

## EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO: Su Funcionamiento Contradictorio.

Bernardo Navarro B.\*

En el momento actual la transportación pública de pasajeros ha sufrido la modificación de uno de sus principales fundamentos: el retiro paulatino del subsidio al precio de los servicios de transporte que ofrece el Sistema de Transporte Colectivo (METRO), la Ruta-100 y el Sistema de Transportes Eléctricos, tres entidades propiedad del D.D.F. La relevancia de estos sistemas de transporte queda al descubierto cuando observamos que el METRO constituye la columna vertebral del Transporte con cerca de 4,500,000 usuarios movilizados cotidianamente, mientras que la R-100 con 5,700,000 viajes/persona/día (V/P/D) es el principal medio de transporte colectivo del Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM). Adicionalmente, los viajes que se generan en los municipios conurbados, atraviesan en una gran proporción al Distrito Federal, ocupando los medios de transporte colectivo locales. Así el retiro parcial del subsidio al Transporte Colectivo impacta sin duda a estos varios millones de usuarios cotidianos del transporte público, al cargarles sobre su gasto salarial el incremento de este servicio público.

¿Qué relevancia y papel tiene el Transporte Colectivo en la Ciudad de México?; ¿De qué manera se transporta la fuerza laboral de la Ciudad?; ¿Cuál es el impacto, en las familias de bajos ingresos, de su transportación cotidiana?

### Importancia de la transportación colectiva.

En la actualidad se verifican cotidianamente al interior del Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM) más de 21.7 millones de viajes.<sup>1</sup> De estos viajes, con mucho la mayor proporción,

cuatro quintas partes,<sup>2</sup> corresponden al transporte colectivo. De entre estos viajes los motivos más importantes son el trabajo, los estudios y la vuelta al hogar que, en conjunto, representan 81.7%,<sup>3</sup> seguidos por las compras (que representa un porcentaje mínimo). Esta impresionante movilidad que posibilita el transporte colectivo va dirigida fundamentalmente al traslado de los trabajadores y sus familias, es decir, a los portadores y reproductores de la fuerza de trabajo.

El enorme flujo de usuarios que diariamente se movilizan en la Ciudad de México sólo en transporte colectivo equivale aproximadamente a la población total de Buenos Aires, Bogotá y Caracas juntas. Esto exige para realizarse un enorme esfuerzo económico y de recursos de la sociedad mexicana, cuya estructuración e implementación fundamentales está a cargo del Estado. Son, sin duda, el Sistema de Transporte Colectivo (METRO), la Ruta-100 y el Sistema Troncal de Transportes del Estado de México, los tres sistemas subsidiados y controlados por los gobiernos locales de ambas entidades, quienes vertebran y estructuran el transporte colectivo de pasajeros en esta metrópoli.

Así en el momento actual tan sólo la Ruta-100 y el METRO, transportan hasta 10.14 millones de usuarios en un solo día. Para esto el Sistema de Transporte Colectivo recibe sólo en sus estaciones terminales, en Zaragoza, Aeropuerto, Moctezuma, Chapultepec y Tacubaya de la Línea 1,707,700 pasajeros; en las estaciones terminales, en Tacuba y Ermita de la Línea 2,420,331 usuarios; en las estaciones terminales, en Basílica, La Raza y Zapata de la Línea 3, 452,451 pasajeros; en las estaciones terminales de la Línea 5, 98,447 usuarios. Es decir, en un sólo día 1,679,000 pasajeros que arri-

ban, de manera importante, a dichas estaciones por medio de autobuses de la Ruta-100, a través de 36 rutas que convergen del oriente y del sur-oriente, rumbo básicamente de habitación popular; 20 rutas del norte y del nor-poniente de la Ciudad, áreas típicamente industriales y obreras; de las barrancas del poniente arriban 8 rutas, mientras que de los asentamientos populares del sur convergen 17 rutas más hacia las mencionadas estaciones del METRO; que decir de los millares de taxis colectivos y camiones suburbanos que adicionalmente alimentan y son alimentados por éstas y otras estaciones del METRO.

En suma, un enorme esfuerzo para vincular la periferia industrial y habitacional popular con el resto de la urbe. Sin embargo, lo que nos llama la atención de lo reseñado con anterioridad no es sólo, ni es tanto que el transporte colectivo posibilite el traslado de las mayorías populares, ésto ocurre también en otras grandes ciudades mexicanas, sino sobre todo llama nuestra atención la forma y condiciones como es cubierta esta necesidad fundamental de la fuerza laboral. Primero, con dos sistemas, la Ruta-100 y el METRO, con modos organizacionales y de operación modernos y eficientes; segundo, con equipos sofisticados y de gran actualidad; tercero, con gestión y propiedad estatal; y, cuarto, con un elevado subsidio. Estas condiciones contrastan notablemente con las prevalecientes en las otras dos áreas metropolitanas mexicanas, Guadalajara y Monterrey, donde básicamente permisionarios privados usufructúan el transporte colectivo, los modos organizacionales y de operación son atrasados y limitados, el parque vehicular es, en un número elevado de sus unidades, de la década pasada y el subsidio es limitado y está dirigido a sectores muy específicos de la población (fundamentalmente estudiantes). Así, la lentitud, escasez de oferta y elevado costo vienen a caracterizar al transporte colectivo de estas dos ciudades, con sus nefastas consecuencias para la fuerza laboral y la productividad

\*Investigador del Instituto Investigaciones Económicas.

<sup>1</sup> Programa de Desarrollo de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y de la Región Centro, 1983.

<sup>2</sup> COVITUR Estudio de Origen y Destino del Área Metropolitana de la Ciudad de México, México, 1984, Departamento del Distrito Federal.

<sup>3</sup> Ibidem.

social.

Incluso, si concentramos nuestra atención en el Sistema de Transporte Colectivo (METRO) y lo comparamos con los metros existentes en otras ciudades latinoamericanas encontramos, por un lado, que el de México es el único que puede aspirar a constituir propiamente un sistema con 120 kms. y 109 estaciones, y, por otro lado, que por su trazo, política tarifaria e integración con otros modos de transporte constituye un sistema de transporte de los sectores de menores ingresos contrastando con otros metros como los de Santiago de Chile y el de Buenos Aires, Argentina que por su trazo ambos y su costo el primero, no pueden aspirar a lo anterior.

#### **Insuficiente movilidad de la transportación colectiva.**

Sin embargo, a pesar de las indudables ventajas que brindan a la transportación de los sectores populares de la Ciudad de México los ya mencionados medios de transporte colectivo propiedad de los gobiernos locales,<sup>4</sup> la transportación popular adolece de varios problemas que impactan negativamente, en particular, a las familias de menores ingresos. Elevado tiempo de traslado sobre todo para los habitantes de la periferia (tres o más horas diarias);<sup>5</sup> uso obligado de medios costosos (autobuses suburbanos y taxis colectivos) en relación a los niveles salariales y la estructura del gasto familiar prevaleciente; limitación en la oferta de R-100 respecto a las necesidades mínimas;<sup>6</sup> limitaciones en la oferta brindada por el METRO por insuficiencia en la expansión de la red,<sup>7</sup> ha-

cinamiento en autobuses y vagones; irregularidad en el servicio por detenciones y frecuencias variables; largos desplazamientos a pie en la periferia, son, entre otras, condiciones ya endémicas de la transportación popular.

De ahí que, la movilidad de los sectores populares de la Ciudad de México<sup>8</sup> sea relativamente baja comparada incluso con la de otras ciudades latinoamericanas. En 1984, por ejemplo esta movilidad<sup>9</sup> era menor que en ciudades como Buenos Aires, Caracas, Bogota, Quito y Recife, Brasil e incluso también menor que en Lima, Perú y Ciudad de Guatemala.

Ciertamente la movilidad de los sectores populares depende en las distintas ciudades de diversos factores entre los que destacan: las características de la oferta de transporte, las políticas tarifarias, las necesidades y condiciones de los usuarios, y la estructuración urbana. Lo que llama la atención en el caso de la Ciudad de México, es que el gran tamaño de la ciudad, el alto grado de segregación urbana prevaleciente y el bajo precio del transporte colectivo del Departamento del Distrito Federal debieron impulsar un alto grado de movilidad de los sectores populares, pero esto no es así.

#### **Impacto de la transportación colectiva en las familias de bajos ingresos.**

¿Cómo se trasladan?; ¿qué ocupación tienen los jefes de familia?; ¿qué medios de transporte utilizan?; ¿qué tiempo y recursos invierten para su traslado?

Son algunos cuestionamientos de los que deseamos dar esbozo de respuesta mediante algunos de los resultados preliminares de la encuesta que aplicamos el año pasado en colonias populares de la periferia de la Ciudad de México como parte de la investigación intitulada "Ciudad de México: El METRO como sistema de transporte de la fuerza de trabajo".<sup>10</sup>

Primero conviene señalar que se trata de familias que habitan en los cuatro puntos cardinales de la Ciudad con 7.75 miembros en promedio. La mayoría de los jefes de familia se ocupan como obreros o empleados, pero un porcentaje no despreciable se ocupa por cuenta propia; una cuarta parte de los jefes de familia reciben ingresos menores al salario mínimo y 37.5% reciben el salario mínimo, el resto tienen ingresos entre 1 y 3 de estos salarios. —En promedio trabajan dos miembros por cada familia—.

En relación al transporte de las familias encuestadas, llama, particularmente, la atención que el 46.4%, en promedio, de los miembros limitan su movilidad a aquellos destinos que les permite alcanzar sus desplazamientos a pie. Es decir, casi la mitad de los encuestados prácticamente no utilizaban los medios de transporte.

El itinerario de los miembros de las familias usuarios del transporte en las colonias encuestadas es usualmente diferente de ida que de vuelta a sus hogares. Para salir de sus colonias utilizan principalmente la Ruta-100, en menor medida los autobuses suburbanos y marginalmente los taxis colectivos, como segundo medio, el METRO fue el más requerido, seguido con casi igual proporción por la Ruta-100 y en mucho menor medida por los taxis colectivos. Su retorno a los hogares tiene la peculiaridad de realizarse con mayor utilización de METRO y de colectivo como medios alternos, es decir unos

<sup>10</sup> Datos preliminares que abarcan solamente una porción de las variables tabuladas hasta el momento. Investigación realizada al interior del Instituto de Investigaciones Económicas y la División de Estudios de Postgrado de la Facultad de Economía.

<sup>4</sup> Sin olvidar el Sistema de Transportes Eléctricos, aunque por ahora es marginal dentro de la oferta global del servicio

<sup>5</sup> Programa de Desarrollo... Op. cit. Para 1983 se calculó en 52 minutos el tiempo promedio de viajes en el AMCM, COVITUR, Op. cit.

<sup>6</sup> A principios de 1986 se estimaba que R-100 requería un parque vehicular de 11 mil autobuses (Declaraciones del C.P. Issac Osorio Carpi, Director de R-100, en aquellas fechas.)

<sup>7</sup> Recuérdese que la expansión del METRO estuvo congelada durante seis años y que la actual crisis ha limitado los planes de

expansión formulados en el Plan Maestro del METRO, véase del autor de esta ponencia, "La evolución del metro de México, D.F." en Transporte y servicios urbanos en América Latina, Paris, 1985, INRTS y Centro de Investigaciones Ciudad editores.

<sup>8</sup> Tan importante por posibilitar la accesibilidad a mayores oportunidades de empleo y educación, mejores y más variados servicios y de mayores contactos personales.

<sup>9</sup> Medida en términos de la Tasa de Movilidad del Transporte Colectivo, véase Oscar Figueroa, "Diagnóstico General del Transporte Urbano en América Latina", en Transporte y Servicios Urbanos en América Latina, Paris, 1985, INRTS, p. 70.

usuarios optaban por la alternativa más costosa, a la vez que otros lo hicieron por la más económica, pero con una mayor inversión de tiempo, un mayor número de trasbordos y, quizá, con menos comodidad.

Los motivos predominantes fueron el trabajo (53.8%), los estudios (30.8%) y las compras (15.4%), los trámites, las diversiones, visitas y otros motivos significaron sólo (2%) del total; este dato tiene especial significación ya que podemos inferir que el transporte colectivo y el subsidio destinado a él tiene como destino final actividades estrictamente necesarias para la economía y para la reproducción de la fuerza de trabajo.

Las familias concentran sus recursos para transporte en aquellos de sus miembros que trabajan. Existe, asimismo, una relación directamente proporcional entre aporte de ingresos, de los distintos integrantes de la familia, y el uso de medios más costosos.

El gasto promedio en transporte representa el 27.12%<sup>11</sup> del salario medio de las familias encuestadas, a menor gasto mayor tiempo de traslado pero a la inversa la relación no siempre se da en sentido opuesto (a mayor gasto menor tiempo).

En opinión del 69.2% de los encuestados, sus condiciones de transportación son regulares o malas y la mitad consideró que estas condiciones les causaban cansancio, factores que sin duda repercuten en su productividad y en la adecuada reproducción de su fuerza de trabajo.

En resumen, la transportación cotidiana de los sectores populares de la periferia de la Ciudad de México, muchas veces, les significa a una porción de los miembros de la familia, baja o nula movilidad en transporte colectivo; largos y costosos trayectos por las grandes dis-

tancias y la consecuente diversidad de modos utilizados; así como, por el elevado precio de colectivos y suburbanos, un considerable desembolso del ingreso familiar, y, una merma de las capacidades físico-anímicas de los trabajadores y de sus hijos estudiantes; rasgos entre otros, de una transportación signada por la escasez de oferta y costosa para algunos de sus modos; aunado a una Ciudad tan extendida y segregada como ésta que nos toca habitar.

Por lo expuesto y documentado con anterioridad es que nos preocupa grandemente la modificación, en la actualidad, de una de las condiciones que había apuntalado la transportación popular en nuestra Ciudad durante los últimos años, nos referimos al retiro paulatino del subsidio al transporte colectivo, y esto no sólo por la nefasta repercusión que tendrá, de proseguirse, en las condiciones de vida popular, factor en sí mismo de gran importancia, si no también visto desde una perspectiva *eficientista y tecnocrática* por las repercusiones en la productividad y adecuada reproducción social.

El problema puede magnificarse cuando la crisis misma cuestiona las insoslayables inversiones públicas en equipo e infraestructura de transportes que no sean *rentables* y la intervención pública en esta necesidad social.

En relación a esto se olvida, aunque parezca de perogrupo, que el transporte colectivo constituye en nuestra Ciudad una Condición General para la Reproducción y es un servicio público que debe ser tratado como tal por los distintos actores sociales; no puede ser utilizado, por tanto como medio para negocios indiscriminados o con decidia y abandono, como reivindicación de primer orden por las organizaciones sociales urbanas, sindicales y de otro tipo.

La situación actual de agudo deterioro de las condiciones de vida populares y de las finanzas del gobierno de la ciudad, obligan a ubicar en su verdadera dimensión el subsidio al transporte colectivo. Sin duda, deben evitarse viejos vicios que desvirtúan los objetivos del subsidio beneficiando indirectamente a los empresarios usufructuarios de medios de transporte colectivo, y, sobretodo subvencionan las ganancias de los patrones cuyos trabajadores utilizan el transporte financiado por el gobierno. Sin duda, como ocurre en otras grandes ciudades del mundo occidental, el sector patronal de la Ciudad de México debe brindar su aportación para solventar las ingentes necesidades de transportación de la Ciudad de cuya productividad y economías de urbanización recibe enormes beneficios, sin aportar, prácticamente ningún esfuerzo para su producción y mantenimiento.

<sup>11</sup> Proporción superior a las de otras metrópolis como las brasileñas durante 1980, tomando datos promedio de los usuarios del transporte colectivo, donde los porcentajes eran 13.0 y 20.7 en Sao Paulo y Río de Janeiro respectivamente. Ian Thomsom, "Transporte urbano en América Latina: algunas consideraciones aptas para la crisis económica actual", Quito, Ecuador 1985, Seminario Transporte y Servicios en América Latina.

