

---

## **El origen de las necesidades del traslado de la mano de obra y las funciones del transporte urbano de personas**

Valentín Ibarra

**E**n la medida en que las ciudades fueron creciendo aceleradamente, primero en los países centrales y posteriormente en los países periféricos, se hizo más evidente el continuo alejamiento del lugar de trabajo respecto al de la vivienda de los asalariados. El enfoque dominante ha puesto especial hincapié en los cambios tecnológicos del transporte urbano para explicar el hecho mencionado, tomando como un dato la disposición de las actividades económicas en el espacio urbano.<sup>1</sup>

Sólo hasta tiempos recientes y bajo una visión crítica diversos autores han enfrentado la tarea de buscar los vínculos entre los cambios en la organización del espacio urbano y las mayores necesidades de movilización de la mano de obra.<sup>2</sup> Cabe aclarar que aun cuando muchas de sus proposiciones mantienen un carácter hipotético, éstas son derivadas rigurosamente del mismo funcionamiento de la sociedad capitalista.

Por otra parte, la importancia de mostrar la génesis de las necesidades de traslado de la mano de obra tiene implicaciones políticas. En los intentos por resarcirle a la clase trabajadora aquello que pierde por el caos urbano, generalmente se confunden los efectos con las causas; por ejemplo, en el marco de las reivindicaciones populares es común

<sup>1</sup>En lo referente al transporte de mercancías en general se ha registrado un mayor consenso entre los especialistas independientemente de su enfoque teórico. La evidencia histórica ha mostrado claramente cómo el crecimiento económico capitalista en regiones o en países particulares ha exigido la transformación de las redes y de la tecnología del transporte.

<sup>2</sup>M. Castells, *La Cuestión Urbana*, Siglo XXI, México, 1976.

encontrar propuestas que no alcanzan más que a paliar temporalmente el problema.

En fin, nuestra finalidad en este apartado es exponer sucintamente un conjunto de ideas que pueden servir de guía en el análisis de la relación entre los cambios en la estructura urbana y las necesidades de traslado que generan.

La tesis de que parte el análisis es la siguiente: cada combinación particular de tipos de espacio productivo engendra los problemas específicos de desplazamiento de la mano de obra; entendiéndose por tipo de espacio productivo aquel espacio (teórico) generado por algunos de los estadios de la división capitalista del trabajo (cooperación simple, manufactura, maquinismo y automatismo). Pero las condiciones concretas del traslado (medios y modalidades de transporte) dependen de la lucha de clases en el plano local y en la formación social considerada.<sup>3</sup>

Ahora bien, para encontrar el espacio productivo que le corresponde a cada estadio de la división del trabajo se requiere detallar el proceso de trabajo. Los aspectos sociales y técnicos de éste ya han sido descritos por Marx en *El Capital*; lo relevante es que, tomando esa descripción como base (la pérdida del control del proceso de producción por parte del obrero, la descalificación del trabajo, etc.), se vaya observando cómo las subdivisiones subsecuentes en el proceso de trabajo (conforme se asienta con mayor fuerza la subsunción real del trabajo al capital) se van materializando de manera diferenciada en el espacio. Así, es factible deducir, por ejemplo, la nula transformación que sufre el espacio productivo de la cooperación simple, dado que la subsun-

ción formal del trabajo no requiere de un reacomodamiento espacial significativo del proceso de trabajo heredado de la producción artesanal. En el polo opuesto, los estados más avanzados —el maquinismo y el automatismo— mantienen tal dinamismo que se provoca el desmembramiento espacial de cada una de las fracciones importantes en que se segmenta el proceso de trabajo, sin límite de fronteras urbanas, regionales, nacionales y aun continentales.

En el plano estrictamente urbano, sobre todo en las grandes ciudades capitalistas, las fuerzas del maquinismo y del automatismo se imponen en la configuración del espacio. Ambos estadios actúan no sólo en la separación del trabajo intelectual en sus distintas graduaciones respecto al trabajo manual sino que van definiendo sus ámbitos de localización cada vez más alejados entre sí (taller de fabricación, oficinas de dirección, oficinas de venta...).

Simultáneamente, la extensión del proceso de acumulación, que bajo ninguna circunstancia es continuo y lineal, trae aparejados cambios en la distribución territorial de la población y crecimiento de actividades no productivas que se requieren para cubrir un mayor intercambio de las mercancías producidas por una industria altamente productiva (canales modernos de la distribución mercantil, servicios de informática, etc.).<sup>4</sup>

La manifestación empírica de todas estas transformaciones del metabolismo económico en el espacio urbano está constituida por la dispersión de la industria, la segregación social de la vivienda y la

<sup>3</sup>M. Freyssenet, *Evolution of the division of labour and mobility in the Lorraine steel industries 1943-1975*, Centre de Sociologie Urbaine, París, (S. f.).

<sup>4</sup>Simplemente se enuncia el vínculo entre la producción industrial capitalista, el proceso migratorio y el surgimiento de modernas actividades "terciarias". El estudio de las mediaciones entre dichos procesos es y ha sido objeto de investigaciones particulares cuya presentación precisaría de un esfuerzo que sobrepasa los alcances de este ensayo.

---

concentración en los antiguos núcleos de la ciudad de oficinas de dirección de las grandes empresas, de matrices de bancos y financieras y de oficinas gubernamentales. En síntesis, el proceso de valorización del capital, a través del empuje que da a la profundización de la división del trabajo, es el organizador del espacio urbano, condicionado por uno de los elementos inherentes a lo urbano: la renta del suelo.

Para asignarle un sentido a la formulación desarrollada y con el propósito de explicar la ampliación de la distancia entre el lugar de trabajo y el lugar de vivienda conviene ubicar ahora los componentes del análisis en su interrelación. De manera muy apretada cabría plantearla así:

- El capital al profundizar la división del trabajo busca nuevas localizaciones (intraurbanas) sin un correlato con la movilidad de la vivienda del trabajador. El precio especulativo de la tierra urbana, las diferencias de ingreso por calificación del trabajo, los condicionamientos culturales e ideológicos, etc., crean los obstáculos a una libre movilidad espacial de la vivienda.
- El surgimiento de nuevas empresas y la desaparición de otras recrudece la falta de adecuación entre los lugares de vivienda y de empleo.
- Los trabajadores reemplazados por la nueva tecnología son remitidos al mercado de trabajo para tratar de ocuparse en otras empresas que no necesariamente se localizan en la misma región que habitan los obreros.

Pero aun lo expuesto a este nivel es insuficiente si no se le contrasta con la realidad concreta del AUCM (área urbana de la ciudad de México). Porque si pretendiéramos prolongar el razonamiento seguramente la experiencia de las grandes metrópolis de los países avanzados lo confirmaría. Efecti-

vamente, el desarrollo de las fuerzas productivas conlleva una tendencia desconcentradora de la industria que obliga, por ejemplo, a implantar talleres de producción fuera de las fronteras nacionales: los costos de urbanización crecientes resultado de la dispersión de actividades y de las mayores dimensiones de la mancha urbana, los fuertes sindicatos existentes en las ciudades... han conducido a relocalizar la industria. Por tanto, si deseamos agregar una mayor especificidad al análisis es pertinente tomar en cuenta los rasgos que caracterizan a las ciudades en los países periféricos.

Los factores que tradicionalmente han inducido a localizar la industria en el AUCM no parecen desvanecerse sino por el contrario se siguen consolidando. Las economías de capital variable (medios de consumo colectivo), las economías de capital constante (socialización de las condiciones inmediatas de producción), disposición de un mercado amplio y especializado de trabajo, la cercanía a los centros de gestión y decisión, siguen reflejándose en niveles comparativamente más altos de ganancia; por ende, es prácticamente imposible que se revierta la tendencia a la concentración espacial de capital. Esto trae como consecuencia una mayor anarquía en términos de la distribución de actividades en la ciudad que incide sobre las necesidades de transporte de los trabajadores.

Otra idea que parece filtrarse del planteamiento general tiene que ver con la posición del asalariado en el problema. Al asalariado simplemente se le asigna el papel de luchar por conservar cierto grado de calidad en las condiciones concretas de su traslado. Es decir, que las necesidades de traslado son únicamente necesidades del asalariado y no del capital y que si acaso la actividad transportadora que da cumplimiento a esta exigencia no llega a constituirse en un campo de valorización del

capital, al Estado no le queda más que realizarla respondiendo, dentro de sus limitaciones, a las demandas de la clase trabajadora. Incluso bajo estas premisas podría afirmarse que aun con una calidad de traslado ínfima, al grado de que atente contra las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo, simplemente obligaría al capital a desechar más pronto esa fuerza de trabajo al acortarse su vida útil. No obstante que esta situación no fuera del todo indeseable para el capital, a éste también le beneficia que la producción del servicio de transporte se mantenga dentro de ciertos márgenes de eficiencia. Veamos, entonces, el porqué del interés que ha evidenciado el capital —básicamente industrial— por el problema del transporte.

El esquema indicado por Marx donde se resume el circuito del capital nos auxiliaría para mostrar la relación entre el capital industrial y el transporte:

$$D - M \begin{cases} \text{F.T. (Fuerza de Trabajo)} \\ \dots P - D' (D + d) \\ \text{M.T. (Medios de Producción)} \end{cases} \begin{matrix} (\alpha) & & (\beta) \end{matrix}$$

Los símbolos  $(\alpha)$  y  $(\beta)$  representan los momentos con que el transporte interviene: en  $(\alpha)$  el aprovisionamiento de medios de producción y mano de obra, mientras que  $(\beta)$  el envío del producto para su realización en el mercado.<sup>5</sup>

De modo similar existe un ciclo particular para el transporte vinculado al capital industrial.<sup>6</sup>

<sup>5</sup>Es obvio que la naturaleza de los objetos transportados determina la cota espacial dentro de la cual funciona cada tipo de transporte. Así, los límites naturales a la existencia del trabajador circunscriben al transporte de la mano de obra al medio urbano.

<sup>6</sup>A. Juliet, "Sur la place des transports dans l'économie capitaliste", *Vie Urbaine*, No. 3/71.

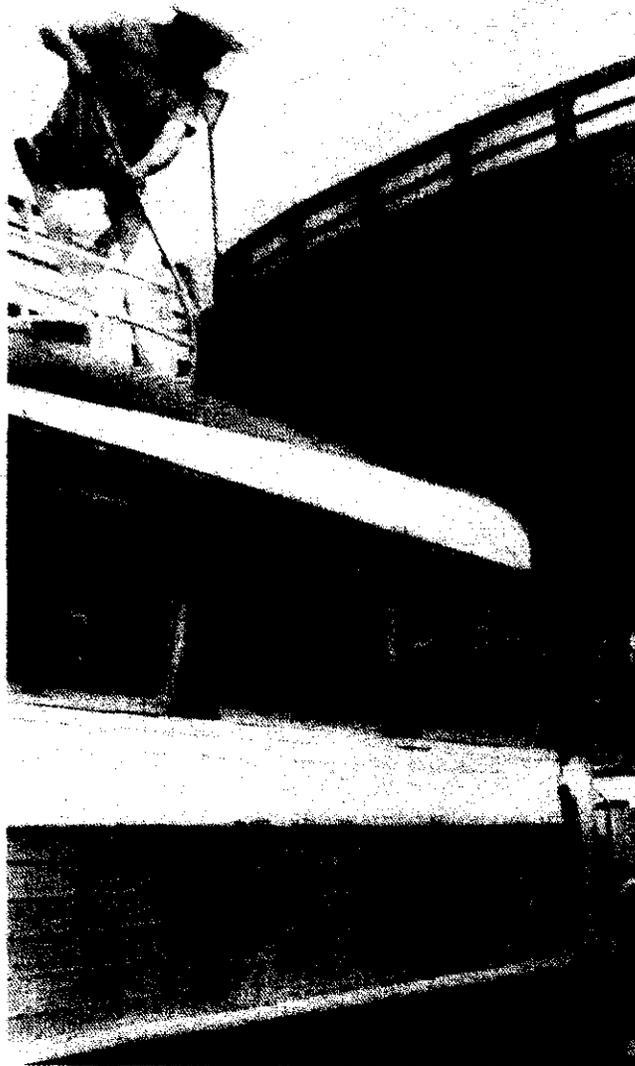
$$T - M \begin{cases} \text{F.T.} \\ \dots P - T (T + t) \\ \text{M.P.} \end{cases} \begin{matrix} \downarrow \alpha \\ \text{D} - \text{M} \begin{cases} \text{F.T.} \\ \dots P - D' (D + d) \\ \text{M.P.} \end{cases} \begin{matrix} \uparrow \beta \\ \text{T} - \text{M} \begin{cases} \text{F.T.} \\ \dots P - T (T + t) \\ \text{M.M.} \end{cases} \end{matrix}$$

Del último esquema emanan varios resultados útiles a nuestros propósitos:

a) En  $(\alpha)$  el transporte de medios de producción aparece directamente como costo de producción. De ahí la intención del capital por reducirlo promoviendo la competencia entre los capitalistas del transporte. Estos a su vez, se ven impulsados a introducir avances técnicos a efecto de reducir sus propios costos. En cuanto al transporte de mano de obra, su costo no necesariamente se transfiere al costo de producción industrial y en esa medida puede no haber interés por contraerlo. Sin embargo, en el orden práctico ocurren ciertas interferencias a ese marco conceptual que es pertinente hacer explícitas, pues ponen al descubierto los motivos de la preocupación del capital por mejorar las condiciones de transporte:

— La efectivización del valor de uso de la fuerza de trabajo sólo se consigue si ésta se encuentra disponible en la unidad productiva; entonces, por lo menos al capital le concierne vivamente que el transporte urbano de personas sea capaz de asegurar el aprovisionamiento de la mano de obra en el lugar y en el momento oportunos (esta última afirmación puede generalizarse para el capital comercial, financiero, etc.).

- La posibilidad de sustituir mano de obra semicalificada y descalificada que se agota más rápidamente por el desgaste que entraña su viaje al trabajo encuentra sus límites, a pesar de la gran masa de desempleados, por la acción de los sindicatos obreros. De este modo las condiciones del traslado de la mano de obra deben ser lo suficientemente adecuadas como para no mermar su capacidad de trabajo.
- La transferencia del costo de transporte a los asalariados y al Estado puede llegar a ser parcial únicamente. La reivindicación extrasalarial de los grandes sindicatos nacionales por una compensación de los gastos del obrero en transporte tenderá, quizás, a generalizarse como demanda del conjunto de asalariados y en esa medida repercutirá directamente en los costos de producción del capital industrial. Por otra parte, si los gastos e inversiones del Estado en transporte se financian en cierta proporción con impuestos obtenidos del capital industrial, la ineficiencia con que se produzca el servicio de transporte incidirá en el volumen de sus ganancias. Así, pues, conforme se traspase una mayor parte del costo del transporte de la mano de obra, por una o por ambas vías, al capital industrial le será imperioso impulsar aquellos medios de transporte más eficientes y menos costosos.
- Al capital industrial le es favorable que se encuentren bien comunicadas aquellas zonas de las que se abastece de mano de obra. Igualmente, le beneficia que el servicio urbano de transporte extienda su cobertura de tal manera que disponga de un mercado de trabajo territorialmente amplio. Ambos aspectos lo conducen irremediamente a tratar de incidir en la política local de transporte y en particular en el trazado de líneas de transporte.



b) En ( $\beta$ ) el costo de transporte se manifiesta como un costo de distribución, pero igualmente se añadirá al valor de la mercancía distribuida. La importancia de reducirlo es obvia, sin embargo, en este momento no aparece la función del transporte de la mano de obra.

c) Al lado del significado que tienen los costos de transporte, para el capital industrial, el desarrollo del transporte de los medios de producción es una condición para acelerar la circulación del capital y por tanto para elevar la tasa de ganancia. Si

$$\text{Tasa de ganancia} = \frac{P'}{(COK + 1) t}$$

donde  $P'$  es la masa de plusvalía por rotación,  $COK$  es la composición orgánica del capital y  $t$  es el tiempo de rotación, como fracción de la unidad de tiempo natural (un año); se observará claramente cuál es el efecto de la disminución de  $t$  producida por el avance técnico del transporte de medios de producción. Por el contrario, y retrayéndonos de nuevo al terreno empírico de la experiencia histórica, hasta ahora el alargamiento o acortamiento del tiempo de transporte de la fuerza de trabajo en nada ha influido sobre el tiempo de rotación del capital. Para el capital sólo cuenta que el asalariado se presente diariamente sin que se vea afectada la productividad. Sólo en la medida en que se exija una reducción de la jornada laboral equivalente al incremento en el tiempo de viaje de la mano de obra se haría patente la necesidad del capital por revolucionar también los medios de transporte de personas. Tal situación no se ha presentado, pero conforme se aborde el umbral que seguramente debe existir en cuanto al sacrificio del tiempo libre del asalariado, no merece descartarse del análisis.

Finalmente, con lo expuesto cobra sentido la afirmación de que el proceso de acumulación no sólo

da origen a las necesidades de traslado de la mano de obra, sino que, el transporte como actividad económica es una condición inmediata del proceso de producción. Asimismo, se consigue entender la clase de articulación que juegan el transporte de la mano de obra y las condiciones de la reproducción de la fuerza de trabajo cuando se pone de relieve que el costo y el tiempo de transporte le sustrae al trabajador una gran parte de su salario y de su tiempo libre, transformándose en un "gasto obligado" y en un "tiempo perdido".<sup>7</sup>

Con todo esto, en nuestra opinión, quedaron definidos los parámetros que delimitan y condicionan la actividad del transporte urbano de personas. Pero del mismo modo en que se dejó constancia de que estos parámetros no actúan interconectadamente, veremos como la evolución que ha tenido el transporte de personas en la ciudad de México muestra un curso histórico de relativa autonomía, aunque siempre en conexión con la reproducción global del capital.

## II. Las modalidades de la producción del transporte de personas en la Cd. de México y sus determinaciones

La primera forma de transportación que se estableció en la Cd. de México de manera sistemática y relativamente eficiente fue el tranvía. No tenía las dimensiones ni las ventajas que ofrecía el transporte subterráneo de Londres y Nueva York, pero hasta principios del presente siglo era el modo de transporte que se ajustaba a las dimensiones y características de la Cd. de México. Además, no existía hasta ese momento una alternativa tecnológica que desplazara al tranvía.

<sup>7</sup>K. Marx, *El Capital*, Libro II y III, Siglo XXI, Méx. 1976.

---

Por otra parte, el monopolio técnico que significaba el tranvía colocó a sus propietarios en la posibilidad de hacer rentable la actividad de transportación, es decir, en la posibilidad de convertirlos en verdaderos industriales del transporte. Sin embargo, el carácter de "servicio público" que se le confirió desde su nacimiento sentó las bases para que el Estado a través de sus organismos locales interviniera bajo diversas modalidades.

La intervención estatal se hizo más evidente cuando empezó a surgir una nueva tecnología del transporte: el autotransporte o más vulgarmente conocido como "camión". Pero esta mayor participación no podría descifrarse sin un estudio de las consecuencias económicas producidas por las especificidades técnicas del tranvía. Se ha visto que ante la pérdida de rentabilidad en aquellas actividades que son necesarias para el conjunto de capitalistas, el Estado a asumido su control pleno. Y la pérdida de rentabilidad en el caso que nos ocupa no sólo emerge por la competencia de un nuevo modo de transporte sino por las propias particularidades que le hacen difícil adaptarse a una sociedad cambiante.

Las actividades propiamente industriales pueden incrementar su producción empleando una mayor cantidad de obreros sin variar de manera apreciable su equipo y maquinaria. Por el contrario, para la producción del servicio de transporte, y en particular para el tranvía, el hecho de que no exista una separación espacial y temporal de la producción y su consumo implica la imposibilidad de regular el volumen de la producción. Esto provoca la tendencia a una sobredimensión de las inversiones en infraestructura y una disminución potencial de las ganancias. A diferencia de las mercancías manufacturadas, una demanda creciente por servicios de transporte no puede ser satisfecha extrayendo de

los inventarios cantidades acumuladas provenientes de procesos de producción anteriores.<sup>8</sup>

Otra característica de este modo de transporte es su dependencia exclusiva respecto a la tierra que necesita para la infraestructura. Las vías férreas que necesitó el tranvía sólo tenían ese uso, lo que inmovilizaba totalmente una gran parte del capital fijo y cuyo tiempo de valorización se reducía a una parte del día. Además, la necesidad de disponer de tierra exclusiva a lo largo de la ciudad, "politizaba" en mayor grado el funcionamiento del tranvía al obligar al Estado a decretar expropiaciones de tierra.

Finalmente, los cambios en la organización del espacio urbano, originados por un proceso incipiente de industrialización, condujeron a una dispersión de la población cuya baja densidad en las zonas periféricas las hacía poco atractivas para los propietarios del tranvía. Así la población que se asentaba en la periferia de la ciudad difícilmente llegaba a conformar un verdadero mercado para el tranvía, pues cubrirlo hubiese requerido construir una infraestructura vial altamente costosa que la misma empresa tenía que financiar y que muy difícilmente se recuperaría.

Podría afirmarse que la estructuración del espacio en la Cd. de México y la aparición en escena del automotor reveló con claridad el fenómeno del umbral tecnológico del tranvía y su virtual eliminación como modo dominante de transporte varios años después.

La irrupción del camión y su posterior consolidación simplemente aceleró el deterioro de la rentabilidad que ya se manifestaba, en la década de 1930, en el conflicto obrero-patronal. El Estado entonces

<sup>8</sup>O. Hanappe-Dumas. "Problemas económicos de los transportes terrestres", *Vie Urbaine*, No. 4/71.

UAM-I  
BIBLIOTECA

actuó no sólo haciendo uso de los reglamentos de transporte que le permitían vigilar este "servicio público", sino también como árbitro tanto en la lucha obrero-patronal dentro de la empresa del transporte como en el antagonismo creado entre camioneros y tranviarios. El punto culminante de la acción estatal en torno al tranvía fue la cancelación definitiva de las concesiones otorgadas a particulares en 1946, quedando el servicio en manos del Departamento del Distrito Federal.<sup>9</sup>

Es conveniente dejar establecido que la pérdida de importancia del tranvía por la obsolescencia tecnológica y la sustitución por el camión, fue una transición que en modo alguno haya ocurrido en un clima de tranquilidad y que tampoco el Estado fue un árbitro imparcial. Se comprueba esto último al revisar el contenido de la Ley sobre transporte urbano de 1942 que atribuía obligaciones más onerosas para las empresas de tranvías que para los camioneros. Ahora, la inclinación de la balanza encuentra su justificación también en razones políticas: La articulación de los camioneros al poder político es permanente desde el gobierno de Obregón; el fortalecimiento de las alianzas entre la burocracia en el poder y los camioneros les proporcionó a éstos una mayor seguridad en la producción del servicio.

¿Cuáles son las ventajas técnicas del autobús? Este modo de transporte vino a la luz con ventajas que el tranvía nunca contó. La infraestructura vial necesaria para los vehículos de transporte en cierta medida ya existía. Por otro lado, ya no se presenta una correspondencia estricta entre la infraestructura vial y el camión; las carreteras se construyen

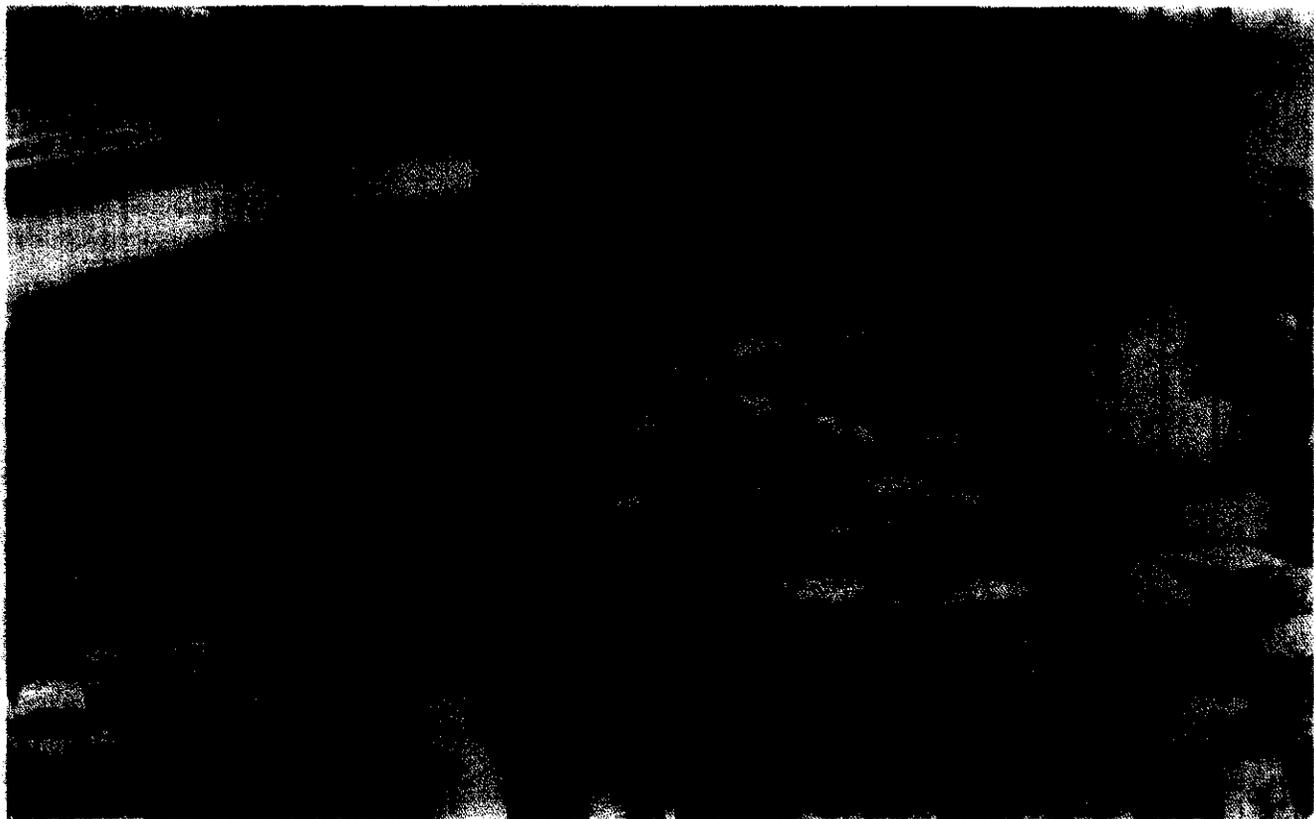
básicamente para dar cabida al automóvil de uso privado dejando de existir el monopolio de la infraestructura. De ahí que, debido a una utilización variada de las carreteras y el surgimiento de nuevas áreas de valorización en gran escala (industria automotriz, industria de la construcción), concurren también nuevos intereses que impulsan al Estado a financiar la construcción de vías de comunicación urbanas e interurbanas.

Con la tecnología incorporada en este modo de transporte se consigue, entonces, disminuir la parte del capital que se mantenía inmovilizada en infraestructuras. Esto abría la vía para desarrollar el capital industrial en ese sector al mismo tiempo que marca el nuevo carácter de la intervención del Estado, el de hacerse responsable en forma creciente de la construcción del llamado capital social físico.

El camino que parecía estar suficientemente allanado para hacer del autotransporte una actividad concurrential, abierta a cualquier empresario capitalista, se vio obstaculizado por los límites de la noción (ideológica) de "servicio público". Si bien es cierto que las leyes y reglamentos del transporte en la Cd. de México, más que para normar la actividad servían para ocultar su verdadero éxito económico, pendía también siempre amenazante el riesgo de cancelar concesiones si el Estado lo juzgaba conveniente. No obstante que a lo largo de cuarenta años tal amenaza pareció diluirse, el control monopólico que ejerció un grupo hegemónico de camioneros y la regulación oficial relativamente estricta sobre tarifas y recorridos fueron modelando un empresario que nada tenía de "shumpeteriano".

La política de transporte local se configuró por negociaciones básicamente entre los camioneros y el Estado a través de sus representantes; negociaciones que ponían en juego la función estatal de vigilar por el bienestar de la colectividad. El resultado era

<sup>9</sup>V. Ibarra Vargas. "El autotransporte de pasajeros, en el Área metropolitana de la ciudad de México", El Colegio de México, 1981 (Mimeo).



un ajuste, según la coyuntura, del nivel de ganancias obtenido a través de los precios. Las formas seculares que los camioneros adoptaron para contrarrestar el control de precios, fue la de una mayor explotación de la fuerza de trabajo que ocupaban y la transgresión continua de las normas de transporte acordadas con ellos.

Se manifestaba, pues, una fuerte contradicción: la ventaja técnica que tenía el autotransporte urbano en relación a las transformaciones en el es-

pacio urbano y el papel social, ideológicamente definido, que debía realizar en beneficio de la comunidad.

Los resultados prácticos de esa contradicción redundaron en un grave deterioro de las condiciones del traslado de personas en la ciudad. La rigidez de las tarifas en los momentos en que despuntaba ya el periodo inflacionario (1976-1980) sólo permitió mantener un margen de ganancias a costa de diferir el pago de deudas (Seguro Social, préstamos obteni-

dos de BANOBRAS para la adquisición de equipo), que seguramente esperaba a que se le condonasen, de una mayor explotación de los trabajadores, de subsidios oficiales y de evasión fiscal. La prisa por recuperar su capital y transferirlo a otras esferas de valorización propició el abandono paulatino del servicio de transporte.

Las últimas presiones ejercidas por los camioneros para obtener aumentos en las tarifas consistieron en retirar unidades de la circulación agudizando la situación preexistente. De este modo, el incumplimiento de las funciones mínimas del sistema de transporte<sup>10</sup> en el traslado de la mano de obra —mencionadas en la primera parte del ensayo— hicieron surgir nuevos interlocutores en la mesa de las negociaciones: los distintos grupos sociales que integraban el conjunto de usuarios, sindicatos obreros, agrupaciones de industriales y partidos políticos sin distinción de tendencias.

El aislamiento político y su debilidad económica frente a una alianza tácita pluriclasista tuvo al fin como consecuencias la eliminación del sector capitalista privado de la producción del transporte: la municipalización de los autotransportes.

Cabe agregar, que para el momento en que se decretó la municipalización (septiembre de 1981) todos los modos masivos de transporte estaban bajo la gestión del Estado: el tranvía (y el trolebús), tal como quedó explicado fue desplazado (no totalmente) por una reconversión tecnológica fundamentalmente; el Metro, un sistema moderno de transporte desde el punto de vista técnico, dada su naturaleza de enorme *capital fijo* y lo que significaría su tiempo de rotación, sólo podría ser "racionalmente" produ-

cido por el Estado; y el mismo autotransporte del cual ya varias rutas eran administradas directamente por el Departamento Federal. También conviene aclarar que de esta situación concreta no se deduce la necesidad de nacionalizar el autotransporte bajo cualquier circunstancia; en la medida en que no existan restricciones institucionales que limiten las ganancias, de que pueda disponerse de un mercado amplio y de que la inversión en capital fijo no se eleve por encima de la media industrial, la producción del servicio de autotransportes será potencialmente un espacio de valorización.

Como se mostró, en el caso de la Cd. de México, la incompatibilidad entre la forma de organización social de la producción del autotransporte y la calidad del servicio fue lo que provocó su municipalización. Tal hecho, además, presupone que el Estado, al tener el control de los modos de transporte masivos, estaría en capacidad de reestructurar el sistema en su conjunto. En el capítulo siguiente dedicamos el análisis a este aspecto introduciendo un nuevo elemento que podría frenar coyunturalmente los propósitos del Estado: la crisis económica.

### III. El transporte municipalizado bajo las condiciones de crisis

El método indicado para evaluar y explicar el impacto sufrido por el sistema de transporte municipalizado debido a la crisis, sería el de contrastar los planes y proyectos formulados a raíz de la municipalización del autotransporte con los que para este año se pretenden realizar en infraestructura vial y servicios de autotransporte. Pero esto no lo podemos abordar sin antes revisar críticamente la supuesta capacidad racionalizadora del Estado a través de los grandes programas que intentan dar cuenta del problema del transporte, al margen de la crisis.

<sup>10</sup>El camión es y seguirá siendo por un tiempo el modo de transporte más importante en el AUCM y constituye el eslabón primordial en la cadena de traslados intraurbanos.

En todos los documentos oficiales se reitera la vocación del Estado: "Organizar un sistema eficiente no contaminante... operando con propósitos de beneficio social". Igualmente se repite la idea de concebir al METRO como columna vertebral del sistema alrededor del cual se articula el transporte público de superficie (auto-transporte, tranvías y trolebús). Para lograr esta articulación, se dice, el transporte de superficie circulará por vías preferenciales exclusivas en una red ortogonal, que cruzará la ciudad en forma reticular y continua.<sup>11</sup>

Inmediatamente salta a la vista la incongruencia técnica de esta propuesta:

- 1) El trazado de las rutas del METRO supuestamente estuvo basado en un estudio técnico de origen-destino que permitió estimar líneas de deseo. Posteriormente, con modelos de simulación se determinó la separación entre cada estación y la capacidad de carga de cada uno de ellos. En fin, en los estudios sobre el METRO no se consideraron en absoluto los recorridos de otros modos de transporte.
- 2) La adecuación de las redes viales del trolebús y el tranvía al trazado del METRO significaría la erogación de una cantidad ingente de recursos que obligaría a posponer la solución a otras necesidades sociales de la ciudad.
- 3) La red ortogonal que se menciona al estar montada en los "ejes viales" tendría su propia lógica, independiente de la "columna vertebral". Los ejes viales se construyeron para dar fluidez a los automóviles particulares, según declaraciones originales, e incluso el aprovechamiento de algunos de estos ejes por parte de los camioneros fue motivo de una confrontación entre éstos y el Regente de la ciudad.

<sup>11</sup>Departamento del Distrito Federal, *Plan Maestro de Ciudad y transporte*, D.F. (Varias versiones).

- 4) Para reticular la ciudad y crear las condiciones de vialidad ideales haría falta construir más de los 34 ejes viales propuestos inicialmente, lo que está fuera de la solvencia económica del Estado. "Es ilógico que en la ciudad de México, compleja y asimétrica desde el punto de vista espacial, se pretenda solucionar el problema del transporte a partir de una red compleja", lo cual se verifica cotidianamente por los mismos usuarios del transporte: de una muestra de 1500 cuestionarios se reveló que el 63% de los entrevistados no salió beneficiado, por tener necesidad de abordar más o igual número de camiones que antes de que se estableciera la red ortogonal.<sup>12</sup>

- 5) Obviamente la retícula diseñada hasta ahora, no beneficia a quienes realmente lo necesitan: la población de bajos recursos localizada en la periferia de la ciudad.

Cada una de estas acciones puede ser analizada individualmente (tal como se hizo en cierta forma con la municipalización del transporte) y en su totalidad con el propósito de poner de relieve los intereses concretos que están detrás de cada iniciativa. Esto sí haría factible encontrar la coherencia al Plan de Vialidad y Transporte del D.F., de la que carece si nos restringimos al nivel técnico.

Pero al margen de cualquier prurito técnico, los programas de transporte urbano contenidos en el Presupuesto de Egresos de 1982, seguían reflejando la magnificencia que rodeó a la administración del Distrito Federal durante casi todo el sexenio pasado. No obstante, un cambio en la estructura del Presupuesto del DDF (Departamento del Distrito Federal) de ese año comienza a registrarse como resultado de una política urbana que decididamente

<sup>12</sup>*La Gaceta de la UNAM.*

te estaba empeñando el futuro de las finanzas de la ciudad.<sup>13</sup>

A continuación entonces enumeramos algunos elementos básicos de la estrategia del gasto en vialidad y transporte que unida a la crisis que se hizo patente desde 1982, fueron estrechando, aún más, las vías de una solución integral al problema del transporte.

1. El acelerado aumento en el gasto del DDF comenzó desde 1977. Sólo en transporte urbano (Metro, principalmente) el gasto ascendió de 4 500 millones en 1977 a 35 200 millones de pesos (a precios corrientes) en 1981. A esto tendríamos que agregarle la costosa inversión dedicada a la construcción de los "ejes viales".
  2. La capacidad financiera del DDF, a pesar del aumento en la recaudación fue insuficiente para poder cubrir las erogaciones en vialidad y transporte. La Deuda Pública comenzó a ensancharse vertiginosamente y las instituciones de crédito, entonces privadas, gustosamente contribuyeron a ello. Nadie dudaba del aval que entonces parecía otorgarle al gobierno uno de sus recursos fundamentales: el petróleo.
  3. La clase de tecnología incorporada al tren subterráneo estableció desde el principio una extremada dependencia. La necesidad de divisas para la ampliación del Metro le era inherente.
  4. Los resabios que dejaron las enormes inversiones en vialidad y transporte en años precedentes se mostraron ya con toda firmeza en el presupuesto de 1982. El programa de transporte urbano (incluido el autotransporte recientemente municipalizado) y el de infraestructura
- y equipamiento para la vialidad representó el 39% del total, mientras que para el pago de la deuda pública se aplicaría el 29% aproximadamente. En otras palabras, más de dos terceras partes del presupuesto se dedicarían a pagar deudas contraídas previamente y a la terminación de obras de transporte no concluidas. Cabe mencionar que una porción sustancial de esa deuda correspondía a los préstamos concedidos para financiar las obras de vialidad y ampliación del Metro.
5. Por otra parte, también el aumento significativo en el programa de transporte urbano obedecía a la municipalización del autotransporte así como a la ampliación del Metro correspondiente a ese año:
    - a) Ya municipalizado el transporte se planteó adquirir 4 800 autobuses y rehabilitar otros 4 500; construir 14 talleres nuevos y adquirir 100 trolebuses. Este subprograma tenía por objeto operacionalizar el sistema ortogonal, pues sólo con la flota expropiada el servicio de transporte que se ofrecería sería insuficiente.
    - b) Estando en una etapa intermedia el proceso de ampliación del Metro era urgente concluirla. Las erogaciones proyectadas fueron cuantiosas por ese concepto (abarca casi el 50% del programa de transporte). Concretamente el plan consideraba la construcción de 16.2 km. de red y la adquisición de 306 carros.
  6. A diferencia de lo ocurrido en años anteriores el programa de infraestructura y equipamiento vial en 1982 descendió bruscamente. Sólo absorbió el 4% del presupuesto. Pero, como mencionábamos líneas atrás el pago de los préstamos e intereses de obras realizadas años

<sup>13</sup>Presupuestos de Egresos del Departamento del Distrito Federal, 1982, D.D.F., Dic. 1981.

- anteriores estaban representados en el renglón de la Deuda Pública. A falta de recursos ni la retórica oficial hubiese podido encontrar el modo de justificar el seguimiento del proyecto original, la construcción de 34 ejes viales (se construyeron efectivamente 25 ejes).
7. Para 1983, en plena crisis, el presupuesto sigue la tendencia, pero su distribución muestra cambios más radicales. La construcción del programa de transporte urbano e infraestructura al presupuesto disminuye ligeramente (alcanza el 33.5%) respecto al año anterior. La deuda pública, por el contrario, reclama una fracción mayor (39% aproximadamente). Así, casi tres cuartas partes del presupuesto quedan atadas para el pago de la deuda y para la ampliación del Metro (ahora, más del 60% del programa de transporte urbano se contabiliza como egreso para la ampliación).<sup>14</sup>
  8. El gasto en ampliación no sólo incluye la obra civil de construcción e instalaciones e infraestructura, sino también la futura compra de más trenes, todos ellos fabricados en el extranjero (44 trenes) y la construcción de nuevos talleres de reparación y mantenimiento.
  9. En cuanto al autotransporte, es innegable que desde 1982 sintió los efectos de la crisis. En este subprograma fue posible hacer más ajustes que en el caso del Metro. Públicamente se aceptó que no se conseguiría abastecer de las 4 800 unidades contempladas en el presupuesto de egresos de 1982. Esto está estrechamente relacionado con la crisis, pues la escasez de divisas limitó (aún de las empresas públicas como DINA) la capacidad de producción; pero también parecía más bien un desplante demagógico del regente en el momento de la municipalización, pues la capacidad normal de la armadora del gobierno difícilmente respaldaría un pedido de 200 unidades por mes. Más realista, entonces, el presupuesto de 1983 se ciñe a la adquisición de 300 autobuses y a la rehabilitación de otros 3 000 lo cual tampoco garantiza que se vaya a cumplir.
  10. Es probable que el presupuesto de 1982 en los distintos programas y subprogramas se haya agotado e incluso superado, no obstante que algunos proyectos específicos no se ejecutaron. Siempre fue notorio y motivo de discusión en el Congreso el exceso del gasto sobre lo presupuestado, sin embargo, la misma crisis atenta en estos momentos contra el nivel del gasto público: el aumento en el gasto corriente por efectos de la inflación se ha engullido una parte creciente del presupuesto restando poco para el gasto en inversiones. Esto ya se hizo evidente en el presupuesto de 1983, en contraste con la fijación de las tarifas del transporte público.
  11. Los egresos en infraestructura y equipamiento para la vialidad siguen restringiéndose a lo estrictamente necesario: semaforización, señalamientos, mantenimiento de avenidas, vialidad anexa al Metro, etc. Asimismo, lo asignado a este programa descendió del 4% al 2% de 1982 a 1983.

#### IV. Conclusiones

Con las limitaciones del breve examen empírico efectuado se confirmaron en cierta medida, algunas de las hipótesis expuestas al principio de este ensayo.

<sup>14</sup>Presupuesto de Egresos del Departamento del Distrito Federal, 1983, DDF. Dic. 1982.

Se puso en evidencia, por ejemplo, la necesidad que tuvo el Estado, a través de sus aparatos, de intervenir con mayor decisión cuando el sistema de transporte público del D.F. no satisfacía los requisitos mínimos del funcionamiento. El perjuicio causado por el transporte al capital industrial que no ocultaban los mismos capitalistas y las presiones, por otro lado, del conjunto de la población debido al deterioro de las condiciones del traslado llevaron a la municipalización del autotransporte, para que así todo el transporte masivo quedara bajo el control del Estado.

Del mismo modo, se abordó la cuestión de los efectos que sufrió el transporte municipalizado ante la crisis cuyo rigor fue mayor en la medida en que el dispendio del gasto en transporte del DDF conducía inexorablemente a la insolvencia.

El ahogamiento que produjo en el presupuesto del último año por la presión que ejerció la Obra Pública anterior y la limitación de recursos financieros y de divisas obligó a la jerarquización del gasto. Se tuvieron que mantener los egresos elevados en ciertos renglones simplemente para que la pérdida social no fuera mayor.

Bajo las condiciones actuales, se espera una reducción del presupuesto en gastos de inversión. Concluido el programa de ampliación del Metro, se evitará en lo posible todo gasto de inversión. Probablemente se haga hincapié en la reorganización del transporte de superficie.

El otro aspecto que quedó mencionado de paso, pero que será trascendente para la próxima política de transporte urbano es el de la operación financiera del transporte. El rápido crecimiento de los gastos corrientes hace cada vez más urgente el subsidio del DDF y de la federación. Los organismos descentralizados encargados de cada tipo de transporte se enfrentan a problemas económicos cada vez más críticos.

Pero lo contrario, descuidar el servicio de transporte público cuando ya se manifiesta un cambio en los modos de transporte (al parecer los mayores costos del automóvil privado están desalentando su uso) contravendría el propósito del Estado de proporcionar un transporte mínimamente eficiente. Entre ambos extremos es posible negociar políticamente una solución de corto plazo. 🙌