
El transporte público de la ciudad

Subsidio a las mayorías o "realismo económico"

Bernardo Navarro B. y Jesús Rodríguez L.

PARA EL REGIMEN DE José López Portillo o en particular para el gobierno del Distrito Federal, el transporte urbano de pasajeros encabezaba la lista de los "siete pecados capitales" como el regente llamó a los problemas de la capital. Este diagnóstico se materializó en una política de vialidad y transportes que acaparó la mayor parte del gasto público local durante los últimos cuatro años de la administración anterior. Se construyeron ejes viales; se continuó con las obras del Metro suspendidas durante 1970-76; se estatizaron los camiones urbanos de pasajeros y se amplió el subsidio a los transportes estatales (Metro, Ruta-100, trolebuses y tranvías). Los recursos financieros fueron aportados fundamentalmente por dos fuentes: el IVA (los consumidores finales) y la deuda abierta por los excedentes petroleros.

No obstante la prioridad concedida al transporte, su problemática está lejos de resolverse; por el contrario, continúa agudizándose porque sus determinantes no han sido tocados. El transporte urbano de pasajeros no es un problema unidimensional o de planeación como lo quieren ver muchos, es un complejo de relaciones técnicas, económicas, políticas y sociales de la estructura urbana y regional; entenderlo así y actuar en consecuencia implica enfrentar los intereses de los agentes sociales dominantes del proceso de producción y distribución de la ciudad, y eso no se ha hecho.

La problemática del transporte urbano de pasajeros está determinada en gran parte por la propia dimensión y organización territorial de la ciudad. Es el caso de la zona metropolitana del DF donde se concentran 16 millones de personas

en una superficie de aproximadamente 1200 kilómetros cuadrados y aumenta la distancia entre el domicilio, el trabajo, el consumo, y la administración pública. Donde la mayoría de los habitantes utiliza algún medio de transporte y parte de la población destina hasta seis horas diarias para trasladarse. Donde la demanda crece más que proporcionalmente al aumento de la población y la oferta, y se ha privilegiado el uso del automóvil particular sobre el transporte colectivo lo que ha contribuido a moldear la estructura vial de acuerdo a sus exigencias, asimilando cuantiosos recursos y entorpeciendo al transporte colectivo como opción socialmente adecuada.

La problemática del transporte en la zona metropolitana del DF se ha agudizado no sólo por la crisis y porque no se ha actuado sobre las causas estructurales, sino también

