

El servicio de transporte urbano y los procesos sociales*

Bernardo Navarro Benítez**

¿Tiene que ver el transporte con las relaciones sociales?

En la comprensión del servicio de transporte urbano han prevalecido básicamente dos perspectivas, ambas de gran interés y eficacia descriptiva pero que no siempre posibilitan el cabal conocimiento de este servicio estratégico.

La primera perspectiva, *la técnica*, ha sido la privilegiada por su incidencia en la descripción sistémica de la actividad y de sus aspectos "duros"; se fundamenta en las ingenierías y ha sido la visión reinante dentro del transporte urbano. La segunda corresponde a la percepción directa de la opinión pública que se nutre de la experiencia de los habitantes urbanos, quienes cotidianamente de una manera u otra viven y sufren el transporte urbano, sin excluir por supuesto a los propios peatones. Designémosla abusivamente como la *visión mediática*, ya que se plasma y difunde con obvias deformaciones en los medios de comunicación. Esta perspectiva convierte a casi todos los ciudadanos y a los comunicadores en expertos en transporte, no sin una importante dosis de razón.

* Deseo agradecer los acertados comentarios de la maestra Sandra Luz Bacelis R. al presente texto.

** Profesor-investigador. Departamento de Teoría y Análisis, CyAD, UAM-X.

Sin embargo, lo que se ha soslayado a pesar de su fundamental importancia, es que el servicio de transporte urbano es *expresión de un conjunto de relaciones sociales* cuyo adecuado abordaje permite comprender su dinámica estructural, dar sustancia y "cuerpo" a nociones de flujos, desplazamientos, orígenes y destinos y, quizás lo más relevante, dar contenido humano y social a esta importante actividad (Camarena, 1990:35).

De esta forma, el transporte ciudadano no sólo adquiere sentido a partir de las relaciones socioeconómicas a las que responde en la estructura y territorio urbanos de que se trate. Los desplazamientos trabajo-hogar de los asalariados, los informales o los profesionales, los viajes para compras o el conjunto de los desplazamientos necesarios para efectuar las actividades fundamentales, no sólo posibilitan la reproducción de las distintas clases sociales (Guevara y Navarro, 2002), sino también se trata de las relaciones sociales directas que "explican" crucialmente el servicio de transporte, sobresaliendo las complejas relaciones: ciudadanos-usuarios, concesionarios-autoridades, choferes-concesionarios, industriales automotrices-transportistas, ejemplos de las complejas y variadas interrelaciones sociales inmersas en este crucial servicio urbano (Etienne Henry y Figueroa, 1998).

Pero probablemente el vínculo más relevante del transporte público de personas con las relaciones sociales radica en que el transporte ciudadano posibilita *la movilidad y accesibilidad urbanas*, es decir, el conjunto de desplazamientos que permiten realizar las actividades fundamentales de los distintos miembros de la familia para garantizar la reproducción social del núcleo familiar en el contexto urbano, metropolitano o mega-lopolitano: el trabajo, el estudio, las compras y los trámites, entre otras prácticas esenciales, así como también la capacidad de acceso que los miembros de las familias tienen a la oferta de servicios, equipamientos e infraestructuras urbanas de su entorno (Navarro, 1993).

Lo anterior no significa que soslayemos otras facetas fundamentales del servicio como los ciclos tecnológicos o la dimensión territorial. ¿Quién puede obviar, por ejemplo, que los motores de combustión interna del autotransporte colectivo de nuestra ciudad funcionan en una cuenca cerrada a más de 2 250 metros sobre el nivel del mar, modificando el funcionamiento de los motores y generando consumos ineficientes de combustibles, influyendo negativamente en la rentabilidad de la actividad y en el deterioro ambiental e incidiendo con ello en las relaciones sociales y calidad de vida de los agentes sociales vinculados directamente a la actividad y también en la de los ciudadanos de la metrópoli en general?

De la misma manera, no es posible soslayar las características espaciales de gran extensión territorial de la metrópoli que abarca a tres entidades político administrativas distintas y que inciden en las características específicas de organización del servicio, los largos desplazamientos de la población (Guevara y Navarro, 2002), lo intrincado

de las rutas de transporte y, lo que es más importante, acumulando deterioro del nivel y calidad de vida de los habitantes metropolitanos.

De esta forma podemos señalar que en la comprensión cabal de los servicios de transporte urbano existen diversas dimensiones a considerarse, que se interrelacionan entre sí de múltiples maneras y donde el complejo de relaciones socioeconómicas adquiere una gran importancia explicativa.

Los “camiones” y las relaciones sociales

México es el único país donde los autobuses son designados como “camiones”. La explicación de esta importante particularidad nos remite directamente al análisis de la configuración histórica de las relaciones sociales y políticas en el sector. Detengámonos brevemente en esta reflexión.

La Ciudad de México de inicios del siglo xx, cuando Porfirio Díaz detentaba el poder, era una urbe tras la consecución de la “modernidad” a toda costa. Fue así que la capital nacional con el despertar del nuevo siglo asistió al “milagro” del alumbrado público eléctrico y al arribo de los tranvías, cuya fuerza motriz era la electricidad (Navarro y Vidrio, 2000). Estos tranvías fueron paulatinamente desplazando a los tradicionales tranvías de mulitas, provocando el monopolio tranviario del transporte público urbano. En tanto, el desarrollo de los tranvías eléctricos por parte de las compañías extranjeras anglo-canadienses fue posible gracias a la emigración de técnicos y operadores europeos, particularmente de nacionalidad italiana, quienes junto con sus capacida-des trajeron también su experiencia organizativa anarco-sindicalista (Robles, 1981). Esto les permitió formar el poderoso sindicato de tranviarios, actor social relevante de las luchas gremiales y ciudadanas del nuevo siglo (Navarro y Rodríguez, 1982).

Así, para la segunda década del siglo los tranvías eléctricos contaban con catorce líneas que cubrían los 40.5 km² de superficie de la ciudad en todas direcciones con una red de 343 km de vías, es decir, casi 50 por ciento más de longitud que la actual red del Metro (Navarro, 1989).

Las empresas que detentaron las concesiones pasaron casi más de una década sin ningún conflicto laboral grave y no fue sino hasta la caída de Díaz y antes del ascenso de Francisco I. Madero al poder, cuando los tranviarios estallaron su movimiento huelguístico que sólo afectó de manera parcial los desplazamientos de la urbe, ya que grupos de usuarios identificados con la lucha de los tranviarios se encargaron ellos mismos de prestar el servicio. “La respuesta del gobierno provisional de Francisco León de la Barra fue la represión. Sin embargo, en pocos días, el movimiento logró aglutinar a todos los tranviarios, levantando un amplio apoyo popular y la solidaridad de diferentes sectores sociales (incluidos los combativos inquilinos organizados) y de

los tranviarios de otros estados de la República" (Navarro y Rodríguez, 1982). La huelga de 1911 fue sólo el inicio, prosiguiéndose con los movimientos de los años 1914, 1916-1917, 1922 y 1946 (Robles, 1981).

Lo que nos interesa destacar aquí es que fue durante la segunda gran huelga de Tranviarios en 1916-1917 cuando frente a la carencia de transporte un grupo de personas aprovechó la oportunidad para improvisar sobre chasis de camiones a los que se les agregaron tablas y en algunos casos lonas, vehículos para el transporte público de personas en la Ciudad de México. De esta manera surgieron "los camioneros" como esquirolas del movimiento tranviario, quienes a partir de entonces llegaron para quedarse, expandiendo continuamente su actividad.

La expansión de los camioneros se daba en consonancia con el ambiente de la inmediata posrevolución, cuando el ascenso de nuevos sectores y alianzas sociales, así como del nacionalismo, creaba condiciones propicias para el desarrollo de estos grupos en ascenso que se aliaron a los revolucionarios triunfantes en contra del "enemigo extranjero".

Esta alianza fue de tal fuerza, que contingentes de camioneros se armaron en defensa del general Álvaro Obregón, participando en batallas donde algunos de ellos sufrieron heridas considerables o brindaron incluso su vida a favor de estos liderazgos victoriosos de la Revolución Mexicana. Fue así que los camioneros llegaron para quedarse, fundamentándose en las alianzas sociales y políticas de la emergente nación posrevolucionaria y en el desarrollo de la también emergente construcción de la sociedad urbana del "callismo" y sobre todo del régimen presidencial de Lázaro Cárdenas (Perló, 1989). Continuaremos posteriormente con el desarrollo de estos aspectos.

El transporte en la actualidad

En particular debemos tener presente que en el caso del Área Metropolitana del Valle de México, los servicios públicos de transporte son elementos constitutivos cruciales de su conformación y funcionamiento. No sólo se trata de los más de 30 millones de tramos de viaje cotidianos que se efectúan en toda la urbe, ni siquiera de una flota vehicular aproximada a los cuatro millones de vehículos (Gobierno del Distrito Federal, 1999) y que se constituyen en el principal demandante de energéticos de la ciudad y principal aportante de contaminantes al ambiente de la región (Programa para Mejorar la Calidad del Aire en la Zona Metropolitana del Valle de México 2002-2010, 2002); sino, sobre todo porque el transporte urbano influye de manera poderosa en la estructuración metropolitana y en su expansión. Pero lo más importante es que también influye en nuestra vida cotidiana determinando, en la mayoría de los casos, largos y complejos desplazamientos en el territorio metropolitano. Éstos fundamen-

talmente se efectúan en autotransporte público de baja capacidad, que representan aproximadamente tres quintas partes de los viajes metropolitanos, a los que debemos agregarle cerca de un quinto de desplazamientos en autos particulares, como puede observarse en la Figura 1.

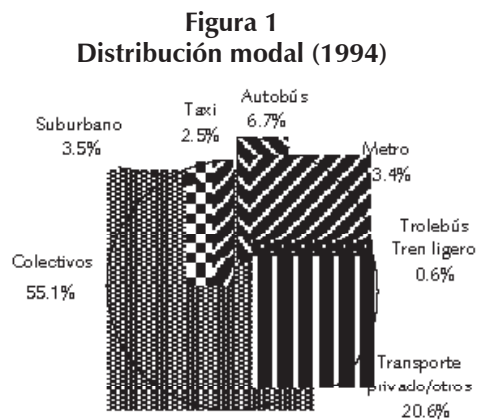


Figura: INEGI, Encuesta origen-destino, 1994.

De esta forma, más de cuatro quintas partes de los desplazamientos se realizan en medios de baja capacidad que provocan, como ya señalamos, elevados impactos en el ambiente metropolitano, como puede observarse en la Tabla 1.

En la perspectiva del futuro inmediato la relevancia del transporte metropolitano no disminuirá sino que incrementará su complejidad e importancia, como puede observarse en la Tabla 2.

¿Y qué tienen que ver los procesos sociales con esta situación?

A partir de la descripción del apartado anterior, el servicio de transporte urbano aparece privilegiadamente como un conjunto de relaciones técnicas expresadas en cantidades e índices de reparto entre modos de transporte donde no se explica el nocivo predominio del transporte de baja capacidad, alejada la explicación de este servicio de las relaciones sociales: sin embargo, esto no es así.

Volvamos para ello a la explicación original cuando señalábamos que el surgimiento y expansión de "los camioneros" dependió de su capacidad de adaptación y

Tabla 1
Emisiones contaminantes por pasajero transportado en el AMCM
(G/pasajero-kilómetro)

<i>Tipo de vehículo</i>	<i>Contaminante</i>		
	<i>NO_x</i>	<i>HC</i>	<i>CO</i>
Vehículos privados sin convertidor catalítico	1.00	4.47	45.20
Vehículos privados con convertidor catalítico	0.40*	0.47	4.70
Taxi sin convertidor catalítico	2.14	9.57	96.85
Taxi con convertidor catalítico	0.86	1.00	10.00
Combi sin convertidor catalítico	0.20	1.30	13.40
Combi con convertidor catalítico	0.08*	0.144	1.11
Microbús de gasolina	0.16	0.09	0.79
Microbús con convertidor catalítico	0.06*	0.018	0.0348
Microbús de GLP sin convertidor catalítico	0.0725	0.06	0.907
Microbús de GLP con convertidor catalítico	0.029	0.011	0.11
Autobuses urbanos	0.60	0.20	0.70

* Con convertidor catalítico de tres vías.

Fuente: Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, 1996; Ochoa, 1997.

Tabla 2
Generación de viajes en la ZMVM (estimación 2020)
(miles de viajes en día laborable)

<i>Ámbito geográfico</i>	<i>2020</i>	<i>%</i>
Distrito Federal	17 426.3	
• Viajes al interior del Distrito Federal	14 647.3	61.5%
- En delegaciones	6 398.1	51.7%
- Entre delegaciones	8 249.2	22.6%
• Viajes metropolitanos	2 778.9	29.1%
Municipios conurbados del Estado de México	10 914.3	9.8%
• Viajes al interior de la ZMEM	8 101.7	38.5%
		28.6%

Fuente: PITV 1995-2000, versión 1999. Secretaría de Transportes y Vialidad, GDF.

de la paulatina consolidación de una relación corporativa de mutuo beneficio entre *los camioneros* y los gobiernos posrevolucionarios, donde el apoyo político y social de los primeros fue remunerado de manera directa por subsidios a los combustibles, refacciones y llantas, además de permisos, concesiones, créditos y dádivas varias.

Complementariamente, la expansión de los camioneros coincidió con las necesidades objetivas adquiridas por las transformaciones sociales y urbanas de la Ciudad de México de aquella época. El paulatino desarrollo del proletariado urbano provocó la saturación del nicho habitacional tradicional de la ciudad que se ubicaba en el casco central e impulsó el desarrollo de los asentamientos populares en los intersticios urbanos y en la entonces periferia de la ciudad.

Numerosos asentamientos se localizaban en terrenos suburbanos sin servicios, muchas veces propiedad de los revolucionarios triunfantes. Los camiones fueron entonces el vehículo perfecto para incorporar estos terrenos, a los cuales los tranvías no podían dar acceso por la carencia de calles y la ausencia de infraestructuras, sobre todo de suministro de energía eléctrica, fundamental para esta tecnología. De esta forma, las agrestes “colonias proletarias”, como se llamaron durante el cardenismo, constituyeron la solución práctica para dotar de vivienda a los sectores populares, las cuales hubiese sido prácticamente imposible incorporar a la expansión urbana sin los “aguerridos camiones”, que por su flexibilidad y eficacia para estos fines, fueron desplazando paulatinamente a los tranvías frente a esta nueva demanda.

La expansión de los camioneros fue incontenible, incrementándose no sólo su presencia, sino también su fuerza y capacidad de negociación durante los cuarenta y cincuenta del siglo pasado. Esto permitió que personajes relevantes de *los camioneros* arribaran a lugares destacados como las direcciones de Pensiones, el Banco Obrero y el Seguro Social gracias a su alianza con los gobiernos revolucionarios.

Esto incrementó la importancia y capacidad de negociación de los camioneros, re- alimentando su expansión continua y provocando su predominio contundente dentro del transporte capitalino durante los cincuenta. Esta relevante presencia y fortaleza llevó a que la voz popular los designara como “Pulpo camionero”.¹ Posteriormente, el abogado de la “Alianza de camioneros” fue designado regente del Distrito Federal y poco después Rubén Figueroa, propietario de flotillas de camiones, arribaría directamente a la regencia capitalina.

Observamos entonces que en la prestación del servicio de transporte urbano posrevolucionario de nuestra ciudad, se dio una compleja e interesante interrelación entre las posibilidades de una nueva tecnología, la automotriz (en la versión camionera mexicana) con una demanda social emergente de movilidad, la de los sectores urba-

¹ B. Navarro, “Dialéctica contradictoria del transporte en el Valle de México”, en Bassols y Gloria González (coords.), *Área Metropolitana del Valle de México*, DDF/ UNAM.

no populares, en confluencia con los intereses de un poderoso actor social, el de los transportistas y en respuesta a un dinámico y cambiante contexto urbano territorial.

Soslayar esta dimensión histórica de conformación de las relaciones sociales en el sector del transporte público impide entender a los actuales transportistas de este servicio público urbano como dignos herederos de esta amalgama corporativa y social. Y soslayando esta dimensión, se nubla la posibilidad de comprensión cabal del sector, así como de las alternativas para promover un mejor transporte público para la ciudad y su área metropolitana.

A manera de conclusión

Relaciones sociales y transporte público hoy

En particular, en el presente, los colectivos, porción dominante del transporte público urbano de pasajeros con casi 58 por ciento de los desplazamientos en la metrópoli, se caracterizan porque sus rutas y ramales se encuentran encuadrados en organizaciones de transportistas que formalmente se constituyen en asociaciones civiles.

En realidad el servicio se explota de manera artesanal, en forma fragmentada, prevaleciendo relaciones de subordinación hacia los liderazgos, quienes poseen unilateralmente los vínculos con las autoridades y controlan la información (Bacelis, 2003). Esta situación otorga poder político, de gestión, y en ocasiones económico a los líderes y, también ha ocurrido, a algunas autoridades.

El complejo de relaciones político-sociales históricamente establecidas ya enunciadas, ha determinado que en el servicio prevalezca una lógica de reproducción económica mercantil simple, que específicamente significa la lógica de la consecución de un excedente sobre “la cuenta” por parte del chofer. Esto provoca la operación de un mecanismo económico combinado entre el mercantil y el de la renta del suelo, donde prevalece la consecución por los choferes de una “cuenta de promedio” jalada hacia los más ineficientes, pero no determinada del todo por estos últimos. Esto provoca marcadas desigualdades de ingresos entre los distintos transportistas y los diversos propietarios.

Las desigualdades se agudizan también por los “factores de monopolio”, muchas veces extraeconómicos provocados por el control de rutas, ramales, y por el manejo preferencial cotidiano del servicio (Bacelis, 2003). Estas diferencias se profundizan aún más por la naturaleza imperfecta del mercado de este servicio.

Pero lo fundamental en las relaciones sociales del servicio consiste en el establecimiento de una cadena que parte del propietario-concesionario, quien sobreexplota al chofer y él a su vez hace lo mismo con el vehículo y, lo que es más importante, sobreexplota

al usuario, no sólo a partir del pésimo servicio, sino también de exacciones complementarias como la no entrega del “cambio” y la sistemática alteración de la tarifa.

El otro componente fundamental en el complejo de relaciones sociales del servicio, el Estado, ha sido heredero de una relación perversa de corporativismo hacia los transportistas y de desatención para con los usuarios y ciudadanos en general. La relación de beneficio mutuo entre actores públicos y privados fue crecientemente rebasando y desbordando al gobierno, provocándose situaciones de práctica indefensión como ocurre a las autoridades de los municipios conurbados frente a sus concesionarios del transporte público.

Aunado a lo anterior, la excesiva fragmentación de la actividad con 57 000 unidades de colectivos a las que podemos agregar 109 407 taxis registrados, dificulta al extremo el tratamiento como servicio público por parte de la autoridad local, adicionando al carácter metropolitano de la actividad la complejidad de su gestión (Navarro, 2003).

Bibliografía

- Bacelis Roldán, Sandra (2003). *Organizaciones de Transportistas en el Servicio Público de Colectivos del Distrito Federal, 1988-2000*, tesis para obtener el grado de maestría en Planeación y Políticas Públicas, UAM-Azcapotzalco, México.
- Camarena Luhrs, Margarita (1990). “La homogeinización del espacio”, *Revista Mexicana de Sociología*, 3/90, diciembre, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, México, p. 35.
- Etienne, Henry y Óscar Figueroa (1998). *Primer taller sobre metros en América Latina*, Río de Janeiro, Brasil.
- Gobierno del Distrito Federal (1999). *Programa Integral de Transporte y Vialidad*, Secretaría de Transportes y Vialidad, México.
- Gobiernos del Estado de México y del Distrito Federal, Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales, Secretaría de Salud del Gobierno Federal (2002). *Programa para mejorar la calidad del aire en la Zona Metropolitana del Valle de México 2002-2010*, capítulo v, México.
- Guevara, I. y Bernardo Navarro (2002). *Área Metropolitana de la Ciudad de México: prácticas de desplazamiento y horarios laborales*, UAM/ Instituto Tecnológico de Massachussets, primera parte.
- Navarro B. y Jesús Rodríguez (1982). *El transporte obrero*, en González Casanova, Siglo XXI Editores, México.
- Navarro, Bernardo (1989). *El traslado masivo de la fuerza de trabajo*, Plaza y Valdés/ UNAM/ DDF, Programa de Investigación Científica y Tecnológica del DF, México.
- (1993), *El metro y sus usuarios*, DDF/ UNAM/ UAM-Xochimilco, México.

- “Dialéctica contradictoria del transporte en el Valle de México”, Bassols y Gloria González (coords.), *Área Metropolitana del Valle de México*, DDF/ UNAM, México.
- (2003). “Transporte y desarrollo metropolitano” Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno Federal / Instituto de Geografía-UNAM, México, en prensa.
- Navarro, B. y Manuel Vidrio (2000). “El transporte de la Ciudad de México en el siglo XIX”, en Gustavo Garza (coord.), *La Ciudad de México al final del segundo milenio*, Colmex, México.
- Perló Cohen, Manuel (1989). *La Ciudad de México durante el cardenismo*, Coordinación de Humanidades-UNAM, México.
- Programa para Mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México 1995-2000*. DDF, Gobierno del Estado de México/ Semarnat/ SSA, 1996. *Diagnóstico de las condiciones del transporte y sus implicaciones sobre la calidad del aire en la ZMM*, Estudio 1, Felipe Ochoa y Asociados, 1997.
- Robles Gómez, Jorge (1981). *Huelga tranviaria y motín popular*, UAEM, México.