubrir la deuda del Metro y autorizó subsidios sustanciales al STC para mantener sin cambios la tarifa.

El desbalance financiero del STC creció con el tiempo a partir de 1978. Los ingresos del Metro representaban menos del 20% de los egresos totales y para 1985 cayeron a sólo el 6.5%.

La percepción social acerca de los costos que los usuarios del Metro tenían que pagar cambió también con el tiempo. En 1969 la tarifa del Metro representaba el 3.54% del salario mínimo regional. Conforme transcurrió el tiempo, esta proporción cayó hasta llegar a ser sólo el 1.10%. En ese momento la situación financiera parecía más compleja de lo que es actualmente. El subsidio total requerido para operar el sistema en un día laborable llegaba aproximadamente a cuatro millones de dólares.

2. Desde nuestra perspectiva, existen dos situaciones detrás del subsidio al Metro. La primera y fundamental es el papel relevante jugado por la tarifa del Metro en el presupuesto familiar de las familias de menores ingresos en la Ciudad de México. De hecho, sólo el 10% de los usuarios del Metro tienen la opción alternativa de utilizar el auto particular. El restante 90% debe realizar conexiones posteriores en otros modos de transporte, que a su vez son demasiado costosos para casi el 30 de este 90% de usuarios.

Más aun, para los miembros de las familias que habitan en la periferia, los costos de transporte se elevan hasta



alcanzar una cuarta parte del salario mínimo, debido al hecho de que requieren hasta cinco conexiones por día. Esto significa que la cancelación del subsidio al Metro sea considerado como un asunto delicado para la ciudad más poblada del planeta, especialmente en el contexto de la más severa y persistente crisis económica de la segunda mitad del siglo y prevaleciendo una coyuntura política delicada.

La segunda razón explicativa al subsidio se relaciona a los razonamientos detrás de las políticas económicas nacionales. El gasto asociado a la operación del Metro para la ciudad ha representado una porción mínima (10%) de su presupuesto total en los últimos años.

Se debe tomar en cuenta, adicionalmente, el importante papel jugado por los precios de los bienes y servicios de producción pública en el presente programa de estabilización. Mientras algunos precios pudieron ser ajustados previamente a este programa, el precio del transporte masivo ha caído en términos reales y los ajustes futuros parecen tener efectos visibles y delicados en la opinión pública. Por tales motivos sólo recientemente la tarifa del Metro se incrementó a 300 pesos para mantenerse cercana al 50% de los costos de operación.

Impacto urbano

- Desde el principio se concibió al sistema del Metro en la Ciudad de México, como una herramienta de planeación urbana, estaba destinado no solamente a aliviar los problemas físicos de congestión y retardos derivados del impresionante crecimiento poblacional, sino también a resolver los obstáculos al casi secular patrón de crecimiento urbano horizontal.
- Los objetivos urbanos, sin embargo, no se mostraron explícitamente en los documentos oficiales originales. Mientras que el sistema del Metro se presentó como la solución a los problemas sectoriales de congestión y retardos, principalmente para el área central, no se expusieron objetivos de orden urbano. Lejos de consideraciones técnicas, la única referencia a asuntos urbanos fue la noción ideológica de que cualquier ciudad mayor de un millón de habitantes debía contar con un Metro. Esta noción nunca sustentada, logró el objetivo ideológico perseguido: asociar ante la opinión pública, la idea de progreso al proyecto del Metro.
- De cualquier forma, ocurrieron efectos urbanos (preconcebidos o inesperados) asociados indudablemente al sistema del Metro. Se pueden detectar, para fines de análisis, cuatro tipos de efectos.² El primero y más notable es uno de alcance metropolitano: el Metro en la Ciudad de México salvó los obstáculos de tiempo de traslado que hacían casi imposible continuar la urbanización en el límite urbano. Secundariamente, en el terreno de la estructura urbana, el Metro mexicano ayudó al cambio de una gran ciudad monocéntrica a un

área metropolitana pluricentral. El tercer tipo de efectos, de nivel local, se asocia al cambio en uso de suelo debido a la introducción de un servicio público, en este caso la construcción de instalaciones de transporte masivo. Finalmente y tal vez una de las cuestiones más comúnmente analizadas desde la perspectiva teórica, el Metro mexicano modificó los valores del suelo alrededor de todas sus estaciones.

Metro y crecimiento en los límites urbanos

- Antes de la introducción del sistema del Metro, la incorporación de suelo urbano siguió, por más de treinta años, un proceso por el cual las agencias inmobiliarias concentraron enormes capitales por medio de un mecanismo bastante utilizado en la mayor parte de las ciudades Latinoamericanas: grandes porciones de tierra rural, adyacente a la ciudad y carente de todos los servicios, es vendida ilegalmente a los sectores de menores ingresos. Una vez asentados, estos sectores luchan por su reconocimiento legal y por la tenencia de la tierra sobre la base de su posesión; en muchos casos los pobladores mismos introducen algunos servicios y mejoran la tierra. Al tiempo en que estos pobladores obtienen la tenencia, los valores del suelo se han incrementado tanto que los mecanismos del mercado formal de suelo expulsan a los habitantes de origen, quienes muy probablemente, no tienen otra posibilidad que comenzar el proceso en un lugar aún más alejado del área central.
- Las densidades brutas permanecieron casi constantes durante un largo periodo hasta finales de los años sesenta, cuando la congestión y los retardos impulsaron un proceso de densificación (Cuadro 1). Los altos costos asociados a la densificación y los intereses de los especuladores inmobiliarios impidieron, sin embargo, cualquier intento de una forma más racional en el uso del suelo urbano.

Cuadro 1
Densidades brutas en el área metropolitana
de la Ciudad de México

AÑO	POBLACION habitantes	AREA URBANA hectáreas	DENSIDAD BRUTA hab/hectáreas
1930	1 230 000	8 603	143
1940	1 760 000	11 753	150
1950	3 480 000	24 058	144
1960	5 186 000	36 000	144
1970	8 797 000	56 000	156
1980	14 500 000	100 000	145
1982	15 434 100	112 810	137
1983	15 929 071	116 780	136
1984	16 640 729	118 900	140
1985	17 166 933	120 610	142
1986	17 919 020	122 620	146
1987	18 639 713	124 710	149

² González, Ovidio, y Navarro, Bernardo, *Metro, Metrópoli México, México, Méx.: UNAM-UAM, 1989.*



6. La introducción y desarrollo del Metro, en conjunto con los sistemas ramales asociados de autobuses y taxis colectivos hicieron posible, en los años setenta, la incorporación de suelo rural en el límite del área urbana. Las densidades brutas regresaron a sus cifras previas. Así, el Metro de la Ciudad de México incrementó positivamente la accesibilidad del límite urbano, pudo continuarse de esta forma con el patrón previo de crecimiento horizontal. Así, en este orden de ideas, la distribución de la población en el territorio metropolitano, la segregación urbana, cambió con el Metro. Como parte del proceso previamente descrito de incorporación de suelo urbano, las instituciones gubernamentales han de proveer, tarde o temprano, algunos de los servicios urbanos. El presupuesto requerido para ello se incrementa en la medida que las localizaciones estén más alejadas de las redes existentes. Este esquema se volvió demasiado costoso para las autoridades locales cuando las ubicaciones de los grupos de más bajos ingresos se incrementaron notablemente (fines de los setenta). De la misma forma, los problemas políticos se incrementaron. Se intentó entonces una solución menos costosa, tanto económica como política: inducir la localización de los habitantes de menores ingresos a lo largo de los límites urbanos, en vez de sectores específicos de ella. Al mejorar la accesibilidad en el perímetro urbano a través de las instalaciones del Metro, esta estrategia se volvió una realidad.
- Metro y pluricentralidad**
7. El sistema de transportación en la Ciudad de México se basaba en el autobús antes de la introducción del Metro. Su patrón físico reforzaba la monocentralidad, en tanto que la mayoría de las rutas de autobuses concentraban los suburbios con el área central. Los problemas asociados a la monocentralidad se enfrentaron con un incremento de la oferta, más rutas de autobuses circulando, lo que a su vez, volvió más agudos los problemas. Incluso la primera etapa del Metro fue concebida desde esta perspectiva. Las tres líneas iniciales del Metro tenían el objetivo específico de reducir la congestión de tránsito en el área central (objetivo logrado, por cierto).
 8. Pronto se volvió claro, sin embargo, que la monocentralidad no se restringía a la congestión. El conjunto de la estructura urbana estaba cambiando en esos años: la industria relocalizadas al norte de la ciudad requerían servicios bancarios; los comercios se mudaron a donde estaba la demanda dispersa en el área metropolitana; los corporativos industriales y financieros relocalizaron sus oficinas a los suburbios y, de la misma manera, las compañías industriales se relocalizaron en la década de los años setenta. Los sitios hacia donde se relocalizaron las actividades comerciales e industriales debían ser reforzadas con servicios eficientes de transporte.
 9. Los cambios en la estructura urbana provocaron la necesidad de modificar el sistema de transporte. El concepto de rutas sirviendo demandas específicas de viaje se volvió obsoleto para esta complejidad del área urbana. Comenzó a desarrollarse la idea de una red compleja en la cual no sea tan importante la correspondencia exacta de rutas específicas con líneas de deseo particulares. El objetivo comenzó a cambiar la conformación hacia una red basada en Metro y reforzada con autobuses, donde las transferencias sean tan numerosas como sea posible.
 10. La segunda etapa del Metro comenzó en 1977, con la extensión de las líneas existentes. Pronto, en 1981, otro tipo de líneas aparecieron, cuyo principal objetivo explícitamente fue reforzar los centros urbanos. En los documentos oficiales de esta segunda etapa, los centros urbanos y las nuevas líneas urbanas del Metro aparecieron como mutuamente dependientes. Un punto interesante aquí es que ICA, en sus documentos privados, había propuesto previamente corredores de tránsito con el Metro, cuyas interconexiones se convirtiesen en centros urbanos.
 11. ICA jugó dos roles interesantes. De un lado, planeó para el gobierno local las instalaciones de transporte técnicamente "requeridas" que posteriormente ICA misma constituyese: un negocio redondo de planeación y construcción. De otro lado, ICA expresa claramente el proyecto para refunciona-

lizar el espacio productivo, el proyecto que el capital en su conjunto tuvo para el área metropolitana de la Ciudad de México.

12. La segunda etapa del Metro, junto con las modificaciones a las rutas de autobuses y taxis colectivos mencionadas previamente, configuró tal red compleja. Esta fue finalmente completada con la prohibición de los autobuses suburbanos de acceder al área urbana, obligándoles a terminar sus recorridos en una estación periférica del Metro.

Cambios en el uso del suelo urbano

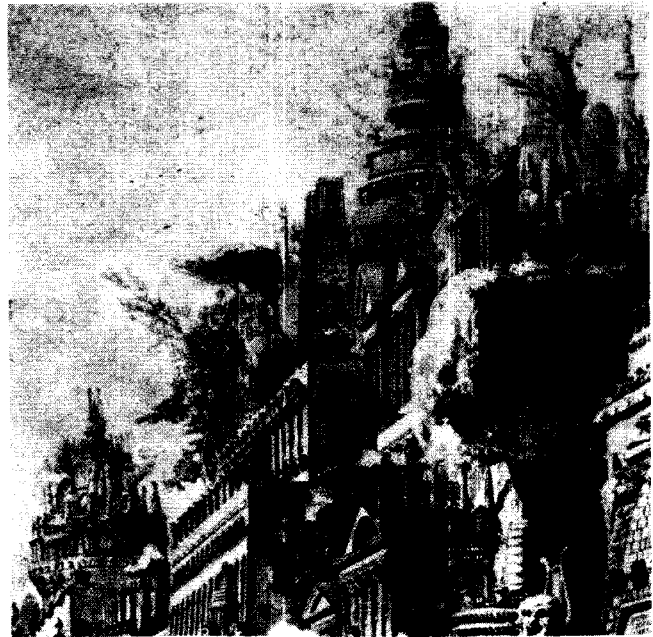
13. Algunas estaciones, principalmente terminales y aquéllas planeadas para reforzar centros urbanos, causaron cambios en los usos del suelo. Grandes centros comerciales se localizaron en las inmediaciones de algunas terminales. La presencia de oficinas fue prácticamente irrelevante. Tal vez el cambio más notable, aunque de poca importancia en términos de la distribución metropolitana del espacio, fue la concentración de expendios de comida ligera en casi todas las estaciones. La importancia de este cambio no se refiere en sí a un cambio en los usos del suelo, sino a los cambios en el comportamiento de compra y alimentación de los pasajeros del Metro. Podemos advertir que muchos pasajeros del Metro diseñan una estrategia familiar de transporte, en la cual suman dos motivos de viaje: trabajo y compras en un solo desplazamiento. Además, algunos pasajeros toman una comida ligera en su desplazamiento al trabajo.

El Metro y los cambios en los valores del suelo

14. Existen muy pocas investigaciones sobre valores del suelo en la Ciudad de México. Algunos indicios muestran, sin embargo, cambios leves en los valores del suelo alrededor de las estaciones del Metro. Durante la construcción de las líneas del Metro, el mercado formal de suelo se activó en los alrededores de cada estación, el signo de este impacto varió con el nivel de ingreso de los habitantes en estas zonas. En zonas de bajos ingresos en las cuales se construyó el Metro, el suelo urbano se ofreció a precios mayores con el argumento de que el Metro mejoraría la accesibilidad de la zona. En zonas de altos ingresos, por el contrario, el suelo urbano se ofreció a menores precios y la presencia del Metro se ignoró y en algunos casos se ocultó.

Situación presente

1. En la red de 141 kilómetros en ocho líneas en servicio y 125 estaciones, 16 de las cuales son de transferencia, son los indicadores gruesos de la red del Metro. Se trasladan cinco millones de pasajeros en día hábil, por cuatro mil 108 operadores (de nueve mil 289 trabajadores), en 169 trenes en operación (de 249 trenes totales). El gasto total en 1987 llegó a 217 mil 200 millones de pesos, casi el 70% del cual



proviene de subsidios de los Gobiernos Local y Federal. La conclusión en estas cifras y puede ser de sistema de Metro grande, complejo y costoso. Sin embargo, el Metro de la Ciudad de México es mucho más que estas cifras y estas conclusiones pueden no ser del todo ciertas.

2. Ante todo, el Metro de la Ciudad de México es, y ha sido por 20 años, uno de los medios a través de los cuales el gobierno mexicano ha garantizado salarios bajos sin demasiada presión social; pero a un alto costo: una carga económica muy pesada para el Gobierno Federal. Hubo un periodo (1976-1987) cuando este sistema de transporte pudo ser considerado, inclusive, como un "bien libre". Los tiempos han cambiado, sin embargo, parece existir un giro hacia una conceptualización más empresarial de los servicios públicos, incluido el Metro. Esta tendencia prevalece hoy en día en la mayor parte de los países capitalistas.
3. El Metro de la Ciudad de México presentó un balance financiero positivo sólo en sus dos primeros años de operación. Y en 1973 las pérdidas eran mayores, incluso que los costos de operación. En 1978 el Gobierno Federal se hizo cargo de la deuda acumulada (más de 650 millones de pesos de ese año). A partir de ese año, el Gobierno Federal mantiene un cuantioso subsidio a este modo de transporte.
4. La decisión política parece ser no continuar con la construcción del Metro; no por los menos con la misma forma de financiamiento previo (con fondos federales). El Director General del STC-Metro hizo público recientemente que la única línea en construcción -el Metro Ligero- sería operada por firmas privadas y que se está evaluando la incorporación de financiamiento privado en las propias etapas de construcción de nuevas líneas del Metro.

5. Una decisión aparentemente fuera de tema clarifica la estrategia de transporte del gobierno mexicano. Mientras en los últimos 20 años las autoridades locales, respaldadas por el Gobierno Federal, siguieron una estrategia de un papel creciente del gobierno en la propiedad misma de los modos de transporte, esta tendencia ha sido revestida hoy en día. La empresa de propiedad estatal Autotransportes Urbanos R-100, fue declarada en quiebra y será reorganizada en varias cooperativas independientes, conformadas por -se pretende- los mismos operadores de autobuses. Desde 1986 cuando la tarifa se incrementó de uno a 20 pesos, en 1987 a 100 y en 1989 a 300, el argumento gubernamental ha sido que el servicio público debe ser pagado como cualquier otra mercancía de producción privada. El "consumidor" del Metro debe pagar por lo menos los gastos de operación. Esta estrategia plantea un cuestionamiento al carácter de la transportación urbana masiva de la Ciudad de México. ¿Cuál es el papel del Metro mexicano en el contexto de un modo de transporte usado principalmente por la fuerza de trabajo?
7. El Metro de la Ciudad de México enfrenta también otra disyuntiva, de orden político-económico. El centro de la cuestión es la tarifa. No se trata de una cuestión de oferta y demanda en términos neoliberales, sino de una cuestión de variables macroeconómicas: el costo de la fuerza de trabajo



para lograr un Metro rentable (en términos estrechos) la tarifa debiera subir tan alto que los ingresos del pasajero típico del Metro serían reducidos drásticamente. Pudiera ser roto el balance delicado, hasta ahora mantenido por el gobierno local, entre los costos políticos y económicos de una tarifa muy baja.

8. Nos referimos a otra disyuntiva, pues han existido hitos previos en la historia del Metro. Para comenzar, el propio surgimiento del Metro enfrentó el cuestionamiento en el aspecto financiero (de forma similar a la actual, por cierto). Al inicio del periodo echeverrista el Metro fue vetado por el Presidente mismo con el expediente de lo elevado de sus inversiones y probablemente como resultado de un análisis de costos de oportunidad entre el Metro y otros servicios (drenaje profundo). Sin embargo, seis años después, López Portillo autorizó la continuación del Metro. Los documentos oficiales manifestaron que había sido un pecado del gobierno local (anterior) la interrupción en la construcción del Metro. Como podemos observar, los problemas financieros del Metro no son nuevos y en la mayoría de las veces el problema se ha presentado como algo imposible de remontar. Sin embargo, se han encontrado formas de salvar los escollos.
9. El Metro se ha convertido en el transporte principal de la Ciudad de México. La transportación pública de pasajeros en el Área Metropolitana de la Ciudad de México depende, sin lugar a dudas de él. Es, bajo todos los estándares, el más eficiente Metro comparado a cualquier otro sistema de su tipo en América Latina.³

Perspectivas

Recientemente se anunció la composición de grupos de trabajo que lleven a la formulación del Plan Integral de Transporte y Vialidad y la necesidad de continuar la construcción de nuevas líneas del Metro.

La cuestión que permanece es financiera. Podemos estar seguros, sin embargo, de dos cosas: las nuevas líneas tendrán impacto en los municipios conurbados adyacentes al límite con el DF y, la participación del sector privado en el financiamiento del transporte masivo no es más que una declaración de intenciones y nada más a corto plazo.

La posibilidad de continuar la expansión de las líneas del Metro en el próximo año, según palabras de Manuel Camacho Solís, regente de la Ciudad, "...es parte de la renegociación de la deuda (y por tanto) buscamos recursos adicionales que permitan la expansión del STC..."⁴. Así, creemos que tendrán que esperar más tiempo las alternativas nuevas y creativas, para financiar y operar la transportación masiva de la Ciudad de México. Por lo pronto, el gobierno y los usuarios seguirán cargando en sus espaldas los costos del sistema.

³ Figueroa, Oscar, y Henry, Etienne "Diagnóstico de los Metros en América Latina", en Revista EURE, volumen XIV, No. 42, Santiago de Chile, Chil.

Universidad Católica de Chile, marzo de 1988, pp. 7-18.

⁴ Excelsior, julio 18, 1989.