

El Colegio de México
Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano

EL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL AREA METROPOLITANA
DE LA CIUDAD DE MEXICO

TESIS

que en opción al título de
maestría en Desarrollo Urbano
presenta

VALENTIN IBARRA VARGAS

México, D.F., Octubre 1981.

NOTA. PRELIMINAR

Quiero dejar constancia de mi agradecimiento al Prof. Gustavo Garza Villarreal, por la paciencia que tuvo al revisar los borradores previos a este informe y por sus valiosos comentarios que en gran medida contribuyeron a mejorarlo.

Agradezco también las sugerencias que fueron presentadas por los investigadores del programa de Desarrollo Urbano, en el seminario donde se discutió este trabajo.

INDICE

INTRODUCCION	1
<u>I. EXAMEN DE ALGUNAS APORTACIONES TEORICAS RELATIVAS AL ESTUDIO DEL TRANSPORTE URBANO</u>	8
<u>II. EL ESTADO ACTUAL DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL AUCM Y SUS EFECTOS SOBRE LA CLASE TRABAJADORA.</u>	28
1. La importancia y eficacia del servicio de <u>autotransporte</u> dentro del sistema de transporte	28
2. Los efectos provocados por las condiciones del transporte sobre la clase trabajadora	51
<u>III. LA FORMA DE PRODUCCION DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE.</u>	59
1. Antecedentes históricos	59
2. El caracter capitalista de la producción del autotransporte.	66
3. Factores que permitan mantener una tasa de ganancia mínima.	77
a. La movilidad de las tarifas y el fraccionamiento de las rutas.	77
b. La explotación creciente de la mano de obra.	85
4. Las prácticas de acumulación.	95
<u>IV. LA ACCION ESTATAL DEL TRANSPORTE</u>	103

V. APROXIMACION A UN MARCO CONCEPTUAL DEL TRANSPORTE

URBANO DE LA FUERZA DE TRABAJO 117

1. El transporte de mercancías 118

2. El transporte de la fuerza de trabajo 126

NOTA FINAL: POSIBILIDADES DE UNA SOLUCION AL PROBLEMA
DEL TRANSPORTE 138

INTRODUCCION

Este trabajo representa un resultado parcial del proyecto de investigación titulado "El transporte de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México", que se realiza en el Centro de Estudios Económicos y Demográficos (CEED) de El Colegio de México y cuya finalidad principal es hacer un diagnóstico de la problemática del transporte en el área urbana de la ciudad de México (AUCH), considerando los elementos condicionantes esenciales a su desarrollo, así como evaluar las consecuencias económicas que sufre la clase trabajadora como resultado del funcionamiento del sistema de transporte.

Recientemente han empezado a surgir estudios sobre el transporte en los que la perspectiva pretende ser crítica^{1/} a diferencia de aquellos en que domina un enfoque técnico basado generalmente en la economía neoclásica^{2/}. Sin embargo,

1/ Entre otros, Juliet Nicolás y Jean-Claude Bernard "Crise des transports et enjeux sociaux en région parisienne" en Espaces et sociétés No. 13-14, Paris 1975. También, Abelardo Sánchez León, et.al. ¿Paradero final? El Transporte público en Lima metropolitana, DESCO, Centro de estudios y promoción del desarrollo, Perú, 1978.

2/ Al respecto, ver la síntesis de este enfoque hecha por Ralph Gakenheimer en su artículo "Metodología del transporte urbano en América Latina. Temas para el desarrollo metodológico", Revista latinoamericana de estudios urbanos regionales (EURE), Vol. IV, julio, No.11.

una teoría sólidamente construída que le asigne su propia especificidad al transporte de la fuerza de trabajo en tanto objeto teórico relevante, prácticamente no existe, o en el mejor de los casos se encuentra subordinado a categorizaciones teóricas más generales (como la de "condiciones generales de la producción" o "medios de consumo colectivo"), a pesar de que algunos intentos en ese sentido datan de hace varios decenios pero que no han cristalizado en proposiciones teóricas por su marcado corte empiricista^{3/}. Este escaso avance teórico^{4/} nos ha obligado, en cierto modo, a establecer alcances restringidos a nuestra investigación; no obstante, creemos que al arrojar alguna luz en la comprensión del objeto de estudio para el caso concreto del AUCM se podrán empezar a responder algunas preguntas acerca de la problemática general. Entre otras cosas, nos aproximará más a una correcta apreciación de la tendencia que puede seguir el desarrollo del transporte y de las posibilidades que tienen los trabajadores, como usuarios, para modificar o revertir esa tendencia. En suma, es nuestra inten-

3/ Kate Liepman, The Journey to work, Routledge and Kegan Paul, London, 1944. Citado en el artículo de John Wolforth "The' journey to work" en Internal structure of the City Larry S. Bourn (ed.), Oxford University Press, 1971, p.241

4/ Se han presentado algunas hipótesis todavía no verificadas desde una visión más comprensiva, con las que se pretende mostrar el origen y la evolución de los desplazamientos intraurbanos de la mano de obra conforme se desarrollan las fuerzas productivas dentro del modo de producción capitalista. Ver Michel Freyssenet, Movement du capital et processus de pauperisation y Le processus de désqualification-surqualification de la force de travail, ambas publicados por François Imbert, Centre de Sociología Urbaine (s.f.)

ción aportar algunos elementos que permitan ir fijando el estatuto del transporte en un centro urbano, con las características del AUCM, dentro de una formación social tipificada como capitalista dependiente.

Considerando que el trabajo aquí presentado es solo una etapa del proyecto global, por la profundidad del análisis como por el recorte que se hace en el tiempo y en el tema mismo, nuestro objetivo inmediato es mostrar la lógica de operación del autotransporte urbano de personas (servicio de camiones urbanos y suburbanos) ubicándolo en el contexto social donde interactúa. Más específicamente se trata de probar que siendo el autotransporte una actividad capitalista, la calidad del servicio que produce guarda estrecha relación con los cambios sufridos en la tasa de ganancia, los cuales están determinados por las modificaciones en la orientación de la política de transporte ejecutada por las autoridades locales, por la presión que ejercen las demandas e intereses de ciertos grupos sociales y por el deterioro de las condiciones del tráfico de vehículos en la ciudad. Del estudio del perfil de la "industria" del autotransporte se deriva otro objetivo: el modo en que incide la producción de este servicio en las condiciones de vida de los trabajadores.

La exposición se inicia con una breve discusión sobre

el tratamiento teórico del tema. En el segundo capítulo se presenta un planteamiento general acerca de la gravedad del problema del transporte de pasajeros en el AUCM, mostrando la incapacidad del sistema en su conjunto para responder a las necesidades crecientes del traslado, y se mide el impacto sufrido por los usuarios según los cambios ocurridos en la estructura del gasto de los habitantes del AUCM y según el aumento en el tiempo y esfuerzo invertidos en los desplazamientos, como resultado de la inadecuada oferta del servicio respecto a la demanda creciente por viajes.

Tícticamente, se acepta que el peculiar crecimiento demográfico ha generado una fuerte presión ampliando considerablemente la demanda por desplazamientos, sin embargo, no queda suficientemente claro por qué el autotransporte no ha respondido oportunamente manteniéndose relativamente estancado. Precisamente el tercer capítulo al presentar una caracterización del funcionamiento de las empresas contesta a esta interrogante: en las dos primeras secciones se hace referencia al desarrollo histórico de este medio que al mismo tiempo sirve de apoyo para entender sus rasgos actuales, es decir, para determinar el carácter capitalista de la industria del autotransporte en tanto creadora de nuevo valor; despues se estudian los procedimientos seguidos por las empresas en su afán por mantener los niveles de rentabilidad, so

bre todo aquellos a que se recurre cuando las tarifas oficiales permanecen inalteradas, como el fraccionamiento de las rutas y la sobreexplotación de la fuerza de trabajo; finalmente se muestra cómo las prácticas de acumulación condicionadas por una reglamentación anacrónica sistemáticamente violada por los empresarios camioneros, conducen a un escaso o nulo crecimiento del autotransporte. Utilizando una terminología conocida, se diría que este capítulo constituye un análisis de los determinantes de la oferta del servicio de autotransporte.

El cuadro así presentado estaría incompleto si no se introduce explícitamente el papel que juega el Estado a través de su política de transporte. En el quinto capítulo, por tanto, se pretende vincular la marcha oscilante de la actividad del autotransporte con los cambios ocurridos en la política local de transporte. Para evitar el razonamiento lineal que supone la intervención estatal como variable exógena y el fenómeno del transporte como la sumatoria de sus partes, se intenta esclarecer en el siguiente capítulo la importancia del transporte de la fuerza de trabajo en el proceso de circulación de capital dentro del ámbito urbano, pues conocida esa importancia se podrá fijar el límite de acción que se le impone a los gobiernos locales en materia de transporte. Las oscilaciones alrededor de ese mínimo dependerá

de la fuerza con que se manifiesten los intereses de los sectores sociales directamente involucrados en la producción y el consumo del "servicio" de transporte, permeados, a su vez, por el estado que guarde la lucha de clases dentro la formación social en esta coyuntura. Esto que pretende ser una visión de conjunto del problema del transporte representa un primer esfuerzo (sujeto a revisión) por formular y organizar teóricamente un fenómeno que aparece de manera cañtica en el AUCM.

Al final se incluye un apartado en el que a modo de conclusión se vierten algunas hipótesis sobre el futuro del autotransporte y la posibilidad de resolver los problemas de traslado de los asalariados, fundadas, en gran medida, en los elementos de análisis que arrojó la investigación.

Algunas limitaciones observadas a lo largo del presente trabajo proceden, sobre todo, de las dificultades para obtener información directa de fuentes primarias. El período de estudio seleccionado comprende básicamente del año de 1970 a 1977, es decir un lapso relativamente corto en el cual sólo es posible desarrollar un análisis coyuntural.

Por otro lado, el contenido de la información disponible no permite describir los procesos socio-económicos

de largo alcance, de donde los excepcionales casos en que se aventuran pronósticos o se extraen proposiciones de carácter general, no constituyen más que simples hipótesis. Además, cabe aclarar, que en algunos casos la información no se adecua cabalmente a los propósitos del estudio, por lo cual fue necesario realizar ajustes. Igualmente, otras veces el nivel de confiabilidad de la información obligó a un análisis más cauteloso y menos riguroso de ciertos aspectos del problema.

I. EXAMEN DE ALGUNAS APORTACIONES TEORICAS RELATIVAS AL ESTUDIO DEL TRANSPORTE URBANO.

Lo que se ha llamado "el problema del transporte" en el AUCM, se concibe comunmente a través de su manifestación más evidente: insuficiencia e irracionalidad en la distribución de las unidades de transporte que hace imposible satisfacer con cierta eficacia las necesidades de traslado de la población. Definido así, el problema queda restringido a la inadecuación de la producción del servicio en relación a su demanda; es decir, el sistema de transporte actualmente no cumple con su cometido de proporcionar la suficiente accesibilidad a la población. No obstante, este planteamiento puede dar lugar tanto a investigaciones concretas cuyo objetivo sea descubrir los determinantes sociales que contribuyen a generar las deficiencias en la producción del transporte, lo que equivale a analizar las formas de participación de los distintos agentes sociales en la producción, como a estudios de carácter técnico en los cuales se trata de medir la escasez cuantitativa del servicio, para que conforme a especificaciones tecnológicas de vialidad y transporte y a las características del mercado existente y futuro se puedan plantear soluciones a través de la planificación del sistema de transporte. Tampoco cabría exclu

ir los estudios que pretenden conseguir ambos objetivos ni aquellos que a nivel de hipótesis apuntan hacia una visión comprehensiva del problema al considerar las necesidades de transporte como necesidades históricas-sociales y, por tanto, con un origen determinado y una evolución mediada por la interacción de distintas fuerzas sociales y económicas. La investigación sobre el transporte, como veremos en seguida, ha sido zizagueante y, adicionalmente, en algunos casos se ha confundido lo que efectivamente deberían ser enfoques teóricos alternativos y excluyentes.

Recientes aportes al conocimiento de este problema parten del siguiente hecho: en las ciudades capitalistas mo dernas a diferencia de las ciudades precapitalistas, la distancia entre el lugar de trabajo y de residencia es cada vez mayor. En la explicación de este hecho empíricamente compro bable han convergido diferentes concepciones de las cuales tal vez la más conocida esté representada por los autores que a continuación se mencionan. Por ejemplo Blumenfeld^{5/} se ña que el surgimiento del transporte fue posterior a la "revolu-

5/ Hans Blumfeld, "Transportation in the modern metropolis", en Internal structure of the city, Larry S. Bourn (ed.), Oxford University Press, 1971.

ción industrial", hasta que el descubrimiento de nuevas fuerzas motrices se aplicaron a los medios de transporte, lo que permitió romper el límite máximo establecido por los recorridos a pie. Paralelamente, el crecimiento industrial resulta del aumento en la división del trabajo y la interdependencia entre industrias que atrajo grandes masas de población a la ciudad, combinado con las posibilidades que ofrecía el transporte de ampliar espacialmente el mercado urbano, fueron provocando la separación de los lugares de residencia respecto a los lugares de trabajo. Este autor reconoce que a nivel intraurbano tienden a diferenciarse las zonas donde se localizan las actividades económicas y las residencias, de tal manera que "las relaciones espaciales entre los cuatro usos básicos del suelo (áreas residenciales, distritos industriales, área central y áreas abiertas), determinan las necesidades de la transportación intraurbana, mientras que las facilidades de transportación a la vez determinan el patrón de la distribución espacial"^{6/}.

La explicación sobre el origen del transporte que ofrece Wolforth^{7/} no difiere sustancialmente de la anterior:

^{6/} Ibidem P. 232

^{7/} John Wolforth, "The journey to work" en la obra antes citada.

sigue estando centrada en el desarrollo de las fuerzas productivas, en particular, en la aparición de una nueva tecnología que requiere de una mayor concentración de trabajadores y de una segregación espacial de las actividades industriales. Lo mismo sucede con la actividad comercial que trata de aprovechar las ventajas situacionales con respecto al mercado intraurbano, quedando el resto del área urbana para uso residencial. Sin embargo, esa organización espacial no es inocua; según Wolforth "la concentración de las actividades provocaron economías a escala para los propietarios de las factorías, pero con frecuencia fueron compensadas por deseconomías soportadas por el trabajador"^{8/}. De aquí lógicamente se deriva el interés por estudiar las implicaciones sociales del traslado al trabajo que ya aparecía en los estudios pioneros de Liepman,^{9/} en los que se destaca la función del transporte no únicamente como articulador espacial de la actividad económica y de las residencias, sino como generador de economías a escala para la industria y de condiciones de alta movilidad para el trabajador en cuanto que la accesibilidad al mercado de trabajo estará en relación directa con las mejoras en la tecnología del transporte.

Como puede observarse los autores antes citados tras

^{8/} Ibidem P. 240

^{9/} Ibidem P. 241

ladan simplemente la explicación a otro hecho histórico que a su vez queda sin interpretación. Es notoria la falta de una teorización en la que se apoye la explicación de los nuevos procesos económicos que surgen a partir de la "revolución industrial"; participan de la concepción del modernismo que centra su atención en la "interdependencia industrial" y en la "división del trabajo", haciéndose notar la ausencia de lo que constituye el motor del desarrollo capitalista y del desarrollo de las fuerzas productivas: la valorización del capital. Es decir, el perfeccionamiento técnico de la producción no nace espontáneamente ni es un fin en sí mismo, es resultado de la tendencia permanente del capital por aumentar la productividad del trabajo y así abaratar las mercancías y la fuerza de trabajo lo que le permite apropiarse de un mayor plus-valor relativo. Sin embargo, sus propuestas son sugerentes en la medida en que asientan ciertas pautas o líneas de investigación en cuanto a la necesidad de profundizar en la relación entre desarrollo de las fuerzas productivas y aparición y crecimiento de las necesidades de traslado intraurbano de la fuerza de trabajo. También fomentan el interés por estudiar los impactos que sobre el trabajador tiene la ampliación de los viajes domicilio-trabajo, aún cuando su perspectiva teórica se ubica en la economía neoclásica al incorporar los mismos supuestos simplificadores y deformadores acerca de la "libertad de elección" de residencia y de trabajo, en los que sub

yace la idea de encontrar el justo equilibrio entre lugares de residencia de la fuerza de trabajo y los lugares de empleo sujeto a la disponibilidad de la infraestructura de transporte; es decir, pasan por alto las complejidades y contradicciones que se desprenden de las diferentes lógicas de localización de la industria, del comercio y de la segregación de la vivienda, para, en cambio, dar cabida al pretendido equilibrio que debe reinar en todos los aspectos del funcionamiento de la sociedad capitalista incluido el transporte.

En la mayoría de los estudios sobre el transporte ha dominado el enfoque de la planificación y siendo el más divulgado ha influido en un tratamiento acrítico y ahistórico sobre la materia. Su base de análisis se encuentra en modelos cuantitativos del desarrollo del suelo (prospectiva) y la demanda correspondiente del viaje^{10/}. La modelística, no obstante su sofisticada técnica y a pesar de sus intentos por cuantificar los "impactos sociales y ecológicos" que producen

^{10/} La forma en que el "planificador del transporte" considera la relación transporte-uso del suelo, es la siguiente: la planeación del transporte es un proceso de proyección del uso futuro del suelo para luego diseñar el sistema de transporte que mejor sirva al patrón futuro del uso del suelo. Sin embargo, a ésta se le contraponen la visión del "planificador urbano" que sitúa al transporte en el rol central de aquella relación; es decir, a través del transporte se busca alcanzar ciertos objetivos sociales señalados previamente. Ver, Douglas B. Lee y Oscar Yujnovsky, "Bart impact studies" en Working Paper No. 148/Bart, 2 abril 1971, Institute of and Regional Development, University of California Berkeley p. 3.

las transformaciones del sistema de transporte y por incorporar elementos no cuantitativos (la participación de la comunidad en el diseño de proyectos^{11/}), se inserta en un vacío social; se aplica ignorando la realidad social compuesta de clases y fracciones de clases, colocando en su lugar a los consumidores (usuarios) y oferentes, interesándose sólo en cuantificar la oferta del servicio para adecuarla a la demanda esperada. Por lo mismo, el objetivo "planificador" que de ahí se deriva no considera el hecho de que en una sociedad capitalista los intereses de clase irreductiblemente antagónicos y la búsqueda de la hegemonía al interior de la clase dominante, son obstáculos insalvables para la práctica de la planificación social, esto es para hacer coincidir y unificar el interés de los grupos sociales en pugna.

Aún aislado a la planificación como técnica pura con una racionalidad interna y una perfecta articulación de todas sus fases, carece de la neutralidad que generalmente le confieren los apologistas para solucionar un problema creado por los procesos simultáneos de generación, desarrollo y desaparición de actividades económicas que por la naturaleza propia de la producción capitalista, ocurren de manera anárquica. Porque no debe olvidarse que en el instrumental de la planificación se hacen intervenir, además de las simples asociaciones

^{11/} Ralph Gakenheimer, op. cit.

estadísticas entre variables, ciertas hipótesis teóricas provenientes de la economía neoclásica, en particular aquellas que se refieren al comportamiento del consumidor (funciones demanda de transporte, por ejemplo), con su concepción particular de la sociedad y sin neutralidad respecto al desarrollo histórico-social concreto. Nada más erróneo que la siguiente afirmación: "el problema del transporte en el AUCM se resolverá en el momento en que planifique".

A lo anterior debe agregarse la intención predeterminada que antecede al proceso mismo de la planificación. Las metas y objetivos del plan establecidos por el Estado anticipadamente no hacen más que orientar el contenido del plan; por ejemplo, del plan de transporte para el Distrito Federal necesariamente tendría que surgir la propuesta de construcción de los "ejes viales", haciéndolo aparecer como un resultado "objetivo" procedente del análisis del problema. En este caso la práctica de la planificación investida de un procedimiento técnico neutral se ve reducida a un discurso ideológico. Así, entonces, para descorrer la supuesta imparcialidad de la acción del Estado apoyada en la planificación conviene analizar los resultados de esa acción, independientemente de que correspondan con exactitud a las metas inicialmente propuestas, en relación a los sectores sociales primordialmente favorecidos.

En otras palabras, la planificación sí es un instrumento, pero un instrumento práctico al servicio de una clase social, la clase dominante.

Las consideraciones hechas no significan un rechazo total a la práctica de la planificación. Se debe tener en cuenta que después de casi tres décadas de una aplicación cada vez más generalizada, sobre todo en Estados Unidos, se ha logrado perfeccionar y sistematizar no sólo el modo de obtener una información específica para el objeto de estudio sino formalizar y conceptualizar el problema del transporte sin importar que el planteamiento de éste permanezca a un nivel superficial. Dentro de ciertos límites, en el campo de la acción política, se puede recurrir a esa conceptualización principalmente cuando se quiere dar precisión a las demandas sociales de la clase trabajadora por un sistema de transporte eficiente y barato, sin perder de vista, por supuesto, que se trata de cuestiones accesorias y no fundamentales dentro de la problemática social del transporte, puesto que aún los mismos planificadores reconocen el corto alcance de cualquier plan, que difícilmente puede pensarse para más de cinco años. Ni con modelos gravitacionales o potenciales, ni con las proyecciones sofisticadas de las actividades económicas utilizados en los modelos de transporte es posible obtener predic

ciones confiables en el mediano plazo.

Por otro lado, la misma explicación teórica debe pasar antes por el conocimiento empírico del fenómeno que se desea explicar. En nuestra opinión, los mismos datos y conceptos, pero organizados de manera distinta, pueden utilizar se de modo que se logre no sólo la simple asociación de variables (cantidad de empleos por tipo de actividad de una zona, por ejemplo), sino que además permitan evidenciar o sugerir las posibles relaciones (causales, antagónicas, condicionantes, etc.) que se encuentran entre procesos que se consideran significativos para el objeto investigado. Se preten de con esto sustituir el estudio puramente técnico del transporte por un análisis que lo considere como problema social, es decir, como parte integral del conjunto de necesidades de terminadas por las relaciones capitalistas en producción.

Debe reconocerse también, la importancia que tiene la planificación como elemento regulador idóneo de la economía de los países en transición al socialismo. Como es sabido, incluso muchos de los avances en las técnicas de planificación (la modelística) alcanzados en los países capitalistas, han sido incorporados a la llamada "planificación" socialista", pero han sido ajustadas a condiciones sociales dis

tintas y bajo una supuesta perspectiva teórica no burguesa.

Más recientemente y por lo mismo menos conocidas, se han registrado algunas aportaciones teóricas dentro de la corriente marxista. Probablemente la poca atención que ha recibido el transporte de la fuerza de trabajo como objeto de estudio esté vinculado a razones histórico-teóricas^{12/}. No obstante, dentro de los escasos esfuerzos por investigarlo como un aspecto más de los fenómenos urbanos, es pertinente mencionar el "esbozo metodológico" de Castells^{13/} y de su puesta en práctica en el estudio de Nicolas y Bernard sobre la región parisina^{14/}.

^{12/} Marx en su análisis hace abstracción de fenómenos como el transporte de la fuerza de trabajo en su explicación de la sociedad capitalista, en cuyo estadio no ha encontrado todavía el pleno desarrollo. Es hasta tiempos recientes con el avance de la gran industria y del automatismo que conlleva a una separación espacial profunda de las distintas etapas del proceso de producción y circulación de mercancías, cuando empieza a manifestarse el transporte como una actividad importante y conflictiva en el proceso de reproducción del capital y de la fuerza de trabajo.

^{13/} Manuel Castells, La cuestión urbana, Siglo XXI, 1976 pp. 230-233.

^{14/} Juliet Nicolas y Jean Claude Bernard, op.cit.

Para Castells las necesidades de la circulación de mercancías y personas dependen de la forma en que está estructurada en el espacio el sistema económico urbano cuyos elementos focales son: la producción (D), el consumo (C), el intercambio (I) y las unidades de gestión (G). La producción se representa como "realización espacial derivada del proceso de reproducción de los medios y objeto de trabajo", que obedece en lo fundamental a la lógica de implantación industrial y en particular a la política de localización de cada empresa, según su inserción en el sistema de producción en el nivel técnico, económico-espacial y de su dimensión relativa. El consumo aparece como "la realización espacial del proceso social de la reproducción de la fuerza de trabajo", proceso que tiene lugar en la vivienda del asalariado. Aún cuando se observa una segregación de la vivienda por grupos sociales, en la medida en que existe una apropiación diferencial de producto entre individuos, "no existe ley general posible en términos de regularidades geográficas" y "el espacio (del consumo) se define una y otra vez según la coyuntura de la dinámica social". Finalmente en el intercambio se contiene la circulación urbana que pone en evidencia las relaciones o transferencias que se dan en el conjunto de los elementos de la estructura urbana (P, C y G) o "coyuntura espacial".

Como se puede observar, en este esquema de la estrutura espacial el único componente predicible en su lógica de localización, es la producción. Los otros dependen más de situaciones específicas de las que no es posible extraer tendencias generales. Sin embargo, están contenidos en forma desarrollada, aunque no completamente hilvandados, los aspectos centrales que asomaban ya en los planteamientos de corte empiricista: la segregación espacial y la diferenciación de las actividades en el espacio como consecuencia de la división social del trabajo.

El siguiente paso que propone Castells es el mostrar cada tipo de posible transferencia, lo cual presupone una "especificidad histórica del espacio donde se realiza y la diferenciación social del proceso en cuestión". Es decir, Castells invierte el análisis del transporte, porque en lugar de partir de los medios materiales de circulación, empieza por el contenido de las transferencias a las cuales debe adecuarse el medio de circulación. Así, es posible encontrar una lógica de circulación, es decir, las exigencias de medios de circulación específicos que plantea la estructura socio-espacial o "coyuntura espacial" (la "viscosidad" del espacio) y el contenido de los flujos (domicilio-trabajo, etc.). También estará reflejada de antemano la diferencia-

ción social, según que la forma de gestión del transporte sea privada o pública. Encontrada esa lógica de desarrollo tendencial debe ser enfrentada a la modalidad real del transporte para descubrir desviaciones o contradicciones que se tratarán de corregir mediante la planificación o los movimientos sociales urbanos.

Hasta aquí, la aportación de Castells se ajusta a una perspectiva sociológica; sin embargo, si acotamos el análisis que realiza sobre las particularidades de la intervención estatal en París surgida de las contradicciones entre la lógica interna del sistema de circulación, que debe imperar de acuerdo a la estructura urbana que se observa, y las condiciones concretas en que se produce el servicio de transporte, encontramos una marcada semejanza entre ésta y la metodología convencional expuesta por Collins y Pharaola^{15/}. Consciente de esto Castells señala que la producción del transporte no sólo depende de las exigencias que plantea la circulación, sino además de otros factores (ideológicos, mo-

15/ Estos autores señalan la gran importancia de saber qué factores influyen en la modalidad de viaje ("modal split") entre los que se encuentran la forma física de la ciudad ("coyuntura espacial" en Castells) y el objeto de viaje ("tipo de flujo"). Conocidos esos factores se podrán determinar los viajes que deben realizarse usando los distintos medios de transporte ("lógica de la circulación") Ver, Michel F. Collin y Timo M. Pharaola, Transport organization in a great city, Sage Publications, Bervely Hills, California 1974, p. 529.

dos de vida, importancia relativa de ciertas facciones del capital etc.) que sólo son identificables en estudios comparativos concretos. No obstante, en el artículo de Nicolas y Bernard este esquema teórico, sin necesidad del análisis comparativo, es enriquecido con la descripción de los cambios ocurridos en la "coyuntura espacial", generadores de mayores desplazamientos domicilio-trabajo. Además, según los autores, para entender las contradicciones que se suscitan en torno a cualquier acción estatal en materia de transporte urbano (construcción de autopistas, modernización del equipo de transporte, trazas, etc.) debe partirse de las funciones del transporte en tanto organizador del espacio urbano adaptado a la reproducción del capital. Sin duda, están presentes en el mencionado artículo algunos elementos esclarecedores del "problema" del transporte, pero aparecen sin una explicación articulada que permita ordenar el aparente caos de contradicciones en que se desenvuelve el fenómeno en el caso parisino. Esto mismo hace evidente las limitaciones del esquema castelliano que ellos adoptan, sobre todo la que se deriva de la ausencia de un planteamiento teórico sobre los nexos que el transporte mantiene con el proceso de reproducción del capital al nivel de la pluralidad de capitales y no de fracciones aisladas.

A través de la multiplicación y difusión de las

investigaciones concretas es posible también una reconstrucción teórica del objeto de estudio. Pero dado el desenvolvimiento todavía incipiente del estudio del transporte de la fuerza de trabajo desde una perspectiva crítica, se hace necesario recurrir, en una etapa previa al análisis mismo, a los procedimientos utilizados por la planificación para la recopilación de la información. La especialización alcanzada en la formulación de cuestiones y en la elaboración de programas de computadoras han facilitado no sólo la recolección sino la organización de la información (matrices de origen-destino, por ejemplo), constituyéndose además en la única forma de producción de información hasta el momento. Esto es lo que ha privado en los trabajos citados anteriormente en los cuales se parte de la información creada bajo esos procedimientos. Por esta razón conviene guardar las debidas reservas puesto que, como se hizo mención anteriormente, la metodología proveniente de la planificación está encerrada en una óptica técnica-operativa, fundamentalmente. Deben realizarse, por tanto, los ajustes que adapten la información al objetivo que se ha considerado de mayor relevancia: explicar los procesos sociales básicos cuya interconexión ha determinado las características observadas en la evolución del transporte de personas en el AUCM. En otras palabras, se cree necesario tratar de descubrir por medio de la investigación concreta las determinaciones pertinentes del fenómeno

estudiado lo que supone, sin embargo, de forma tácita o explícita, una preconcepción teórica general acerca del funcionamiento de la producción capitalista en una sociedad específica y del papel que en ella desempeña el transporte de la fuerza de trabajo.

Si la incorporación de un marco teórico-metodológico se explicita claramente desde el inicio de la investigación, seguramente conllevará el planteamiento de ciertas hipótesis generales que sirvan de orientación en el proceso de aprehensión del objeto de estudio. Precisamente, en esta dirección apuntan las hipótesis propuestas por Freyssenet que se entresacan de algunos de sus trabajos^{16/}. Su hipótesis central de manera resumida contiene lo siguiente: aceptando que a cada estadio de la división capitalista del trabajo corresponde un tipo de espacio productivo (y de urbanización), una combinación particular de tipos de espacio productivo engendrará problemas específicos de desplazamiento de mano de obra; y las condiciones concretas del desplazamiento (modos de transporte, etc.) dependerán de la lucha de clases en el plano local dentro de la formación social considerada. Tendríamos así, concretamente en una formación social determinada, a nivel de tejido urbano, la coexistencia articulada de

16/ Op. cit.

distintos espacios productivos resultantes de los diferentes estadios del desarrollo capitalista: los espacios independientes creados por la cooperación simple, la manufactura, el maquinismo y el automatismo.

Freyssenet, obviamente, plantea este esquema en referencia a un país central, es decir para las ciudades francesas. Asimismo, de acuerdo a las categorías utilizadas todavía se mantiene a un nivel muy abstracto, porque basta recordar el hecho de que sobre todo en los países periféricos la división capitalista del trabajo no se desarrolló autónomamente; es decir, habría que considerarse cómo las condiciones internas se articulan con el desarrollo del capital a escala mundial expresado a través del comercio internacional, endeudamiento, tecnología, etc., dando lugar a lo que algunos autores han llamado "deformaciones" del crecimiento capitalista en los países periféricos o dependientes. De este modo, la superposición y combinación de los tipos de espacio productivo correspondiente a etapas sucesivas de la división del trabajo, se encuentran mediadas por el carácter dependiente de estas formaciones sociales, lo que significa que la urbanización y la trama generada no mostrará seguramente las mismas características que fueron apareciendo históricamente en los países centrales. Además al margen del aspecto teórico que

todavía no está resuelto, surgen cuestiones de orden práctico que sólo pueden abordarse mediante una investigación de largo alcance y con un instrumental analítico que al parecer no existe en forma plenamente desarrollada. En suma, para Freyseenet, antes de indagar acerca de los desplazamientos de la mano de obra, se requiere dar cuenta de la organización del espacio urbano mostrando en cada caso la combinación particular de "espacios productivos"; se trata entonces de una propuesta más dentro del enfoque marxista para explicar el proceso de urbanización capitalista. Pero a diferencia de lo planteado por Castells, Freyssenet con una perspectiva diacrónica de los procesos, demuestra cómo al capital en su desarrollo le es inherente la aparición y ampliación de las necesidades de traslado de la fuerza de trabajo, conforme se separan progresivamente los lugares de residencia y de empleo, atendiendo a lógicas de localización tanto de la industria como de la vivienda históricamente determinadas y previsibles en su tendencia.

Los procesos sociales que inciden en la organización del territorio nacional y local, indudablemente, deben ser el marco de referencia necesario para el análisis del transporte urbano, pero dados los alcances de este trabajo el esfuerzo está encaminado más bien hacia el conocimiento

de las condiciones materiales en que se realiza el traslado de personas intraurbano. Nos limitamos a adoptar como supuesto básico, que la mayor concentración de población y de actividades económicas y la forma en que éstas se localizan en el conotono urbano han generado, y seguirán generando, la agudización de las necesidades de traslado.

II EL ESTADO ACTUAL DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL AUCM Y SUS EFECTOS SOBRE LA CLASE TRABAJADORA

1. La importancia y eficacia del servicio de autotransporte dentro del sistema de transporte.

La eficiencia del sistema de transporte público de pasajeros en el AUCM (Area Urbana de la Ciudad de México) se ha reducido notablemente a lo largo del último decenio. Progresivamente es mayor la inadecuación de la oferta de este servicio ante una demanda excesiva y creciente cuyo origen se explica, generalmente, por la explosión demográfica y el crecimiento de la mancha urbana.

Sin embargo, atrás de la aparente "anarquía urbana" existe mecanismos ordenadores que dictan cierta forma de organización espacial urbana, funcional al proceso de acumulación de capital. Específicamente este fenómeno resulta de la lógica seguida en la localización de las nuevas actividades de producción y circulación de mercancías y de la relocalización de las existentes, así como de la diferenciación y segregación de la vivienda producto de las prácticas de apropiación y especulación del suelo urbano.

El espacio urbano que se ha venido configurando, ha conducido a una creciente separación entre los lugares de re-

sidencia y los centros de la actividad económica, creando y ampliando las necesidades de traslado de la población en general y de la fuerza de trabajo en particular. Esta diferencia4-ción espacial, por ejemplo, parece observarse a través del gran volumen de desplazamientos de trabajadores que habitan las "ciudades dormitorio", hacia zonas donde se concentra la industria o el comercio. Tal es el caso de Cd. Metzahualcōyotl de la que el 83% de la población trabajadora debe salir de este centro para trasladarse, en su mayor parte, hacia la región norte del AU~~CM~~, donde se asientan las principales fuentes de trabajo. (Ver Mapa 1)

Considerando la situación descrita, el transporte público de personas tendría la función de facilitar la movilización de los habitantes del AU~~CM~~, debiendo actuar en forma de apoyo insustituible del funcionamiento del sistema económico urbano. Sin embargo, en lugar de contrarrestar la tendencia hacia los lugares de origen y destino mediante un transporte racionalmente organizado a la vez que masivo y rápido, el sistema de transporte vigente caracterizado por la insuficiencia en el número de unidades, por la falta de coordinación entre los distintos tipos de transporte, etc., ha emperorado las circunstancias en que se efectúa el traslado intraurbano.

La sobresaturación del sistema de transporte está

determinada y condicionada por un conjunto de factores entre los que destaca la acción del Estado en este sector y la propia actividad de los camioneros privados, que se analizará más adelante. Esto significa trascender la simple cuantificación de las carencias del servicio que puedan detectarse aisladamente en cada uno de los tipos de transporte a partir de la cual se deduce el descenso crónico en la calidad del transporte en su conjunto. En este sentido es pertinente analizar cada forma de organización del transporte no sólo para describir su desarrollo que permita encontrar el posible origen de su estancamiento o relativo dinamismo (lo que no excluye ubicarlo en un contexto general), sino además, conviene prever los potenciales cambios en la modalidad del transporte porque, sin duda, incidirá en las condiciones de traslado de los habitantes del AUCM. Bajo esta perspectiva, precisamente, se estudia el autotransporte en los siguientes apartados, pero para el sistema en su conjunto nos reducimos a un breve esbozo del déficit observado actualmente en los principales medios de transporte.

No obstante que ha mostrado cierta declinación como modo de viaje, el autotransporte de pasajeros es todavía el más importante en el AUCM puesto que un poco más del 50% del total de viajes se realizan a través de este medio (Cuadro 1).

CUADRO 1

VIAJES-PASAJERO-DIA EFECTUADOS SEGUN MEDIO DE TRANSPORTE EN EL D.F.

Medios de Transporte	1970		1975		f-cx100		Importancia del $\frac{f}{c}$	
	a. viajes	b. unidades	c = $\frac{a}{b}$	d. viajes e. unidades	f = $\frac{d}{c}$	c		
I. Privado								
Autóviles particulares y oficiales	2113100 ^{a/}	568281	3.7	3511554	975154	3.6 ^{b/}	-2.7	20.35
Autotransporte escolar turístico y otros especializados	-	-	-	39789	892	44.5	-	-
II. Público								
Autotransporte de pasajeros	5912300	7356	803.7	7766873	7619	1019.4	25.89	56.93
- Urbanos	4278547	5278	810.64	6298350	5970	1055	30.24	41.20
- Suburbanos	1633753	2088	782.40	1468523	1649	890	13.61	15.73
Autóviles de alquiler:								
- de sitio y turismo	732208	11105	66.02	685093	9779	70.10	6.11	7.06
- de rúleteo	396695	5420	73.19	822830	11093	74.20	1.33	3.82
- de ruta fija	335033	2530	132.42	366123	3557	102.9	-22.27	3.23
Transporte eléctrico:								
- metro	387969	459	845	1510411	537	2809	234.79	3.74
- tranvía y trolebús	505408	817	618	658838	806	817	32.20	4.87
Suma:	10383713			15361511				100.00

Fuente: Dirección General de Estadística, Censo de transportes, 1970 y 1975, México.

a/ Dato obtenido en: Angel Alceda Hernández, El transporte en la zona metropolitana de la ciudad de México, (México) (s.f.)
 b/ Índice calculado para 1974, pero se supone que para el año 1975 no hubo variación significativa. Ver, Rafael Cal y Mayor, Programa general de ingeniería de tránsito en el D.F., "D.F.", México, 1974.

Por ello generalmente se identifican el mal servicio de camiones y el caos existente en todo el sistema de transporte de personas, porque además de mensurable es inmediatamente perceptible el hecho de que su eficiencia en el AUCHM ha descendido progresivamente. El usuario y el ciudadano común, el planificador y el urbanista e incluso el mismo gobierno local no tienen ninguna duda acerca de que "la calidad del servicio de autobuses es, en general mala"^{17/} Lo que, sin embargo, no parece estar suficientemente claro son las causas de esa situación sobre las cuales trataremos más adelante; por ahora sólo se muestran ciertas manifestaciones del deterioro del servicio.

Es relativamente fácil observar el precario estado que guarda el servicio de camiones a través de algunos sencillos indicadores. Uno muy general, por ejemplo, es el índice de ocupación que se obtiene dividiendo los viajes -persona-día entre el número existente de unidades, el cual registró un ascenso del 26.8% (de 803 a 1019) entre 1970 y 1975; y en

17/ Abelardo Jiménez, Transporte urbano y suburbano de pasajeros en el área metropolitana de la ciudad de México, en Temas de la Ciudad 4, Delegación del D.D.F. en Venustiano Carranza 1978, México, p. 10.

1978, según un estudio realizado por el DDF^{18/}, los viajes en autobús fueron aproximadamente, de ocho millones al día, mientras que el número de autobuses en circulación era de 7 500 unidades, lo cual arroja un índice de ocupación superior en un 5% al de 1975. A primera vista puede pensarse que el crecimiento es poco significativo, sobre todo si se toma en cuenta que la capacidad de cada unidad aumentó ligeramente en ese período debido a la sustitución de los viejos modelos de camión por los conocidos "ballenas", "delfines" y "metrobus". Sin embargo, por tratarse de un índice tan global se escapan aspectos relevantes como los siguientes: 1) el índice se ha calculado tomando las existencias en equipo de transporte y no el que efectivamente está en servicio, lo cual debe destacarse dado que en ciertas circunstancias los camioneros reducen el número de vehículos en circulación como instrumento de presión para obtener ventajas de índole económica o política, además de aquellas unidades que simplemente sufren descomposturas; 2) el índice debe medirse en las "horas pico" pues en ellas se concentra la mayoría de los viajes efectuados durante el día; 3) la flexibilidad que tienen algunos camioneros de reubicar unidades privilegiando los recorridos donde existe una mayor renovación de pasajeros en perjuicio de las rutas, generalmen

^{18/} La Prensa, octubre 30 de 1978, p. 2

te más largas, que conectan las zonas periféricas y el centro de la ciudad, provocan índices diferenciales por zonas geográficas de la ciudad. Por todas estas razones el índice de ocupación no refleja totalmente las condiciones de incomodidad producidas por el hacinamiento en los vehículos, ni el esfuerzo que implica luchar por encontrar acomodo en uno de ellos, sobre todo en ciertas horas del día y en determinadas áreas de la ciudad. De todos modos del incremento sostenido mostrado por el índice de ocupación se infiere una tendencia al deterioro de la calidad del servicio.

El problema del transporte se manifiesta también a través del ascenso en la duración del desplazamiento al que contribuye la rigidez de la oferta del servicio y el congestionamiento del tráfico resultante del elevado número de vehículos automotores (individuales y colectivos) en circulación. La velocidad media en el centro de la ciudad alcanza niveles extremadamente bajos, por ejemplo:

La velocidad integral de los autobuses, considerando las calles de Tacuba y Donceles como un sólo eje, es de aproximadamente 1.89 metros por segundo, valor muy cercano a la velocidad de marcha de los peatones... fuera de los ejes periféricos, como México-Xochimilco, Río San Joaquín, Viaducto Tlalpan e Instituto Politécnico, los autobuses mantienen velocidades integrales entre 11 y 25 Km. por hora, desplomándose-

se en tramos críticos hasta 3 Km. por hora en la Villa, en Tacuba entre San Juan de Letrán y Argentina; a 5 Km. por hora en todo el centro de la ciudad, en Tacubaya entre Patriotismo y Molinos, en Nuevo León entre Xola e Insurgentes y en Insurgentes entre Nuevo León y Chapultepec^{19/}.

El Problema de las bajas velocidades del camión se encuentra entonces, directamente asociado al estado de tráfico y las particularidades físico-mecánicas del camión. Así, encontramos que entre las causas de los retardos de los autobuses^{20/} los señalamientos de "Alto" y el ascenso y descenso de pasajeros ocupan los lugares más importantes (43% y 45% respectivamente), mientras que para ciertas rutas el congestionamiento es el motivo básico de los retardos (47%)^{21/}.

Resulta natural, de aquí, considerar la elevada densidad del tráfico como causa técnica de la lentitud del transporte público. Sin embargo, debe alcararse que las lentas velocidades de los vehículos a su vez se explican por la necesidad de utilizar medios de transporte individualizados,

19/ Ingeniería de Tránsito y Transportes, S.A. Estudios de velocidades y retardos, Apéndice IV.

20/ Ibidem.

21/ La distinción entre congestionamiento y los "Altos" como razones de retardo es puramente formal; de hecho los últimos constituyen un intento de control del congestionamiento originado por la excesiva cantidad de vehículos automotores.

fomentada por la falta de un transporte público adecuado y por la cuantiosa inversión en vialidad que induce, junto con la eficaz publicidad de la industria automotriz, al uso ampliado del automóvil. Pero la baja velocidad de los autobuses no es el único elemento que incide en la duración del desplazamiento que un asalariado tienen que hacer desde su vivienda hasta el lugar de trabajo, pues habría de incluirse principalmente el período de espera antes de ascender al vehículo, porque podría ser hasta mayor que el que se ocupa en viajar dentro de éste.

Al contrario de lo que se observa en el auto-transporte urbano y suburbano, el Sistema de Transporte Colectivo (SCT) o metro está adquiriendo una relevancia creciente en tanto modo de viaje: en 1970 representaba sólo el 3.7% del total de viajes mientras que en 1975 y 1979 su participación era de 9.83% (Cuadro 1) y de alrededor del 11%, respectivamente. Sin embargo, el mayor uso del metro ha sido, hasta el momento, a expensas de una sobresaturación excesiva, dado que al crecimiento sostenido de la demanda de viajes no ha correspondido un aumento en el equipo de transportación.

Durante los primeros tres años de operación del metro lo que se pretendía era un uso pleno de la capacidad instalada, meta que rápido se alcanzó pues ya en 1973 se registraban

813.8 miles de viajes por carro al año, cifra muy halagadora desde el punto de vista del aprovechamiento del equipo, si se le compara con las que arrojaron los ferrocarriles metropolitanos de todo el mundo ese mismo año (el metro de México ocupó el 7º lugar en ese renglón)^{22/}. Pero, en 1975 empiezan a surgir los primeros signos de saturación; el índice antes mencionado no sólo creció hasta alcanzar 1026.6 miles de viajes por carro al año, sino que en las horas de mayor concentración se estaban transportando aproximadamente más de 500 mil pasajeros con respecto a la capacidad normal. La solución que se planteaba entonces era la reducción del tiempo entre convoyes a cien segundos, lo que se lograría si se incrementaba el número de carros en servicio a modo de integrar un mayor número de convoyes.

En 1977 ya se contaba con 627 carros, pero fue imposible reducir significativamente el intervalo de tiempo entre los trenes que en las líneas 1 y 2 fluctuaba entre dos y tres minutos y en la línea 4 era hasta de cuatro minutos^{23/}.

22/ Jorge Espinoza Ulloa. El metro, una solución al problema del transporte urbano, Representaciones y Servicios de Ingeniería, S.A., 1975, México.

23/ El Día, 15 de Enero de 1977.

Esto se debió a que la mayor afluencia de pasajeros hacían más lenta la maniobra de ascenso y descenso en las estaciones. Además, la sobresaturación seguía manteniéndose en ciertas horas del día entre el 20% y el 60%^{24/}.

Es hasta noviembre de 1979 cuando se recibe de la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril la última remesa (120) del total de 345 carros pedidos varios años antes. Sin embargo, de nuevo este equipo ha resultado insuficiente porque además de que continúa creciendo el número de pasajeros transportados, llegando a ser de dos millones y medio diarios en los días laborables, se inauguraron 5.45 kilómetros más de línea en servicio. Las consecuencias de un uso intensivo y excesivo del metro empiezan a mostrarse de forma alarmante: el ocho de mayo de 1980, entre las 8:30 y las 8:45 horas en cierto tramo del recorrido de la línea, ocurrió un sobrecupo de personas que provocó la disminución de la energía y una circulación más lenta de los convoyes, de tal suerte que fue necesario, por razones de seguridad, cerrar cinco estaciones (esta noticia fue publicada por la mayor parte de los diarios de la ciudad de México al día siguiente de los hechos).

^{24/} El Día, 5 de enero de 1977.

No se puede negar que la intervención del Estado a través de la construcción y ampliación del metro ha sido muy destacada aún cuando ha sido insuficiente y queda siempre a la zaga respecto al crecimiento de las necesidades de transporte. Pero, por otro lado, el trolebús y el tranvía cuyo servicio se encuentra también en manos del gobierno local, han perdido paulatinamente importancia dentro del sistema, sobre todo, el tranvía que tiende a desaparecer (ver Cuadros 1 y 2) y además es poco significativa la cobertura respecto a la proporción de traslados que se generan en el Distrito Federal (4.29% en 1975).

A diferencia del transporte masivo, el automóvil privado y el automóvil de alquiler de ruta fija (también llamado taxi "colectivo") han mostrado un gran dinamismo. Aunque para éste último su crecimiento todavía no alcanza a reflejarse en 1975 (Cuadro 1) el automóvil privado y de alquiler en general (sitio ruleteo y ruta fija) absorbieron el 35.32% del total de viajes realizados ese mismo año. Es de suponer que esa proporción se ha venido ampliando si la tendencia al crecimiento tan acelerado del stock de automóviles ha mantenido el ritmo observado en el período 1970-1975 (ver Cuadro 2). Así, en la zona metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), el número de vehículos automotores particulares y oficiales subió en un

VEHICULOS EN CIRCULACION EN LA ZMCM

Tipos de Vehículo	1 9 7 0		1 9 7 5		Crecimiento Porcentual
	Unidades	%	Unidades	%	
Automotores					
A. Vehículos particulares y oficiales:					
Automóviles en el D.F.	568281	74.14	975154	77.42	61.60
Automóviles en los municipios del Estado de México de la ZMCM a/	59000	7.70	100500	7.98	70.34
Autotransportes de pasajeros en el D.F.	3246	0.42	2898	0.23	-10.72
Autotransportes de pasajeros en los municipios del Edo. de la ZMCM b/	240	0.03	245	0.02	2.08
Autotransporte de carga en el D.F.	74087	9.67	103903	8.25	40.24
Autotransporte de carga en los municipios del Edo. de la ZMCM c/	19654	2.56	20700	1.64	5.32
Subtotal	724508	94.52	1203400	95.55	66.10
B. Vehículos públicos o de alquiler:					
Autotransporte de pasajeros en el D.F.					
-urbanos	5278	0.69	5970	0.47	13.11
-suburbanos	2088	0.27	1649	0.13	-21.02
-foráneos	3525	0.46	4325	0.34	22.70
Autotransporte de pasajeros en los municipios del Edo. de Méx. de la ZMCM d/					
Autotransporte escolar, turístico y otros especializados en el D.F.	-	-	892	0.07	-
Automóviles de alquiler en el D.F.					
-de sitio y turismo	11105	1.45	9779	0.78	-11.94
-de ruleteo	5420	0.71	11093	0.88	104.67
-de ruta fija	2530	0.33	3557	0.28	40.59
Automóviles de alquiler en los municipios del Edo. de Méx. de la ZMCM e/					
Autotransportes de carga en el D.F.					
-de materiales para construcción	1947	0.25	1568	0.12	19.47
-de mudanzas	627	0.08	758	0.06	20.89
-de carga de productos especificados	-	-	1969	0.16	-
-de carga en general	7206	0.94	10017	0.80	39.01
Autotransporte de carga en los municipios del Edo. de Méx. de la ZMCM f/	40	0.01	180	0.01	350.00
Subtotal	40716	5.31	54707	4.34	34.36
I. Eléctricos					
A. Tranvías	254	0.03	255	0.02	0.39
B. Trolebus	563	0.07	551	0.04	-2.13
C. Metro	504	0.07	596	0.05	18.25
Subtotal	1321	0.17	1402	0.11	6.13
TOTAL	765545	100.0	1259509	100.0	64.31

Fuente: Dirección General de Estadística, Censo de Transporte, 1970 y 1975. México; Dirección General de Policía y Tránsito del DFF, Vehículos en circulación.

- a/ Cifra estimada y redondeada. Únicamente se tenía información para 1974 y 1977, encontrándose en ella una proporción casi constante de este renglón con respecto al correspondiente al D.F. (10.11% y 10.57%, respectivamente). Por esa razón se aplicó la proporción del 10.3% a los datos del D.F. en 1970 y 1975.
- b/ Cifra estimada. El dato disponible correspondía a los años de 1974 y 1976 (243 y 246 unidades, respectivamente).
- c/ Cifra estimada y redondeada. Se calculó considerando que este tipo de vehículos representaba en 1974 y 1976 el 20% de los vehículos del D.F.
- d/ Se ajustó y aproximó conforme a los datos conocidos (174 y 1977) aplicando una tasa media de crecimiento del 25% anual.
- e/ Para 1970 se estimó en base al dato de 1974 (representaba el 2.3% del volúmen del D.F.). Para 1975, en vista de que esa proporción iba en aumento se calculó en un 5%.
- f/ El año de 1970 se obtuvo redondeando la cifra que resultaba de aplicar la proporción entre el dato de 1974 con respecto al D.F. ese mismo año. Para 1975 se procedió igual, excepto que se tomó como base el año de 1977.

71.6%, pasando de 568 281 unidades en 1970 a 957 154 en 1975, mientras que los autotransportes de pasajeros y los transportes eléctricos reflejaron un lento avance (15.93% y 6.13%, respectivamente).

El incremento en el número de vehículos particulares, por supuesto, no es independiente de lo que ocurre en el transporte público; cuando este último funciona deficientemente (falta de comodidad, seguridad, rapidez, etc.), obliga al usuario solvente a la compra del automóvil para solucionar de manera individual las necesidades de desplazamiento intraurbano. Y esta tendencia se ve reforzada cuando la autoridad local dirige su intervención preferentemente a favorecer el uso del automóvil al poner mayor énfasis en la transformación y ampliación de la estructura vial. En otras palabras, el atraso permanente de la ampliación del metro respecto a las necesidades siempre crecientes, aunado al desmejoramiento de otros medios de transporte masivo como el camión, el trolebús el tranvía y las grandes inversiones en vialidad, sientan las bases para que el automóvil se convierta en un artículo necesario para los habitantes del AUCM. Así se explica la proliferación del automóvil privado, que se estima crece a una tasa anual de 10% y el surgimiento incontrolado de otros modos de transporte como los taxis colectivos.

Aunque hemos hecho referencia en un principio a la disminución de la velocidad esta situación, por supuesto no es exclusiva del autotransporte. El usuario, cualquiera que sea el motivo que lo impulse a viajar, además, puede usar más de un medio de transporte o cualquier otro distinto al camión que requiere transitar por la infraestructura vial. En esta medida prácticamente nadie escapa de las consecuencias producidas por las condiciones materiales en que opera todo el sistema de transporte incluido el automóvil de uso privado. No obstante, es posible afirmar que tales efectos se redistribuyen socialmente de manera diferencial; en particular, la eficiencia de cada modalidad de transporte es distinta, lo mismo que su importancia en la captación de viajes y, por otro lado, ciertos sectores de la población por su peculiar inserción dentro de la producción capitalista usan preferentemente ciertos medios para trasladarse. Por tanto, si el autotransporte considerado como el medio masivo más deficiente (es el más caro dentro del transporte público, y se caracteriza por su baja frecuencia y por su excesiva incomodidad en las horas "píco") cuenta con la mayor participación en el total de viajes en el Distrito Federal serán sus principales usuarios los que relativamente se verán más afectados en sus condiciones de vida^{25/}.

^{25/} La relación entre el "problema del transporte urbano y las condiciones de vida" ha sido traído a colación multitud de ocasiones a través de declaraciones periodísticas de las autoridades locales. Se ha puesto de relieve el elevado número de horas diarias promedio que los individuos en el AUCM invierten en su traslado cotidiano, sacrificando horas de descanso o diversión.

¿Quiénes son los usuarios que "prefieren" seleccionar al camión como modo de viaje? Es evidente que esta modalidad surge en forma casi exclusiva para los trabajadores asalariados de bajos ingresos: los dos estratos más bajos de ingreso familiar, que representan el 85.8% del total de familias y que generalmente contiene a la mayoría de las familias de asalariados, son quienes o se sirven preferentemente del camión (casi la mitad de ellos) o prácticamente no hacen uso de ningún medio de transporte (entre la cuarta y la quinta parte de las familias), siendo poco significativo el uso de cualquier otra forma de transportarse (Cuadro 3).

Por otra parte, es de suponer que la fracción del total de recorridos diarios efectuados en el AUCM correspondiente a los trabajadores y sus familias es relativamente elevada, puesto que no sólo se vinculan a los desplazamientos vivienda-trabajo, sino también a los viajes que tienen que ver con el disfrute del tiempo libre y con el aprovisionamiento de los medios de consumo familiar. Sólo por motivos de trabajo en 1976 se realizaron en promedio ocho millones de viajes-persona-diarios de un total de quince millones aproximadamente, es decir, un poco más de 53% del total de viajes^{26/}. Se trata, obviamente de una cifra promedio para el AUCM por lo que cabría

^{26/} Dirección General de Estadísticas, SIC y el Departamento del Distrito Federal, Encuesta Nacional de Hogares, 1976. Mayo, Junio y Julio. México.

CUADRO 3
 TRANSPORTE UTILIZADO POR LAS FAMILIAS DEL D. F. (1977)
 (Porcientos)

Ingresos Mensuales (pesos corrientes)	Familias (%)	Medios de Transporte						Total
		Camión	Trolebús o tranvía	Pesero	Taxi	Automóvil Particular	Otros y ninguno	
Hasta a 2500	51.8	47.0	5.1	3.3	1.7	4.7	25.2	100.0
2500 4999	34.0	48.6	4.7	3.8	1.7	6.8	18.7	100.0
5000 9999	8.5	31.1	3.5	4.1	2.8	40.6	5.0	100.0
10000 14999	3.9	13.9	2.7	1.9	1.5	66.8	3.3	100.0
15000 ó Más	1.6	6.9	0.4	0.4	1.2	85.6	1.3	100.0
General		43.3	4.7	2.9	2.2	26.0	5.3	100.0

Fuente: Contraloría General del Distrito Federal, Encuesta de Opinión, (1977)

POBLACION DE 12 AÑOS Y MAS SEGUN LUGAR DE RESIDENCIA Y TRABAJO, 1975 ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO (Miles)

Municipio o delegación de residencia	Municipio o Delegación de residencia		Mismo Municipio o Delegación de residencia		Delegaciones del D.F. (excepto lugar de residencia)		Municipios del Estado de Méx. (excepto lugar de residencia)		T o t a l	
	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.
Venustiano Carranza	53	20.2	188	71.8	21	8.0	262	100	262	100
Iztacalco	33	22.0	99	66.0	18	12.0	117	100	117	100
La Magdalena Contreras	4	23.5	13	66.5	0	0.0	17	100	17	100
Benito Juárez	61	23.7	173	67.3	23	9.0	257	100	257	100
Alvaro Obregón	43	25.9	105	63.3	18	10.8	166	100	166	100
Coyoacán	42	25.6	89	62.7	11	7.7	142	100	142	100
Iztapalapa	80	31.5	152	59.8	22	8.7	254	100	254	100
Xochimilco	18	32.7	29	52.7	8	14.6	55	100	55	100
Miguel Hidalgo	92	36.2	188	55.0	29	10.8	269	100	269	100
Tlalpan	32	36.4	50	56.8	6	6.8	88	100	88	100
Gustavo A. Madero	131	35.7	176	48.0	60	16.3	367	100	367	100
Azcapotzalco	100	42.0	92	38.7	46	19.3	238	100	238	100
Cuajimalpa	6	50.0	5	41.7	1	8.3	12	100	12	100
Cuauhtémoc	298	55.9	196	36.8	39	7.3	533	100	533	100
Tláhuac	14	58.3	9	37.5	1	4.2	24	100	24	100
Milpa Alta	5	62.5	3	37.5	0	0.0	8	100	8	100
Distrito Federal	1 012	36.6	1 527	53.7	303	10.7	2 842	100	2 842	100
Atlixpan	5	13.5	19	51.4	13	35.1	37	100	37	100
Nezahualcoyotl	52	21.3	213	71.0	35	11.7	300	100	300	100
Coxcalco	4	21.1	11	57.9	4	21.0	19	100	19	100
Tlanepantla	73	32.4	109	48.5	43	19.1	225	100	225	100
Mixquihucan	17	35.5	10	50.0	3	15.0	20	100	20	100
Chimalhuacán	11	47.2	76	41.8	20	11.0	182	100	182	100
Ecatepec	86	50.5	109	39.4	28	10.1	277	100	277	100
Naucaipan	140	56.7	03	10.0	10	33.3	30	100	30	100
Cuautitlán	17	57.2	03	21.4	3	21.4	14	100	14	100
Tultitlán	8	35.5	563	49.6	169	14.9	1 135	100	1 135	100
Mun. del Edo. de Méx.	403	35.5	563	49.6	169	14.9	1 135	100	1 135	100
Zona Metropolitana	1 415	35.6	2 050	52.5	472	11.9	3 977	100	3 977	100

Fuente: Dirección General de Estadística y D.D.F., Encuesta Nacional de Hogares, México 1976.

esperar que en ciertas áreas existiera un mayor flujo de viajes: por razones de trabajo como es el caso de la zona N2T (Naucalpan, Zaragoza y Tlanepantla) del Estado de México al que se dirigen los trabajadores de las llamadas delegaciones o municipios "domitorios" (Cuadro 4). Seguramente, también en ciertas zonas del Distrito Federal que se distinguen por la alta concentración de lugares públicos de diversión, de cultura, de comercio, etc., los desplazamientos por motivos recreacionales y de consumo en general tienen un mayor predominio relativo.

Asimismo, la diferenciación económica observada en la utilización de los distintos medios de transporte determinada por la misma estructura social, tiene su correspondiente forma espacial en la medida en que los distintos grupos sociales se encuentran más o menos localizados en el contorno urbano. Por ejemplo, en el Distrito Federal, las delegaciones donde los estratos de ingresos más bajos (ingresos del jefe de familia hasta 5 000 pesos mensuales) participan con más del 90% de la población, son precisamente en donde más se alarga el tiempo de recorrido de los transportes: Milpa Alta, Tláhuac, Magdalena Contreras e Iztapalapa^{27/}. La siguiente

^{27/} Se exceptúa Azcapotzalco a pesar de ser una de las delegaciones con mayor población de bajos ingresos. Tal vez este hecho se explique por la ubicación abundante de centros de trabajo en la misma delegación. Contraloría General del Distrito Federal, Encuesta de Opinión, 1977.

cita es un adecuado corolario o lo sucedido en este aspecto:

Merece especial atención el que exista una total coincidencia entre las áreas más deprimidas económicamente y aquellas en que se presentan las mayores deficiencias en los servicios públicos, según se observa en los mapas respectivos^{28/}.

Es decir, las áreas geográficas del Distrito Federal que más fácilmente se pueden identificar por su población de trabajadores, resienten la falta de un satisfactorio transporte público, pero sobre todo del servicio de camiones que constituyen el eslabón inicial de la cadena de modos de transporte que los residentes de esos sectores están obligados a utilizar. Esto es, el trabajador es el usuario típico del medio de transporte dominante (el camión) a pesar del insuficiente y pésimo servicio (ver cuadro 5). Ahora cabe preguntarse por la forma en que dicho servicio incide sobre las condiciones de vida de la clase trabajadora.

28/ Ibidem.

CUADRO 5

USUARIOS DEL TRANSPORTE URBANO EN ALGUNOS PUNTOS DE CONCENTRACION DE
LA ZONA NZT (ESTADO DE MEXICO)
(Porcientos)

Ocupación	Mañana	Mediodía	Tarde	Noche
Obreros	42	62	76	83
Empleados	33	23	12	8
Amas de casa	16	5	3	-
Estudiantes y niños	7	8	3	7

Fuente: Instituto Auriq. Gobierno del Estado de México

2. Los efectos provocados por las condiciones del transporte sobre la clase trabajadora.

La forma en que más claramente repercute el aparentemente "barato" servicio del transporte en la clase trabajadora, es precisamente, en su economía. Según un estudio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, un obrero que vive en Cd. Netzahualcóyotl gasta 4,000 pesos anuales sólo para trasladarse a su trabajo, es decir, aproximadamente el 8% de su salario^{29/}. Actualmente ese porcentaje resulta más elevado, sin embargo, es probable que en el futuro continúe incrementándose, tal como se demuestra a través de los cambios ocurridos en la estructura del gasto familiar entre los años de 1968 y 1977^{30/}.

En el período indicado la proporción del gasto en transporte (privado y público) pasó de 9.45% a 13.4% bajando al mismo tiempo la importancia relativa de los gastos básicos como los alimentos y bebidas, tabaco, ropa y calzado, etc. Estas modificaciones a la estructura del gasto no serían rele

29/ Uno más Uno, marzo 12 de 1979, primera plana y pág. 26.

30/ Como se indica en el cuadro 6, la información de 1968 se refiere al D.F., mientras que la de 1977 correspondió a la ZMCH. Nuevamente no fue posible obtener esos mismos datos exclusivamente para las familias de los trabajadores.

ESTRUCTURA DEL GASTO FAMILIAR MENSUAL¹⁷

Destino del Gasto	Distrito Federal 1968		Zona Metropolitana de la Ciudad de México 1977 (ZMCH)	
	Pesos de 1968	¢	Pesos de 1977	Pesos de 1968
Alimentos y Bebidas	a/ 1 360.79	40.14	2 998.72	1 059.24
Tabaco	28.22	0.83	43.40	15.33
Ropa y Calzado	491.29	14.49	822.65	290.59
Aparatos para el hogar	b/ 167.03	4.93	621.62	219.58
Habitación	c/ 249.19	7.35	d/ 614.36	217.01
Transporte	320.39	9.45	e/ 1 034.81	365.53
Educación	70.95	2.09	204.88	72.37
Médicos	120.22	3.55	234.43	82.81
Atención personal	245.00	7.22	195.32	68.99
Diversión, paseos etc.	165.03	4.87	466.33	164.72
Transferencias a fam.	64.65	1.91	290.01	102.44
Diversos	36.24	1.07	f/ 97.35	34.38
Regalos y funerales	71.11	2.10	52.83	18.66
Suma	3 390.11	100.00	7 676.71	2 711.65

Fuente: Dirección General de Estadística. Datos preliminares (1977) de la Encuesta Nacional sobre Ingresos y Gastos Familiares 1977; Banco de México (1968), La distribución del ingreso en México FCE.

- NOTAS: a/ En los datos originales existía un rubro que incluía disminución de pasivos referido a créditos pagados por almentos, ropa y otros, pero se prorrateó entre cada uno de esos renglones según la importancia del gasto al con do de cada uno de ellos.
- b/ Originalmente se incluía en este ítem la compra de vehículos, luego para hacer la separación de éste último te mos la proporción de 40.7% que las familias de todo el país con ingresos de 6000 a 10 000 pesos mensuales dest naban a la adquisición de vehículos y accesorios, como semejante a lo ocurrido en el D.F.
- c/ Se descontó el gasto imputado en renta para hacer comparables ambos años. Para deducirla se consideró que ést constituía el 70%.
- d/ Al gasto en vivienda se le agregó el gasto en comunicación (teléfono) para hacerlo comparable al mismo concept de 1968.
- e/ Se incluye también el pago por impuesto sobre tenencia de automóviles.
- f/ Incluyó transferencias al sector gobierno.

vantes si el gasto real total de 1977, y por tanto el ingreso, fuera considerablemente mayor al de 1968^{31/} y sólo se hubiese registrado una redistribución del ingreso excedente entre ciertos renglones considerados como superfluos y no básicos, sin que disminuyeran los niveles absolutos en cada rubro. Sin embargo (quadro 6), en términos reales hubo un descenso considerable (20%) del presupuesto de gastos total^{32/}, lo que aunado al aumento nominal y real del gasto en transporte y otros renglones no básicos (muebles y aparatos del hogar y transferencias) agravó el deteriorado nivel de vida del capitalino, en tanto se traduce en un decremento efectivo en el consumo de bienes y servicios fundamentales para la subsistencia. Es de suponer que esa tendencia a la baja en los niveles de consumo sea más acentuada para el grueso de los asalariados que para otros sectores privilegiados.

El aumento obligado en el gasto en transporte, debería constituir un elemento de presión para lograr un alza gene-

31/ Los economistas se han preocupado por comprobar empíricamente la Ley de Engel, la cual señala que a medida que se incrementa el ingreso familiar, después de cierto nivel, la proporción de éste dedicada a la alimentación disminuye y viceversa. En el período que ahora observamos sucede lo contrario (en forma global), esto es, que a un ingreso menor se reduce la proporción del gasto destinado a la alimentación como resultado, entre otras cosas, del aumento en los gastos forzosos en transporte.

32/ Los dos años no son absolutamente comparables en virtud de los ajustes hechos a las cifras y además se refieren a dos ámbitos geográficos distintos, pero indudablemente reflejan un hecho evidente y comparable para todas las familias de los trabajadores.

ral de salarios, sobre todo para los trabajadores del AUCM y de los centros urbanos en donde se empieza a manifestar este fenómeno. Dada la actual correlación de fuerzas sociales ello no ha sido posible y únicamente, de manera aislada, los grandes sindicatos nacionales puede incorporar en sus contratos-ley, reivindicaciones no salariales destinados a cubrir parcialmente el creciente gasto en transportes. Por consiguiente, siendo el deterioro general de los salarios reales un hecho innegable (el salario mínimo real en 1975 es inferior un 8.10% respecto al de 1970) al mismo tiempo que el transporte está absorbiendo cada vez mayores porcentos del ingreso familiar del trabajador, es obvio que otros renglones del gasto, como la alimentación y el vestido, se hayan contraído significativamente.

Por lo menos en esta coyuntura histórica estamos presenciando una pauperización absoluta de las masas de poseidas. Y mientras los trabajadores y sus organizaciones no puedan adquirir el suficiente peso e independencia como para sacudirse el control del Estado ejercido por medio de la burocracia sindical y la represión, el valor de la fuerza de trabaja seguirá efectivamente reduciéndose^{33/}.

33/ El valor de la fuerza de trabajo expresa el tiempo de trabajo necesario para producir los medios de subsistencia. Como prácticamente ese tiempo medio para cada mercancía-salario no ha variado notablemente en el corto período analizado, la baja en el salario real implica la eliminación o la disminución de algunos medios de subsistencia. Lo que se materializa, entonces, en el nuevo salario (forma transfigurada del valor de la fuerza de trabajo), es un tiempo de trabajo necesario menor.

CUADRO 7
 TIEMPO PROMEDIO DIARIO DE RECORRIDO ENTRE LUGAR
 DE TRABAJO Y DOMICILIO DEL TRABAJADOR (1974 y 1976)

P. E. A. de la ZMCH (1976)		Obreros de la Zona Industrial Vallejo (ZIV) (1974)	
Tiempo medio utilizado (minutos)	Porcentaje de usuarios	Tiempo medio utilizado (minutos)	Porcentaje de usuarios
7.5	25.37	15	19.71
27.5	27.62	45	38.21
45.0	15.57	60	23.97
90.0	30.09	75	13.85
150.0	1.35	105	4.26

Cuadro elaborado a partir de las siguientes fuentes: Dirección General de Estadística y D.D.F. Encuesta Nacional de Hogares 1976; Asociación Industrial Vallejo, Estudio Económico, 1974.

El tránsito entre lugar de trabajo y domicilio le significa al obrero, además del gasto monetario, un consumo de tiempo y esfuerzo físico y mental continuamente en aumento; todo parece indicar que los tiempos de recorrido entre lugar de trabajo y domicilio se ha incrementado considerablemente. Por otra parte, según se desprende del cuadro 7 la incidencia es mayor sobre los obreros que sobre el conjunto de la población económicamente activa^{34/}; el tiempo medio utilizado por la población económicamente activa del Distrito Federal para viajar fue de 45.6 minutos en 1976 y el obrero que trabajó en la Zona Industrial Vallejo (ZIV) dos años antes invirtió 49.3 minutos en promedio. Cabe aclarar también que seguramente este último lapso es inferior, a su vez, al del obrero medio sujeto a condiciones diferentes a las de los obreros que concurren a trabajar a la ZIV, la cual se abastece de la fuerza de trabajo procedente de la Zona NET y sobre todo de la misma delegación de Azcapotzalco donde está enclavada la ZIV^{35/}; así en el otro extremo se encuentran los trabajadores residentes en Cd. Netzahualcóyotl de los cuales sólo el 17.3% tiene su centro de trabajo en el mismo municipio mientras que el resto se reparte principalmente en las delegaciones centrales viéndose obligadas a destinar al transporte, en promedio, dos horas diarias y en algunas ocasiones

34/ Un concepto empírico que hace abstracción de las diferencias fundamentales entre distintos tipos de asalariados y no asalariados.

35/ El 42% de los trabajadores que se dirigen a su trabajo en Azcapotzalco proceden de la misma delegación, la cual representa una proporción superior a la media, si consideramos a todos los municipios y delegaciones de la ZMCM. Ver cuadro 4.

hasta cinco horas. A final de cuentas, ese alargamiento constante del tiempo de transporte se convierte para el trabajador en un aumento virtual de la jornada de trabajo.

De la misma manera, dado el deficiente estado del transporte, al tiempo forzosamente perdido en los desplazamientos se le agrega el consumo de esfuerzo humano del trabajador; se estima, por ejemplo, que el trabajador pierde un 25% de sus energías físicas provocando un deterioro en su salud y en su capacidad de trabajo y, por otro lado, al sufrir constantemente la angustia de no poder llegar a tiempo a su centro de trabajo ocasiona enfermedades de tipo neurótico^{36/}. Una forma indirecta de evaluar ese desgaste físico, es la preocupación manifestada por el grupo de empresarios de la ZIV acerca del pésimo servicio de transporte; reclaman al gobierno un eficiente transporte público, masivo y rápido que les permita a sus trabajadores llegar menos cansados y puedan rendir más en sus labores^{37/}. Recientemente se ha sabido de las nuevas políticas de empleo establecidas por los núcleos industriales del norte de la AUCM, quienes limitan la incorporación de nuevos obreros en función del lugar de residencia, admitiendo sólo a aquellos que se encuentran dentro de un área cercana a las fábricas.

^{36/} Excelsior, 7 de agosto de 1975 y 15 de mayo de 1978. Los datos, según el reportaje, fueron proporcionados por instituciones médicas oficiales.

^{37/} Asociación Industrial Vallejo, Estudio económico 1974. La situación descrita corresponde a cinco años atrás, seguramente las condiciones son ahora peores.

En síntesis, aunado al crecimiento territorial y demográfico del AUCM y a la ubicación cada vez más desventajosa de la vivienda de los trabajadores con respecto a su lugar de trabajo (expresada en tiempo y distancia), el poco dinamismo del sistema de transporte, pero en especial al ineficiente autotransporte, ha incidido negativamente en las condiciones de vida del asalariado y, por tanto, en las posibilidades de reproducción de su capacidad de trabajo. Es difícil separar, como ya se mencionaba, el impacto del autotransporte sobre la situación económica y el estado de salud de la clase trabajadora, de los cambios que están ocurriendo en un contexto social más amplio derivados de la nueva correlación de fuerzas sociales. En definitiva se asiste a una degeneración general del nivel de vida del obrero a lo cual se suma el hecho de que en las grandes aglomeraciones urbanas están adquiriendo una creciente importancia relativa los gastos obligados de transporte. Se está atentando contra los límites históricos del valor de la fuerza de trabajo al hacer retroceder las reivindicaciones económicas históricamente alcanzadas y muy probablemente, por lo menos en esta coyuntura, grandes grupos de asalariados se encuentran por abajo del límite natural del valor de la fuerza de trabajo. No obstante, la carencia de indicadores sobre mortalidad, morbilidad y esperanza de vida por clases sociales o estratos socio-económicos, dificultan comprobar tal afirmación.

1. Antecedentes históricos

El funcionamiento del autotransporte también llamado "camión" o "autobus" aparece cubierto de una manta legaloide a la que contribuye además, una organización empresarial de camioneros ("Alianza de Camioneros") muy interesada en el ocultamiento de la situación económica real que priva al interior de cada línea y en el conjunto de las empresas. Por un lado se habla de la existencia del "pulpo camionero", dando a entender con ésto el carácter monopolístico de la rama, es decir, presupone una elevada concentración del capital y de poder de decisión en pocas manos, manejando el servicio de transporte en función de las ganancias sin tomar en cuenta las necesidades insatisfechas del usuario. De otra parte de jure, se trata de una actividad que, aunque desarrollada por empresarios individuales, está fuertemente controlada por el Estado a través de reglamentos que la circunscriben de manera más rígida, en relación a la mayoría de las industrias del país.

Atendiendo a esta última característica parecería inadecuado, en una primera instancia, calificar a la industria

del autotransporte como típicamente capitalista. Creemos, por el contrario, que una vez analizada su lógica de operación y descrito su génesis y evolución, podremos explicarnos el verdadero sentido de las prácticas de los camioneros, aparentemente alejadas de un comportamiento puramente capitalista. El recorrido histórico, que viene a continuación, nos permite también ubicar la importancia social y política que ahora juega el camionero.

Los predecesores del autobús lo fueron las camiones improvisadas en vehículos de transportación, que empezaron a circular a mediados de la década del diez, cumpliendo un servicio complementario al que proporcionaban los tranvías, en aquel entonces el medio dominante de transporte^{38/}. En esos años, en que la identificación del trabajador como propietario (chofer) y su medio de trabajo (camión) era manifiesta, la lucha y el empuje individual por apoderarse de una mayor porción del mercado creciente de usuarios redituaba en mayores ingresos; se trataba, digámoslo así, de un servicio personal o familiar, pero con un incipiente y enérgico espíritu competitivo propio de toda industria capitalista. El crecimiento de la po

^{38/} En cuanto a los aspectos históricos del autobús nos hemos apoyado en el estudio, de gran actualidad todavía, de Moisés T. de la Peña: El servicio de autobuses en el Distrito Federal, México, 1943.

blación acompañado de la ampliación física de la ciudad fue una condición para que el autobús, cada vez más adecuado técnicamente a las necesidades de transportación, se apropiara del mercado marginal proporcionado por los nuevos habitantes de las zonas periféricas a donde el tranvía no podía acudir por estar sujeto a la rigidez de sus redes viales. No resignados con ese estado de cosas, los primeros "camioneros" fueron desplazando al tranvía hasta colocarlo en la posición que antes tenían ellos; de un simple apéndice pasaron a asumir el rol principal. Tal desplazamiento que representa claramente un ejemplo de la tendencia, en las etapas iniciales del desarrollo capitalista, del proceso de incorporación de toda actividad con posibilidades de obtener ganancia a la égida del capital (pero que posteriormente, como en el caso específico del transporte, el movimiento tiende a ser el opuesto), fue acelerado por los procedimientos "económicos y extraeconómicos", no menos violentos, que los "camioneros" pusieron en marcha.

Una vez consolidada su posición en el mercado se dieron los primeros pasos hacia la concentración de transporte entre pocos individuos; prueba de ello son las primeras regulaciones estatales que limitaron el número de permisos (unidades) de ruta que cada persona podía poseer, con el fin de mantener la imagen de que el transporte no era una industria mo-

nopolizada, imagen que pretende reproducirse hoy día. En otras palabras, empezaban a surgir los primeros signos de una empresa capitalista, pero con ciertas peculiaridades que también parecen prolongarse hasta ahora. La descripción y el juicio sustentados por M.T. de la Peña parecen muy acertados para la situación reinante a principios de los cuarenta y son un eslabón también muy importante para explicar los hechos recientes:

...pero el hecho de que muchos propietarios se manejan en tal forma (propietario-chofer) no quiere decir que esta sea la única manera de trabajar con éxito en la industria, y buena prueba es que quienes cuentan con mayor número de carros consagran su tiempo, si son realmente viejos "camioneros", a la administración de las líneas ocupando altos cargos, ... y que los no "camioneros", es decir, los llanamente inversionistas se dedican a otros negocios^{39/}.

Es decir, la posibilidad de hacer rentable una nueva actividad, como el autotransporte, va transformando al artesano (propietario-chofer), dependiendo de su éxito personal, en comprador de fuerza de trabajo o en asalariado y, por otro lado, permite atraer empresarios capitalistas propiamente dichos que sólo adelantan capital-dinero sin aportar trabajo personal como los pequeños propietarios. En consecuencia, empieza a manifestarse la tendencia a la desaparición de la forma precapitalista definida como propietario-chofer. El predo

^{39/} Ibidem, p. 52

minio del gran capital en la actividad no obsta, sin embargo, para que coexista y se articule actualmente con el pequeño capital.

La plena sustitución del chofer-propietario por el "inversionista" al cual se hizo alusión anteriormente, presupone un cierto nivel de ganancia que hacen a la rama tan rentable como cualquier otra. Sin embargo, el transporte en esta modalidad no muestra el dinamismo ni se desarrolla con la nitidez de otras industrias como consecuencia: del marco ju rídico-ideológico en que nació y se desarrolló el empresario y que regula su actividad como capitalista; de la estrecha de pendencia que guarda respecto a la dotación de infraestructura vial, que puede ser más o menos rígida y por la cual compete con los otros medios de transporte de personas y con el trans porte de mercancías y; de la incidencia cada vez mayor que tiene sobre las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo al mismo tiempo que constituye el motivo aglutinador de las luchas reivindicativas populares y pluriclasistas, lo cual restringe considerablemente la posibilidad de una políti ca tarifaria liberal.

De los factores mencionados el que más ha contri buído a obstaculizar el crecimiento del autotransporte es el control legal que el Estado ejerce sobre éste. En un prínci

pio se buscó encasillar formalmente a la actividad dentro de los límites de la relación chofer-propietario, contrastándola con el "monopolio del tranvía", pero después, aunado a los vínculos políticos reafirmados a través del tiempo entre "camioneros" y gobierno^{40/}, ese mismo marco legal que restringía el número de permisos de ruta por persona, fué y sigue siendo utilizado para encubrir el acaparamiento de los medios de producción (camiones) y la violación de las leyes laborales. El empresario así procreado difiere notablemente del "shumpeteriano" dinámico y previsor, con objetivos bien definidos de acumulación a largo plazo y dispuesto a sujetarse a las leyes generales promulgadas por el Estado que lo colocan en pié de igualdad con el resto de los capitalistas. Contradictoriamente, sin embargo, la reglamentación no sólo consiente el encubrimiento de la acción del "permisionario" o "camionero", sino que también lo penaliza al someterlo a un control de precios con miras a la protección del "bienestar de la comunidad", convirtiéndose en factor contrarrestante a la elevación de la ganancia,

40/ De la Peña menciona la importancia que tuvieron los primitivos "trabajadores del volante" cuando combatieron contra la revuelta delahuertista como aliados del entonces presidente Alvaro Obregón, de quien recibieron ayuda tanto cuando se enfrentaron a las compañías tranviarias como cuando se trató de obtener apoyo financiero para modernizar el equipo de transporte. Los "compromisos" se han ido afianzando, concediéndole ahora el gobierno a la Alianza de Camioneros un escaño de la Cámara de Diputados, entre otros beneficios menos evidentes.

que de otro modo sería mayor si el precio de monopolio rígera libremente^{41/}. En suma, se trata de un elemento que si por un lado oculta la propensión a la concentración y centralización de capital por otra, resta estímulo e incrusta trabas a su desenvolvimiento^{42/}, que los camioneros procuran eliminar a través de la sobreexplotación de la fuerza de trabajo enajenada y de la transgresión continua a las mismas disposiciones locales que constriñen su funcionamiento (no se respetan tarifas oficiales, se alteran recorridos, etc.).

Por otro lado, ya señalábamnos antes, el origen técnico de la creciente incapacidad de las vías de tránsito para dar cabida a una mayor cantidad de vehículos que dificulta, por tanto, el funcionamiento expedito del servicio de auto-trans

41/ El precio de la mercancía es una transfiguración del valor que en última instancia lo determina. Pero generalmente existe una desviación de los precios respecto de su valor por la divergencia necesaria entre la oferta y la demanda, luego, cuando las condiciones que privan son monopólicas, como lo sería el caso de transporte, mayor es la tendencia a que el precio supere al valor y a que la tasa de ganancia de esa industria supere a la tasa de ganancia media, al menos temporalmente.

42/ "No se obliga a los permisionarios a violar tal disposición (el número de permisos por persona), sino que de paso se causan serios perjuicios a los intereses de los trabajadores, mermándoles prestaciones legales al amparo de una simulación; obliga a los propietarios, cuando quieren ser respetuosos de la ley... (a) invertir sus ganancias en otra clase de negocios... restando posibilidades de desarrollo a una industria que mucho lo necesita". Ibid. P. 53.

porte y consecuentemente su rendimiento económico, se localiza, paradójicamente, en el insuficiente número de vehículos de transporte público y en la excesiva cantidad de automóviles particulares constantemente en aumento.

2. El carácter capitalista de la producción del autotransporte y su rentabilidad.

Se ha hecho referencia a la actividad del transporte como productora de un servicio, es decir- de un bien económico intangible, no físico. También en los párrafos anteriores se ha puntualizado que esa actividad es capitalista. Pero, para lograr una caracterización más rigurosa de las empresas camioneras del AUCM, se requiere darles una connotación precisa a esos términos.

Para definir el carácter capitalista del funcionamiento de los transportes, de partida se considera que el resultado de la actividad del sistema de transporte urbano es una mercancía en el sentido de que su valor de uso no es el fin inmediato de sus productores directos^{43/}.

43/ Karl Marx, El capital, libro I, capítulo VI (inédito). Siglo veintiuno editores, 1975, México p. 5.

La producción de esta mercancía en su forma de valor de uso se realiza a través de un proceso de transformación en que los medios de trabajo, específicamente las materias auxiliares (gasolina, aceite, llantas, etc.) y los instrumentos de trabajo (camión, trolebús, etc.), son utilizados y operados por intermedio del trabajo vivo, del despliegue de la fuerza innata al trabajador (chofer u operador)^{44/}. Todos estos componentes del acto de producción son comunes a todo proceso de trabajo sin importar el modo de producción sobre cuya base se efectúa^{45/}.

Lo que efectivamente determina que esta mercancía sea producida en forma capitalista o a que este proceso de producción se le identifique como capitalista, es la creación de un plusvalor. En otras palabras su carácter capitalista se desprende del hecho de que el empresario "dispone, por lo tanto, de los factores para producir artículos cuyo valor es mayor que el de los elementos que la producen..."^{46/}. Este plusvalor es el resultado del trabajo no pagado por el propietario del capital, extraído al trabajador en el proceso de producción. Por esta razón, al ser una rama de la producción donde se crea

^{44/} En este proceso de trabajo particular no existe un objeto de trabajo o materia prima que sea transformada por la fuerza de trabajo.

^{45/} Ibidem, p. 9 y 10

^{46/} Ibidem, p. 5

valor, hemos llamado industria a la actividad del autotransporte^{47/}.

De otra parte, generalmente se inserta al transporte en lo que de forma genérica se conoce como "servicios". Esta tipología descansa básicamente en que lo mismo el transporte así como todos los efectos útiles producidos en forma personal sin mediar trabajo asalariado (el autotransporte en sus etapas iniciales peluqueros, trabajadores domésticos, etc.), son producidos y consumidos simultáneamente: "El efecto útil solo se puede consumir durante el proceso de producción". Pero la impronta que distingue al transporte del resto de los servicios personales es que el "valor de cambio de este efecto útil está determinado como el de todas las mercancías, por el valor de los elementos de producción consumidos en él más plus valor que ha creado el plustrabajo de los obreros ocupados en la industria del transporte"^{48/}.

Otra fuente de confusión puede surgir cuando se habla de los servicios bancarios, comerciales, etc., en fin, de aquellas operaciones que aceleran el proceso de circulación del capital. Los costos involucrados en estos servicios y su reposición con un margen de ganancias constituyen una deduc-

47/ Karl Marx, El capital, Tomo II, Vol. IV, siglo veintiuno ed. 1976 Méx. p. 59

48/ Ibidem, p. 62

ción del plusvalor o del plusproducto creado en el proceso de producción. Es decir, estas actividades capitalistas ni producen mercancías ni crean valor nuevo a diferencia del auto-transporte.

Pero tampoco a todo el sistema de transporte de per-
sonas en el AUCM se le puede calificar de industria en el sentido antes descrito. El transporte administrado por el gobier-
no local (metro, trolebús y tranvía, principalmente) no persi-
gue la producción de plusvalor directamente; su finalidad es,
más bien, crear las condiciones propicias para la formación y
apropiación de plusvalor en favor de capitalistas particulares
(permisionarios, capitalistas de la construcción, etc.).

Dado lo anterior, resulta entonces conveniente ob-
servar la "eficiencia" capitalista de la industria del auto-
transporte en términos de su rentabilidad y de las vicisitudes
que esta ha sufrido en el período bajo estudio. El conocer
los límites y variaciones de la ganancia, a su vez, deja en-
trever lo que el futuro le depara al autotransporte, pues una
industria con una tasa de ganancia inferior a la media social
y constantemente en declive, tiende a desaparecer.

El volumen de las ganancias de las empresas camio-
neras entre 1970 y 1975 creció en términos reales en un 216%

CAPITAL INVERTIDO Y GANANCIAS ANUALES DE LAS EMPRESAS URBANAS Y SUBURBANAS (MILES DE PESOS)

C o n c e p t o s	A precios corrientes				b/A precios constantes (1968=100)				
	1970	1975	1977 ^{a/}	1970	1975	1977 ^{a/}	1970	1975	1977 ^{a/}
Número de Empresas (unidades)	161	82	72	161	82	72	161	82	72
Número de vehículos (unidades)	7366	7619	6612	7366	7619	6612	7366	7619	6612
Pasajeros transportados (miles)	2159990	2834909	1713264	2159990	2834909	1713264	2159990	2834909	1713264
Insumos Totales:									
Combustibles y lubricantes	220973	237707	266522	202356	237707	266522	202356	237707	266522
Llantas y cámaras	53249	87996	88885	48852	87996	88885	48852	87996	88885
Refacciones	96292	252277	375109	88341	252277	375109	88341	252277	375109
Gastos de reparación y man.	58445	96065	53619	53619	96065	53619	53619	96065	53619
Gastos de vulcanización	10110	21241	9275	9275	21241	9275	9275	21241	9275
Energía eléctrica	809	1387	742	742	1387	742	742	1387	742
Servicios de propaganda y pub.	29	170	27	27	170	27	27	170	27
Comisiones	1403	63	1287	1287	63	1287	1287	63	1287
Otros gastos	36244	54997	362866	33251	54997	362866	33251	54997	362866
Ingresos brutos totales	1128716	3168125	2571018	1035519	3168125	2571018	1035519	3168125	2571018
Insumos totales	477554	754903	1882686	438123	754903	1882686	438123	754903	1882686
Valor agregado censal bruto	651162	2413222	-	597396	2413222	-	597396	2413222	-
Remuneraciones al personal	304529	527749	789304	278872	527749	789304	278872	527749	789304
Gastos por intereses	12635	10538	-	11592	10538	-	11592	10538	-
Rentas y Alquileres	2913	3585	-	2672	3585	-	2672	3585	-
Depreciación	37642	225829	-	34534	225829	-	34534	225829	-
Ganancias brutas estimadas d/	293443	1645521	688332	269214	1645521	688332	269214	1645521	688332
Ganancias brutas por vehículo e/	39837	215976	104103	36548	215976	104103	36548	215976	104103
Capital invertido neto al 31. de dic.	830461	1460001	-	760495	1460001	-	760495	1460001	-
Valor bruto de los activos fijos	931595	1511633	-	853109	1511633	-	853109	1511633	-
Valor bruto del equipo de transporte	882818	1481961	-	808441	1481961	-	808441	1481961	-

Fuente: Dirección General de Estadística, Censo de Transportes 1970 y 1975, México; Dirección General de Estadística, Informes trimestrales de las empresas (no publicados).

- a/ No está contabilizadas todas las empresas. Son datos parciales pero representan una parte considerable del total.
- b/ Se tomó el Índice (promedio) de precios al consumidor de la Cd. de México. Banco Nacional de México, México en cifras, Información estadística a diciembre de 1977. Suplemento.
- c/ Además del gasto de insumos incluye los demás componentes del valor agregado bruto.
- d/ Esta cifra aparece en el censo bajo el rubro de otros y como componente del valor agregado bruto.
- e/ Se obtiene de dividir las ganancias brutas estimadas entre el número de vehículos.

lo cual no sería significativo si aparejadamente la masa de ca
pital fijo, constituido principalmente por el equipo rodante
(camiones), hubiese aumentado considerablemente. Sin embargo,
el coeficiente de ganancias por unidad de transporte^{49/} regis
tra también un incremento no despreciable del 206%. Estos in
dicadores a primera vista impactantes son insuficientes para
detectar la rentabilidad y su evolución; relacionar la masa de
ganancias con el número de camiones, aunque resulte un índice
elevado y creciente, no es argumento válido para considerar lu
crativa la actividad ni para atraer nuevos capitalistas, si
éstos pudieran acceder al mercado aportando nuevo capital.
La tasa de ganancia, en cambio, es un criterio objetivo para
distinguir la prosperidad económica de cualquier industria y el
idioma universal del mundo capitalista. Calculada entonces,
la tasa de ganancia^{50/} para ambos años observamos lo siguien-

^{49/} Este coeficiente se obtiene, simplemente de dividir la masa de gan
ancias total entre la suma de los vehículos existentes.

^{50/} Para nuestra estimación de la tasa de ganancia simplemente se selecc
ionaron los renglones más adecuados del cuadro 8 y luego se sustituyeron en
la ecuación:

Tasa de ganancia = masa de ganancia/capital constante más capital
variable. Así, la tasa de ganancia resultó de dividir el concepto de "gan
ancias brutas estimadas" entre la suma de "valor bruto de los activos fijos", "re
muneraciones al personal" y los "insumos totales". Cabe aclarar, además, que
para fines de este cálculo, al ítem "ganancias brutas estimadas del cuadro 8,
se le dedujo el "pago a otros factores de la producción", integrado por las
rentas y alquileres, dado que constituyen una sangría a la plusvalía (o ga
nancia) ya generada en el proceso de producción.

te: en 1970 ascendió a 17% y en 1975 a 59%, lo que representa un incremento del 247% en cinco años, o sea una tasa media anual de crecimiento de 28% aproximadamente; es decir, con el mismo capital total de 1970, que de hecho descendió ligeramente en términos reales en 1975, fue posible obtener un nivel de ganancia más elevado, contrastando sensiblemente con la crisis económica que mostraba ya sus primeros síntomas (el PNB creció en 4.1% en 1975, mientras que en 1970 se registró un aumento del 6.9%^{51/}.

El estado así descrito para ese período relativamente corto (1970-1975) parece revertirse un poco después y prueba de ello podrían ser las declaraciones del representante de la Alianza de Camioneros al decir de la "crítica situación que hace incosteable trabajar los autobuses urbanos con tarifas reducidas"^{52/}. También, en esta dirección apunta la información obtenida a través de los informes de las empresas de camiones urbanos y suburbanos presentados cada trimestre a la Dirección de Estadística. Así, para el año de 1977 verificamos lo siguiente (ver Cuadro 8): aunque no se trata del total de empresas existentes en el D.F., se puede observar que las ganancias rea-

^{51/} Banco Nacional de México, México en cifras, Información estadística a diciembre de 1977. Suplemento.

^{52/} Del periódico Uno más Uno, marzo 6 de 1975, p. 25

les brutas por unidad (único índice viable de calcular) es similar a lo arrojado en 1970 (36 773 pesos y 36 548 pesos respectivamente); y lo mismo pasa si estimamos las ganancias en relación a los ingresos brutos totales (26.77% y 26% respectivamente). Para hacer más precisa nuestra observación, seleccionamos sólo a las empresas que arrojaban pérdidas, encontrando que el coeficiente del gasto total por vehículo era superior casi un 30% sobre el coeficiente medio calculado para el total de empresas (Cuadro 9). La razón de esta diferencia podría estar entre dos alternativas: 1) la deficiente organización de las empresas o, 2) sobrestimación de los gastos. Normalmente la desorganización en cualquier empresa se refleja en los gastos excesivos en administración (pago de sueldos, gastos, intereses, etc.) y en el caso del transporte sería más claro dado que existen normas generalizadas de desgaste de equipo y compra de refacciones conocidas por todo empresario. Basándonos entonces en los coeficientes del gasto en cada concepto (Cuadro 9) se tiene que los gastos propios de administración y funcionamiento del servicio ocasionan coeficientes inferiores al promedio, mientras que los coeficientes del gasto en aceite, cámaras, accesorios y llantas lo superan fácilmente. Se colige, pues, que es la sobrestimación artificial de los gastos y no la ineficiente estructura administrativa la

CUADRO 9

EFICIENCIA DE LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE DEFICITARIAS EN
RELACION A LA EFICIENCIA MEDIA EN LA CIUDAD DE MEXICO EN 1977
(pesos corrientes)

Renglón del gasto	Coeficientes gasto por vehículo anual	
	Total de empresas	Empresas deficitarias
Sueldos de choferes y operadores	86 992	85 405
Sueldos de empleados	15 328	12 720
Salarios de obreros	7 233	14 927
Prestaciones	15 180	27 470
Combustible	35 330	26 234
Lubricantes	6 788	9 126
Llantas y Cámaras	14 046	27 009
Accesorios	59 278	111 832
Otros gastos	57 343	67 186
Suma de gastos	297 518	381 909

Fuente: Dirección General de Estadística. Secretaría de Programación y Presupuesto.

CUADRO 10

DISTRIBUCION DE LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE SEGUN
GANANCIAS POR VEHICULO EN LA CIUDAD DE MEXICO 1977.
(pesos corrientes)

Nivel de ganancias	Número de empresas		Rel. Acum.	Número de unidades*		Rel. Acum.
	Absoluto	Relativo		Absoluto	Relativo	
-50 000 a -250 001	3	4.17	4.17	330	5.21	5.21
-25 000 a 0	6	8.33	12.50	365	5.77	10.98
1 a 25 000	16	22.22	34.72	1 082	17.10	28.08
25 001 a 50 000	15	20.83	55.55	839	13.26	41.34
50 001 a 75 000	7	9.72	65.27	304	4.80	46.14
75 001 a 100 000	7	9.72	74.99	1 137	17.97	64.11
100 001 a 150 000	1	1.39	76.38	557	8.80	72.91
150 001 a 200 000	6	8.33	84.71	669	10.57	83.48
200 001 a 250 000	4	5.56	90.27	268	4.24	87.72
250 001 a 300 000	2	2.78	93.05	132	2.09	89.81
300 001 a 350 000	1	1.39	94.44	45	71	90.52
350 001 a 400 000	4	5.56	100.00	600	9.48	100.00
SUMA	72	100.00		6 328	100.00	

Fuente: Dirección General de Estadística. Secretaría de Programación y Presupuesto

* Unidades en circulación.

que provoca los resultados deficitarios de las empresas^{53/}.

Por otra parte aún aceptando la existencia de empresas con pérdidas, no es posible generalizar esa "crítica situación" para todas ellas. Con la información para las 72 empresas (con, aproximadamente, el 90% del total de vehículos) se elaboró el Cuadro 10, del cual se derivan dos cuestiones principales: 1) se aprecia una ligera concentración de unidades de transporte en empresas con mayores coeficientes de ganancias, por vehículo^{54/} (el 34.8 de las empresas con coeficientes mayores de 75 000 pesos son propietarias del 53.9 del total de unidades de transporte). 2) Del cuadro 10 se desprende también que ese casi 35% de empresas obtienen tasas de ganancia superiores del 20% anual^{55/} y las que ocupan el estrato superior

53/ El nivel de confiabilidad de estas cifras obliga a tomarlas con ciertas reservas. De acuerdo a lo mostrado todo hace suponer que los gastos están sobrestimados. Al parecer estos informes trimestrales son considerados como un trámite burocrático sin trascendencia, pero no dejan de mostrar ciertos detalles relevantes.

54/ La concentración de autobuses en líneas o empresas difiere del acaparamiento practicado por los permisionarios individuales, pues otros pueden ser propietarios de vehículos en distintas líneas. Este último dato es casi imposible de obtener debido a la legislación vigente sobre el número de permisos por persona, pero es un secreto a voces que un grupo reducido de camioneros es poseedor de la mayor parte de las unidades.

55/ El capital avanzado por vehículo se estimó en 430 000 pesos, aproximadamente; se procedió, como se hizo antes, sumando al costo del vehículo los gastos en insumos y el pago de sueldos y salarios. Se omitió del cálculo el valor del resto de los activos fijos pues se carecía de la información, sin embargo, no alteraría significativamente la tasa de ganancia dado que, según el Cuadro 8, no representa ni el 2% del total de los activos. Ver, Irma E. Espinoza Sánchez, Costos del transporte en la ciudad de México, Tesis, UNAM.

(5.56%) alcanzan tasas cercanas al 90%. Procede aclarar también, que la agrupación de las cifras de rentabilidad por línea reflejan una imagen distorsionada de lo que sucede al interior de la actividad, puesto que en algunas líneas coexisten al lado de los grandes propietarios cierto número de pequeños camioneros cuyo trabajo personal de supervisión y control directo de las operaciones todavía subsiste.

De cualquier modo, a pesar de los gastos inflados para 1977, es de suponer que las condiciones medias de rentabilidad no difieren de las obtenidas en 1970. Sin embargo, debe enfatizarse sobre las fluctuaciones tan marcadas que en ese período experimentó la tasa de ganancia y que dadas las condiciones a que está sujeta esa variación (tema del siguiente apartado), no es posible prever una recuperación de esa tasa hasta los niveles alcanzados en 1975, ni aún asegurar que el descenso observado entre 1975 y 1977 se detendrá. Los límites de esa caída en la ganancia o la posible reactivación de la industria dependerá de la modificación de los parámetros en los cuales se mueve: el marco legal regulador del funcionamiento al interior de la empresa y en sus relaciones con las otras empresas, y el condicionamiento físico-urbano que resulta de la acción urbanística del gobierno local.

3. Factores que permiten mantener una tasa de ganancia mínima.

a. La movilidad de las tarifas y el fraccionamiento de las rutas.

El usuario del transporte que radica dentro de los límites geográficos enmarcados por el Anillo Interior (vía semirápida, de forma aproximadamente circular, inscrita en territorio del Distrito Federal), tiene a su alcance todos los tipos de medio de transporte sean o no eficaces. Pero, como se hacía notar anteriormente, existen otras regiones del AUCM habitadas en su mayor parte por asalariados de bajos ingresos, donde se presentan las mayores deficiencias del servicio de transporte. En consecuencia, dada la rigidez en la ubicación de la vivienda y la lógica particular de localización de las "fuentes de trabajo", las posibilidades de las mayorías insolventes para elegir el medio de transporte idóneo en función del precio, la comodidad, etc., son nulas.

Al trabajador su familia se le imponen, entonces, condiciones urbanas externas a su domicilio que al evolucionar tienden a crear situaciones adversas a las necesidades de repro

ducción de la fuerza de trabajo. Por el contrario, el propietario de los medios de transporte al disponer de un amplio mercado cautivo, nunca cubierto, puede actuar al margen de lo lícito mediante aumentos de tarifas no autorizadas segmentando artificialmente los recorridos asignando tarifas parciales para cada subdivisión, que se traduce, finalmente, en un precio mayor por el mismo recorrido que inicialmente efectuaba.

Las necesidades de traslado llegan a ser tan urgentes para la clase trabajadora que está dispuesta a pagar precios más elevados por el servicio de transporte, con el fin de evitar la sanción económica que implica la ausencia en sus lugares de trabajo. Así la posibilidad de aumentos generales en la tarifa de transporte se mostró con mayor evidencia durante el período de 1970-1975, lo que concuerda con el aumento en la tasa de ganancia de la industria.

En el período antes mencionado se experimentó un incremento real en el precio medio^{56/} del pasaje del 18.75%, es decir, un incremento mayor al del alza en el costo de la vida, mientras que el número de pasajeros creció en poco más del

56/ Se calculó dividiendo los ingresos totales, a precios constantes, entre el número de pasajeros transportados por todo el sistema de autotransporte (Ver Cuadro 8)

30% a expensas de un mayor hacinamiento puesto que el número de unidades de transporte casi no se alteró. Esto viene a mostrar la inflexibilidad del sistema de transporte en su conjunto y la extrema dependencia del traslado del asalariado con respecto al autotransporte.

El aumento en el precio medio podría atribuirse a la sustitución de modelos de camión anteriores por los llamados "ballenas", "delfines", y "metrobusés" que se realizó durante el mismo período. Sin embargo, se observa que entre 1970 y 1975 el valor bruto del equipo de transporte descendió ligeramente (ver Cuadro 8). Esta situación anormal se derivaría, aparentemente, de una información censal poco confiable, pero cabe aclarar que no solo la eliminación de los viejos modelos se efectuó de forma gradual una vez depreciados íntegramente, sino que además los nuevos modelos, a diferencia de los primeros, se armaron y continúan armándose con partes de distintos productores (chasis, motor, carrocería), una de las cuales es provista a bajo costo por la Dina, empresa descentralizada. Más bien podría afirmarse, que los aumentos de tarifa autorizados para las nuevas unidades constituyen un incentivo para que los permisionarios se mostraran dispuestos a comprar vehículos de los cuales se desconocía su eficacia mecánica y su factibilidad de operación en la ciudad.

En 1976 el ritmo creciente de los precios del auto-transporte empieza a decaer, y después de 1977 las tarifas autorizadas permanecen sin variación, provocando un descenso marcado de la tasa de ganancias. Ante este nuevo hecho los permissionarios denuncian el carácter rígido de las tarifas que impide cubrir unos costos de producción en aumento, lo que parece indicar el principio de una bancarrota.

Es posible verificar efectivamente que el crecimiento medio de las tarifas entre 1975 y 1977 (Cuadro 11), excluyendo a los autobuses A-110, fue del 42% aproximadamente, un poco menor al incremento registrado en el índice de precios al consumidor en la ciudad de México (47%). Después de 1977 no hay aumento nominales en el precio del transporte, lo que significa un descenso en términos reales.

Cuadro 11
TARIFAS DE LOS AUTOTRANSPORTES URBANOS EN EL
DISTRITO FEDERAL
(pesos)

Tipo de Autobús	1975	1976	1977	Incremento por centual 1975-77	Número de unidades
Delfines	1.40	1.40	2.00	42.9	3,200
Panorámicos	0.60	0.60	0.80	33.3	2 900
Motor delantero	0.60	0.60	1.00	66.7	256
Autobuses A-110	-	1.00	1.50	*50.0	260
Tarifa Media	0,9789		1.3878	41.8	

Fuente: Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transporte

* Incremento anual (1976-77)

Se destaca entonces un cambio significativo en la política oficial de precios del transporte, coincidiendo con la entrada del nuevo sexenio presidencial, que incide sobre la tasa de ganancia. No obstante, esta última no es lo suficientemente baja como para abolir las ventajas alcanzadas en el período 1970-1975; sin embargo, es de esperar que la situación financiera de las empresas en los dos últimos años (1978 y 1979) haya emperorado por esta causa, dado que las tarifas siguen siendo las mismas mientras que los distintos componentes del costo se han elevado. En efecto, se diría que el período de prosperidad del autotransporte, correspondiente al llamado gobierno "populista", permitió la formación de sobreganancias que actuaron posteriormente a modo de colchón económico para los años adversos iniciados en 1976.

Pero el descenso en los precios reales del transporte no es tan acusado como las tarifas oficiales parecen demostrarlo. Al referirnos, por ejemplo, al ingreso medio por pasajero obtenido por los autotransportes urbanos entre 1975 y 1977, se estimó un crecimiento del orden del 56.3% (de 0.935 en 1975 a 1.462 pesos en 1977), mayor al del alza general de precios y superior al incremento de la tarifa oficial media (41.8%). Igualmente al comparar el ingreso medio y la tarifa oficial media en 1977 encontramos una diferencia en favor del

primero de aproximadamente del 5%, cifra seguramente subestimada por el carácter de la información ya comentada.

De lo anterior uno podría desprender lo que diariamente comprueba el usuario del transporte público: la violación de las tarifas establecidas legalmente^{57/}. Pero existe algo más que esa relación unívoca y directa entre precios y ganancia; se ha puesto en marcha un mecanismo eficaz que ha influido en la tasa de ganancia e indirectamente en el precio del transporte total pagado por el usuario para trasladarse entre el lugar de trabajo y su lugar de vivienda: la reducción de los recorridos de cada ruta.

En un principio el fraccionamiento de las rutas fue promovido por el gobierno del Departamento del Distrito Federal (al mismo tiempo que se elevaban las tarifas oficiales), justificándolo como una racionalización en el uso de camión al adaptar a éste como alimentador del metro, columna vertebral

57/ La coalición de Operadores de Transporte Urbano declaró lo siguiente: "en puntos estratégicamente establecidos, donde no hay vigilancia de elementos de tránsito, exigen a los usuarios un nuevo pago para poder continuar su viaje, lo que ocasiona la pérdida de tiempo, sangría a la economía popular y violación a las tarifas establecidas". Excelsior, Mayo 15 de 1978, Primera plana.

del sistema de transporte. Posteriormente en fechas recientes, aunque en menor escala y sobre todo en los autotransportes suburbanos, los permisionarios se abrogan el derecho de subdividir las rutas según sus propios criterios. Los resultados saltan a la vista, según datos censales, el recorrido de cada ruta pasó de 29.5 Kms. en 1970 a 14.5 Kms. en 1975^{58/}; y en 1976 una línea de autobuses urbanos reportaba un recorrido autorizado de 12.6 Kms.^{59/}.

Las ventajas inmediatas del acortamiento de las rutas son fácilmente cuantificables. En 1974, un autobús de primer clase tardaba 137 minutos aproximadamente en realizar una vuelta redonda de 33.39 Kms. pudiendo transportar, un promedio 228 pasajeros^{60/}, y en 1976, 107 minutos eran suficientes

58/ En 1970 los 7 366 camiones urbanos y suburbanos recorrieron 716.57 millones de Kms. y en 1975, 7 619 vehículos alcanzaron un recorrido de 530.167 millones de Kms. (25% menos), lo cual arroja una distancia media por vehículo al día de 266.36 Kms. y 190.64 Kms. para ambos años. Luego, al dividir esta cifra entre el número de vueltas que cada vehículo efectúa diariamente se calculó una distancia media por vuelta redonda de 29 Kms. y 14 Kms. respectivamente.

59/ Lic. Ulises Vidaña Saldaña, "Métodos modernos de administración y control en empresas de transporte" en el Segundo Seminario de transporte público de pasajeros, México, agosto de 1976.

60/ Irma E. Espinoza, op. cit.

tes para hacer un recorrido de 25 Kms., transportando 234 pasajeros^{61/}. En otras palabras, en 1976 era posible transportar por minuto 2.18 personas en cada unidad, además cada pasajero, antes de descender del vehículo recorría 6.82 Kms.; en cambio, en 1974 estos indicadores eran de 1.66 pasajeros por vehículo por minuto y 9.36 Kms. por pasajero, respectivamente. Esto se traduce en mayor uso efectivo del medio de transporte y una mayor tasa de renovación de pasajeros.

Sin duda el mayor aprovechamiento físico de las unidades de transporte repercute en la tasa de ganancia, pero es difícil evaluarlo cuantitativamente aislándolo de otros factores igualmente importantes. En términos más concretos, dejando de lado las posibles variaciones en las tarifas durante el período analizado, al reducirse la distancia de las rutas y al concentrarlas en las áreas que permitieron una mayor captación y renovación de pasajeros con el mismo capital, se logró un incremento en las ventas (ingresos) y en las ganancias por unidad de tiempo.

Obviamente, las posibilidades de seguir aplicando este mecanismo se ven reducidas cada vez más, sobre todo cuando el gobierno local ya no autoriza subdivisiones físicas de

^{61/} Lic. Ulises Vidaña Saldaña, op cit.

los recorridos y cuando la protesta de los usuarios se torna más violenta y organizada, En general, cabría afirmar que se trató de un mecanismo eficaz y redituable del que eventualmente hacían uso los capitalistas hasta 1976 y que al combinarse con aumentos tarifarios propició la era de bonanza del autotransporte, Una nueva perspectiva de mejoramiento la ofrece la nueva infraestructura vial ("Ejes Viales") que permitirá seguramente disminuir el tiempo ocioso de la unidad de transporte al atender una demanda más concentrada, con la ventaja de circular por vías exclusivas a una mayor velocidad. Sobre este aspecto habría de esperar un poco para observar los resultados efectivamente conseguidos a través de la información adecuada, ya que los beneficios de esa medida no se distribuyen entre todas las líneas de autotransportes. Por otro lado, del proceso descrito empieza a vislumbrarse otro efecto producido por el uso amplio del camión: en la medida en que se continúe manteniendo relativamente fija la cantidad total de operadores de los vehículos con todo y que la producción se mantiene en ascenso (pasajeros transportados), las condiciones de trabajo de dichos operadores empeoraría al quedar sujetos a ritmos de trabajo cada vez más intensos.

b. La explotación creciente de la mano de obra

Hemos visto la dinámica de los ingresos de las empresas en los primeros cinco años del período estudiado (Cuadro 8)

como resultado de los aumentos en la cantidad de personas transportadas y del mayor precio efectivamente pagado por el traslado. Este aspecto complementado con la reducción tanto de choferes como del monto de sus remuneraciones, constituyen los factores impulsores de la tasa de ganancia en el lapso de 1970 a 1975; la diferencia creciente entre ingresos y costos ineluctablemente arrojará ganancias en ascenso. La operación contable es válida pero queda sin descubrir el verdadero origen de las mayores ganancias: el grado de explotación a que están sometidos los obreros.

En torno al caso particular de los operadores (choferes) y demás trabajadores vinculados directamente a la producción del "servicio" surgen dos aspectos aparentemente contradictorios. Primero, claramente se observa como la fuerza de trabajo vendida por los obreros al camionero o permisionario es utilizada en el proceso de producción y circulación con mayor intensidad: de 1970 a 1975 la cantidad media de pasajeros transportados pasa de 803 a 1 019 y el número de operadores por camión se reduce de 1.96 a 1.84; es decir, que durante un mismo lapso (un año laborable) menor número de obreros está produciendo más cantidad de valores de uso (servicio de transporte) bajo condiciones de trabajo cada vez más adversas provocadas por el congestionamiento del tráfico, y este proceso

no define otra cosa más que la intensificación de la jornada laboral, puesto que la tecnología del autotransporte poco ha variado como para hacer rápidamente más productivo al trabajador. En contrapartida, la retribución individual aumentó casi un 4% (del Cuadro 12), hecho extraordinario si se le compara con la baja en el poder adquisitivo del salario mínimo en ese mismo período (de 29.3 pesos diarios en 1970 disminuye a 26.9 pesos, a precios de 1968).

Nada más alejado del comportamiento del capitalista individual como su deseo por mejorar las condiciones de vida de sus asalariados y mucho menos cabe para esta fracción particular, que en su intento por recuperar rápidamente su capital los induce a transgredir cotidianamente las leyes que le regulan su actividad (leyes laborales y reglamentos de transporte). De otra parte, tampoco este sector de la clase obrera, como es sabido, cuenta con una organización tal que le permita cristalizar reivindicaciones superiores a las de la clase en su conjunto. ¿Como entonces poder explicar la situación antes descrita?

La respuesta es simple. La generalidad de los obreros en la industria del autotransporte percibe un salario compuesto de una retribución base y de lo más importante, una comisión. En este sentido, en gran medida el salario es una

función de la tarifa de transporte y del número de personas transportadas. Luego al haber aumentado la tarifa muy por encima del alza general de precios (18.75%) lógicamente la percepción bruta por comisiones por chofer tuvo que haber su bido automáticamente, de lo cual se deduce que el permisiona rio no está dando voluntariamente ningún aumento salarial, sino que es consecuencia de un coeficiente fijo de participa ción salarial en el valor de las ventas totales y que incluso, tal vez en algunos casos, la proporción entre salario ba se y comisión pudo haber sido modificada en detrimento del obrero, pero debido a que la percepción global aumentaba no generaba serias dificultades sindicales al camionero.

Podría argüirse que al operar este mecanismo se com pensa el esfuerzo físico del chofer cuando eleva su producción o, lo que es lo mismo, el permisionario sólo aprovecha los in crementos en los precios oficiales, que no dejan de reflejar su posición monopólica o su articulación con la burocracia lo cal dirigente en cierto momento, para poder pagarle un salario proporcional al incremento en la intensidad de la jornada laboral. Sin embargo, el efecto neto de la reducción del personal (equivalente a un uso más intenso de la fuerza de traba jo) y el aumento salarial, favorece al capitalista, exclusiva mente. Por ejemplo (ver Cuadro 12), al disminuir el número

de choferes por vehículo le fue posible abatir el costo variable por unidad de producción (remuneraciones por pasajero) en un 23.36% a pesar del aumento en el salario real, es decir, el salario real per cápita se vió eclipsado por la mayor aceleración en el uso de la fuerza de trabajo lo que permitió producir

Cuadro 12

PERSONAL EMPLEADO Y REMUNERACIONES
(PESOS)

	Choferes, Operadores tripulantes y obreros		Empleados administrativos		Personal sin remuneración		Totales	
	1970	1975	1970	1975	1970	1975	1970	1975
No. de trabajadores	14 470	14 029	3 694	2 648	813	3 010	18 997	19 687
Remuneraciones totales (miles de pesos)	228 324	229 985	50 548	43 318	-	-	278 872	273 303
Rem. por camión (pesos)	30 997	30 185	6 862	5 686	-	-	37 859	35 871
Rem. por trabajador (pesos)	15 780	16 393	13 684	16 358	-	-	14 695	13 882
Rem. por pasajero (pesos)	0.1057	0.0811	0.0234	0.0153	-	-	0.1291	0.0964

Fuente: Cuadro elaborado a partir de los Censos de Transporte de 1970 y 1975. Dirección General de Estadística, Secretaría de Industria y Comercio.

Nota: Las prestaciones y el reparto de utilidades se distribuyeron entre las dos categorías de personal en función de su participación en sueldos y salarios.

a un menor costo variable la misma cantidad de "servicio". En cambio, las condiciones de trabajo de los operarios van en continuo deterioro; éstos ahora requieren de una mayor energía fisi

ca y nerviosa para hacer compatibles dos aspectos que por su naturaleza tienden a oponerse: el límite mínimo de seguridad referido a la conducción de vehículos atiborrados de pasajeros a través de un tráfico vehicular cada vez más congestionado y la obtención de un salario máximo que está en función, la mayoría de las veces, de la renovación del pasaje, esto es del volumen de boletos vendidos.

Sobre el último punto existe cierta información que marginalmente evidencia el excesivo desgaste de fuerza humana en el proceso de trabajo. Son frecuentes las denuncias de algunos líderes de agrupaciones sindicales independientes, quienes insisten en señalar la necesidad del obrero de trabajar largas jornadas con el fin de obtener un salario decoroso. La creciente explotación al interior de la empresa y la explotación directa procedente de los descuentos obligatorios en forma de cuotas "sindicales", cuotas de "gastos de accidentes", "mordidas" y "fianzas" extraída por los sindicatos venales y a través de las artimañas administrativas de los permisionarios, van reduciendo las salidas para una reproducción "normal" de esta fuerza de trabajo. Según el Departamento de Medicina Laboral del IMSS, "uno de cada dos choferes de camión recurre a los sicofármacos", lo que explicaría también el comportamiento "irresponsable y agresivo" de los conductores, así como la can

tividad de accidentes que provocan: "nueve de cierta gravedad cada 30 días, según las partes policiales^{62/}. Aunque esta información no constituye una prueba definitiva, sí ayuda a corroborar el deterioro físico y mental del chofer sujeto a una sobre explotación en aumento.

Los empleados administrativos, en el mismo periodo, disminuyeron también; pero igualmente la ventaja que se derivó de este hecho es apreciable: el costo unitario en sueldos del personal administrativo se redujo considerablemente (38.9%). Las posibilidades de un incremento en la productividad debido a la introducción de métodos y sistemas modernos ahorradores de fuerza de trabajo, se descartan; más bien la situación general, con algunas excepciones, se caracteriza por sistemas administrativos rudimentarios que solo permiten desahogar mayor cantidad de trabajo a costo de un uso más intensivo de la fuerza de trabajo dedicada a las labores administrativas.

Comparadas con el conjunto de la clase obrera se afirmaría que los trabajadores del autotransporte mejoraron re-

62/ Citado en el reportaje de Ricardo Urioste. Uno más Uno, 13 marzo de 1977, p. 25.

lativamente, dado que simplemente su salario real creció entre 1970 y 1975. Sin embargo, por lo menos dos cuestiones habrían de considerarse antes de lanzar una conclusión; una de ellas hace referencia al grado en que se ha modificado la tasa de explotación, vía plusvalía absoluta (extensión y aceleramiento de la jornada de trabajo) para toda fuerza de trabajo y, la otra, tiene que ver con el punto del cual partió el incremento salarial de los obreros y empleados del autotransporte.

En cuanto a la primera consideración poco o nada podría decirse con precisión. Pero como se ha visto, sí es factible asegurar que pocos trabajadores está sujetos a condiciones tan progresivamente perjudiciales a su salud y a su reproducción vital como los conductores de camiones, por lo que de no mediar aumentos salariales superiores al resto de los obreros de hecho estarían siendo sobreexplotados no solo en términos de esta industria contemplándolo a través del tiempo, sino también al nivel de todas las ramas industriales. En nuestra opinión, a partir de 1975 esto ha venido sucediendo en la medida que los precios del traslado y, por tanto, los salarios a destajo han permanecido invariables o incluso descendido, obligando a los conductores a prolongar sus jornadas de trabajo.

Sobre el segundo asunto, el incremento real del in

greso tuvo lugar tomando como base un nivel raquítrico de salarios, lo que impidió siquiera llegar al salario reconocido como mínimo en 1975. Esto es lo que muestran las cifras del estudio oficial del costo de operación de una ruta de "delfines" al que llamamos "costo teórico" y los datos censales correspondientes a los autotransportes urbanos (ver Cuadro 13) con los que se elaboró el "costo efectivo". La información de la primera fuente, cabe aclarar, se preparó con el fin de justificar la necesidad de aumentar las tarifas del transporte, por lo que en el cálculo de los salarios se contabilizó no solo el valor del salario base sino el de todas las "prestaciones" marcadas en la legislación laboral; además, la estimación supone dos operadores diarios por vehículo cuando del censo se desprende que únicamente trabajan 1.84 operadores por vehículo.

Es claro que gran cantidad de obreros en toda la sociedad no perciben el salario mínimo, pero lo que habría que determinar es el salario medio social por ramas para adoptarlo como punto de referencia y poder compararlo con el nivel absoluto de salarios de la rama del autotransporte, puesto que éste último se encuentra muy por debajo de lo que constituye el "salario base" en 1975^{63/} un año, además, que se considera el

63/ En 1975 los permisionarios debieron haber pagado 193.35 pesos a cada chofer, repartidos en un salario base de 135.33 pesos y el resto en "prestaciones" (reparto de utilidades, Infonavit, Aguinaldo, etc.). Sin embargo, lo que realmente pagaron incluidas las "prestaciones" fueron 88.95 pesos, Ver, Irma E. Espinoza, op. cit. p. 76 y 88.

Cuadro 13

ESTRUCTURA DEL COSTO UNITARIO DIARIO EN 1975
(PESOS)

Con	Costo Teórico (autobús A-110)	Costo Efectivo (todo tipo de autobús)
a) Gastos directos		
1. Combustibles	54.06	68.84
2. Lubricantes	18.19	12.20
3. Llantas y cámaras	45.98	28.10
4. Salario de operadores	387.90	163.66
Suma	506.13	272.80
b) Gastos indirectos		
1. Depreciación	127.22	77.29
2. Accidentes	24.62	19.73
3. Mat. y refac.	200.57	147.31
4. Gastos y admón.	133.72	34.20
5. Renta	6.04	1.14
6. Otros	32.82	1.90
Suma	524.99	281.37
c) Total de gastos	1 031.12	554.17
d) Ingresos	850.20	986.53
e) Déficit o superávit	180.92	432.16

Fuente: Oficina de transportes de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y Transportes del Distrito Federal, citado por Irma E. Espinoza en Costos de Transporte Urbano en la Ciudad de México, Tesis, UNAM, 1977. Dirección General de Estadística, censo de Transportes 1975, México.

más provechoso tanto para los permisionarios como para los obreros.

Recapitulando, entonces se puede advertir que a pesar de la pretendida mejoría en el precio de la fuerza de trabajo, las condiciones de explotación han ido en ascenso continuo. En nuestra opinión, tal situación se agrava cuando el camionero ve obstruída la posibilidad de poner en juego otras salidas (aumento de tarifas, etc.). Esta tendencia alimentada también por la mayor densidad de tráfico vehicular en el AUCM; difícilmente puede revertirse en la medida en que se apoya en un contexto social, en general, progresivamente desfavorable para el obrero, así como en el excesivo ejército de reserva procreador de los llamados "esquiroleros" y "grupos de choque", que permiten presionar los salarios a la baja y castrar las incipientes organizaciones obreras en esta industria.

4. Las prácticas de acumulación

Ha sido señalado el lento crecimiento del equipo de transporte ocurrido de 1970 a 1978 (7 366 y 7 800 respectivamente), acompañado de la sustitución de los viejos modelos de camiones por los "delfines", "ballenas" etc., pero ninguno de es

tos factores ha sido lo suficientemente importante como para elevar el valor del capital avanzado por toda la industria (Cuadro 8). El descenso reciente de la tasa de ganancia aún cuando no ha llegado a niveles de quiebra, puede parcialmente explicar lo anterior, pero ni aún en la etapa 1970-75 de gran auge económico, el autotransporte mostró una vocación al crecimiento, a la acumulación de capital; de hecho, actualmente sólo se repone el capital fijo desgastado adquiriendo una imagen de industria estancada. Habremos de abundar más adelante en relación a la importancia que tiene la intervención estatal en esta cuestión, ahora trataremos de responder acerca del destino de las ganancias o del excedente, esto es, lo que resta después de reponer el valor del capital avanzado originalmente, lo cual conlleva dificultades inherentes al comportamiento individual de cada empresario o permisionario en sus decisiones de acumulación. Por ahora nos queda plantear a nivel de hipótesis, algunos de los elementos involucrados y su peso en la canalización del excedente.

La información censal se presenta de modo agregado, haciendo imposible distinguir tanto el nivel de rentabilidad como las políticas de inversión de cada uno de los permisionarios. Además, ya se había hecho notar, un permisionario puede ser propietario de varios vehículos en distintas líneas, por lo

cual los informes que cada empresa o línea presentan a la Dirección General de Estadística no son representativos de la propiedad total de los permisionarios por línea. No obstante es posible distinguir dos tipos de prácticas entre las líneas de transporte determinadas fundamentalmente por su acercamiento o distanciamiento a lo que constituye una empresa capitalista moderna.

De un lado se tiene a la línea integrada por pequeños propietarios en su mayoría, pudiendo coexistir con uno o varios grandes propietarios. La característica de esta línea radica en el hecho de que cada propietario actúa independientemente en el cuidado de sus intereses pecuniarios; aún cuando existe una organización general válida para todos los propietarios, cada uno de ellos vigila y controla sus propios camiones y decide cuando y qué tipo de camión comprar. Se desconoce - cuál es la proporción del capital total en manos de los pequeños propietarios, pero es de suponer que tiende a decrecer e incluso a desaparecer, no puede ser "una industria de excepción dentro del régimen capitalista en la que fallen las leyes económicas de la concentración" 63bis/Algunos propietarios tienen en la actividad varios lustros y continúan con el mismo número de vehículos, lo que permita pensar que tales "empresarios" están transfiriendo sus excedentes a otras industrias, o que es tan reducido el margen de ganancia, debido a que forman parte

de líneas o rutas poco demandadas, que no alcanzan a reunir el nivel necesario de plusvalor dentro de períodos razonables para poder volcarlos en nuevos medios de producción, es decir, de camiones cuyo precio implica una relativamente importante inversión. Probablemente una entrevista aislada no es lo adecuado para aclarar las posibilidades mencionadas, sin embargo, puede proporcionar algunas pistas en las que posteriormente se pueda profundizar. Recogiendo, entonces, las opiniones de un "viejo camionero", que no necesariamente es representativo de los pequeños propietarios, manifestaba que tenía poco interés por reinvertir en la adquisición de nuevas unidades e incluso pensaba sustituir las depreciadas completamente, destinando mejor el excedente a la compra de vehículos para el transporte de mercancías, seguramente un ramo menos incierto y más libre de trabas legales. La tendencia a la descapitalización del transporte provocada por algunos pequeños camioneros probablemente sea una circunstancia extrema, pero creemos que contribuyen definitivamente al estancamiento.

Por otra parte existen líneas organizadas a la manera de sociedades mercantiles funcionando propiamente como empresas capitalistas modernas y donde generalmente sus directores son propietarios de numerosos vehículos. La administración, el mantenimiento del equipo, la contratación de trabaja

dores, etc., las realiza en forma conjunta la "empresa" y no determinado permisionario. De todos modos, aún cuando se impone el "criterio gerencial", queda sin determinar la cuantía del capital concentrado en los grandes personajes del "pulpo camionero", pero seguramente es importante en la medida en que algunos de ellos logran tal poder económico y político que son nominados como miembros del Congreso e imponen o influyen en la política de transporte del gobierno local. En la obra multicitada del profesor de la Peña se dice:

...indiscutiblemente es un secreto a voces que un crecido número de permisos se halla en manos de los principales líderes de la Alianza y de algunas líneas...pero como se trata de acaparar, todo se mantiene en la oscuridad...así pues, el acaparamiento exigte aunque disimulado y difícil de demostrar por una posición legal restrictiva que no puede tener otro resultado que el de ser burlada, desde que se opone y pretende nulificar a una ley económica..."
(p. 53).

Se ha tenido éxito después de cuarenta años en mantener velada la distribución real del "patrimonio camionero"; la Alianza de Camioneros y la Cámara Nacional de Transportes prepararon un informe en el que aparece distribuida la red camionera urbana y suburbana entre cerca de cinco mil propietarios, mientras que por otra parte se habla de apenas una veintena de "grupos económicos" y de ciertos "representantes" del

gremio camionero con cerca de mil unidades y vinculados a otras industrias^{64/}. Este tipo de denuncias parten generalmente del gremio de choferes, quienes son los más cercanos al real funcionamiento de los transportes.

Cabe preguntarse entonces, hasta qué punto la legislación sobre la materia ha "deformado" y ocultado los alcances de esta actividad; los planes de reinversión que en la industria automotriz, por ejemplo, se anuncian orgullosamente como indicio del éxito económico, en el transporte se realizan clandestinamente, primero, debido a las restricciones que marca la ley y, segundo, para evitar mostrar públicamente la rentabilidad alcanzada por las empresas cuando lo urgente es probar lo contrario, es decir, demostrar la crítica situación por la que atraviesan los camioneros. La situación contradictoria que enfrenta el camionero, el pequeño y el grande, conduce a la búsqueda inmediata de ganancias elevadas a través de la sobreexplotación de la fuerza de trabajo y del uso intensivo de los medios de producción (equipo de transporte) que permiten recuperar en el plazo más corto el valor del capital avanzado, para

64/ Ricardo Urioste...*op. cit.* También se menciona el testimonio de un chofer que es llevado a prisión porque uno de sus camiones participó en un accidente; posteriormente se alcaró que aún cuando el camión estaba registrado a su nombre no era de su propiedad, sino del permisionario para quien trabajaba.

reponerlo sólo en la misma magnitud trasladando la plusvalía, que revalorizaría en otras condiciones el capital inicial, hacia otras actividades y/o al consumo suntuario.

Puede haber excepciones a esta práctica pero no lo suficientemente importante como para contrarrestar la tendencia al estancamiento. Por ejemplo, una de las empresas organizadas con "criterio gerencial" se ha preocupado por investigar como disminuir los efectos contaminantes (ruido y smog), obteniendo ciertos hallazgos, pero su difusión y aceptación se ha visto frenada por la naturaleza misma de la actividad donde el objetivo se funda en la extracción de plusvalía de manera inmediata. Esa misma empresa ha diversificado el uso de las unidades de transporte dedicándolos también el servicio suburbano donde existe una mayor flexibilidad en las tarifas autorizadas y una mayor facilidad para violarlas.

De lo dicho anteriormente algo se puede sacar en claro. Primeramente, la lenta pero inexorable desaparición de los pequeños propietarios, tiene como resultado la descapitalización parcial de la industria a causa tanto del carácter provisional de su funcionamiento al estar basado en "permisos" (aunque después de más de cincuenta años de existencia y de haber consolidado posiciones políticas importantes, la indus-

tria del transporte tiene visos de permanencia), como de las crecientes dificultades para resolver en momentos críticos, la inmovilidad en los precios del transporte.

En segundo término, los grandes propietarios agrupados o no en sociedades anónimas pueden conseguir mayores tasas de plusvalía y, por tanto, una mayor acumulación de capital al aprovechar las ventajas que se derivan del acaparamiento de vehículos (talleres de reparación y mantenimiento debidamente montados, introducción de sistemas administrativos, etc.). Sin embargo, la acumulación de capital no es lo suficientemente importante como para lograr un repunte de la actividad

IV LA ACCION ESTATAL EN EL TRANSPORTE

El autotransporte urbano y suburbano de pasajeros en el AUCM está en manos del sector privado, los otros medios de transporte masivo (metro, tranvía y trolebús) son propiedad del Departamento del Distrito Federal. Pero dado que todos conforman un sistema y juegan un papel común, debe considerárseles desde el punto de vista de la política de transporte como una unidad aunque, excepcionalmente, algunas medidas tomadas por el gobierno local parecen estar en función exclusivamente de los intereses del grupo de permisionarios.

El autotransporte se desenvuelve estrechamente vinculado a un conjunto de "condiciones generales" creadas por el Estado (infraestructura vial, transporte público estatal, etc.). La síntesis organizada de todos esos elementos materiales supuestamente sería el objetivo de más largo alcance de la política de transporte. Por otro lado, la acción estatal también puede ser expresión de las demandas y presiones de los distintos grupos sociales en tanto productores o usuarios del transporte, condicionadas, a su vez, por la situación que guarda la lucha de clases a nivel nacional y local. En suma, la

intervención del Estado en el transporte y el autotransporte en particular, materializada a través del gasto en "capital social" y de leyes y reglamentos sobre la materia, estará modulada por fuerzas sociales disímolas pudiendo manifestarse con mayor énfasis en ciertas coyunturas alguna de ellas, pero en última instancia y en el largo plazo el propósito que prevalecerá será el de mantener y acrecentar la fuerza productiva que hace posible el avance de la producción capitalista.

Esta función económica fundamental se borra del discurso oficial cuando se confina el transporte de personas exclusivamente a la esfera del consumo. Desde su origen, además al transporte masivo privado o estatal se le ha considerado como un "servicio a la colectividad", cuya máxima preocupación debe ser el beneficio comunitario y la protección de la economía del usuario por encima del interés particular o de la salud financiera de las empresas. De esta suerte se ha facilitado y justificado la intervención del gobierno local en las tarifas y ha permitido mantener la amenaza latente de suspensión o retiro definitivo de los "permisos" a las empresas camioneras.

En otras palabras, entra en juego la función ideol

lógica del Estado, legitimizando su acción y encubriendo el papel real del transporte de personas. En ciertas ocasiones, sin embargo, la respuesta popular ante alzas arbitrarias en las tarifas (como en la ciudad de Guatemala y aún en ciertas zonas del AUCM) ha sido tan generalizada y violenta al ceder incondicionalmente el Estado a las demandas y presiones de los usuarios, que se viene abajo la visión deformada respecto a la función del transporte de la fuerza de trabajo que comunmente se hace difundir.

El principio de los años setenta coincidió con la puesta en marcha del metro; su construcción no solo obedeció a una necesidad impostergable de traslado para la clase trabajadora, sino también para beneficio de varios sectores capitalistas. La accesibilidad de los trabajadores al lugar de trabajo mejoró sensiblemente, reduciendo, además, los tiempos de viaje y el costo para el obrero; con el menor desgaste físico y, por ende, con una mayor capacidad de trabajo, el obrero seguramente elevó su productividad en provecho del capitalista; en cierta medida el alivio temporal de la presión sobre el uso de las vías superficiales de tránsito (actualmente el 15% aproximadamente, de los viajes se realizan en metro), permitió cierta fluidez en el tráfico de mercancías intraurbano, principalmente en el centro de la ciudad; finalmente el sector na-

cional de la construcción y las empresas extranjeras vendedoras de equipo y tecnología, obviamente, fueron los beneficiarios directos de esta obra. Pero también el camionero furtivamente se coló entre los privilegiados capitalistas al aprovechar un mercado más concentrado espacialmente, es decir de paso se convirtió al metro en "alimentador" de las rutas de camiones y no a la inversa como suele afirmarse.

Lo anterior pudo tratarse de un golpe de suerte, de una "economía externa", pero conforme fué adentrándose el sexenio gubernamental pasado la situación de la industria del auto-transporte fue tornándose más próspera y lucrativa debido a los cambios en la política específicamente dirigida al auto transporte^{65/}. Aparentemente las disposiciones de la autoridad responsable fueron unilaterales en el sentido de que a los camioneros, sólo les correspondió actuar como receptores pasivos de las ventajas derivadas de esas disposiciones; sin embargo, el acortamiento de los recorridos, por ejemplo, basado en estudios de origen y destino y de factibilidad económica, se llevó a cabo con el fin de implementar un sistema de transporte más racional a cambio de lo que el gobierno llamó un "programa"

^{65/} Ver la columna periodística "Metrópolis" de Jorge Avilés Randolph, El Universal, octubre 10 de 1978.

de renovación del equipo rodante", el cual supuestamente implicaba una mayor inversión y riesgos más elevados para los permisionarios^{66/}. Es decir, los incentivos se establecieron (1974) para impulsar y reactivar la industria que desde 1970 parecía adormecida.

En 1975 de nuevo se modificaron las tarifas y en 1976 se promovió una reorganización administrativa tratando de integrar 86 líneas de autobuses en 20 sociedades mercantiles, a iniciativa de las autoridades locales del transporte^{67/}. Aunque también estos alicientes buscaban mejorar el servicio de transporte, conviene no olvidar los nexos directos y la identificación de intereses entre altos funcionarios del gobierno local y la Alianza de Camioneros, que influyó por lo menos en la dirección de la política, que antes de resolver el problema del transporte ensanchaba primeramente la masa de ganancias.

Los resultados de esa política están a la vista. A finales del sexenio, ni la "modernización" del aparato administrativo ni la mayor rentabilidad lograron dinamizar el transporte, lo que aunado al nulo desarrollo de los otros medios de transporte y ante las nuevas y más grandes necesidades de traslado, acabaron por ampliar el déficit en la producción del ser

66/ Supra. Capítulo III.

67/ Excelsior, Julio 27 de 1976.

vicio. Los efectos de la intervención estatal contribuyeron, entonces, a lo contrario de la meta propuesta perjudicando, además, a varios sectores sociales especialmente a la clase tra bajadora. El Único favorecido fué el camionero.

No deben extrañar esos resultados si uno observa lo que estaba ocurriendo en el país. Este período gubernamental que tuvo por divisa el proyecto conocido por "desarrollo compar tido", se caracterizó por su orientación populista, pero sobre todo, por la mayor intromisión del Estado en los asuntos económicos creando un gran número de organismos público y reformulando el sistema de incentivos para promover el crecimiento de las actividades productivas. Como analistas de ese período lo han mostrado^{68/}, por diversas razones el aparato pro ductivo no reaccionó y la acción de los instrumentos fiscales (excenciones, subsidios etc.) y el funcionamiento de las nuevas oficinas promotoras trajeron por consecuencia, de un lado, un volumen mayor de ganancias a expensas de una menor par ticipación de los asalariados en el producto y, por otro, un despilfarro de los recursos financieros del Estado.

Al iniciarse el actual sexenio era evidente la ne cesidad de hacerse cargo de los problemas generados por el

68/ José Ayala, "Auge y declinación del intervencionismo estatal, 1970-1976", en Investigación Económica, Revista de la Facultad de Economía de la UNAM, 3 julio-sep. 1977. México

sistema de transporte, pero la situación económica general del país estaba tomando nuevos derroteros como resultado de fuerzas económicas que trascendían la escala nacional.

En las nuevas condiciones crediticias impuestas por el Fondo Monetario Internacional que exige a cambio de recursos financieros la garantía de una política fiscal sana y la nueva fracción hegemónica que demanda una mayor "privatización" de la economía para eliminar la "crisis de confianza" y alentar la inversión privada, se conjugan y nutren la nueva estrategia económica nacional de austeridad en el gasto público de control de salarios, de liberación de precios y de la eliminación de las agencias estatales creadas con propósitos de "estatización" en el régimen anterior.

Inicialmente la nueva política económica parece filtrarse también en lo que corresponde al transporte y a la infraestructura vial en el AUCM. Durante el primer año del sexenio se mantuvo la decisión oficial de no intervenir ni en ampliaciones del metro ni en nuevos proyectos de mejoramiento vial, a lo sumo, se decía, se concluirían las obras incompletas del sexenio anterior. Esta posición era congruente con la política de suprimir los gastos superfluos contenidos en el

renglón de "bienestar social" del presupuesto federal, del cual forman parte las erogaciones en infraestructura urbana. Sin embargo, un poco después a bombo y platillo, se anunciaba el "Plan de Vialidad y Transporte" que consistía en duplicar la extensión del metro y en construir treinta y cuatro "ejes viales".

Con la gran inversión que este plan significaba (aproximadamente 40 mil millones de pesos, según se declaraba en 1977), se pensaba que el gobierno local tenía en el centro de sus preocupaciones, las necesidades de transporte de los usuarios y los problemas de vialidad. Se hacía alusión a los millones de horas-hombre que anualmente se recuperarían del tiempo perdido en los traslados con la ampliación del metro y con la reorganización del transporte público para lo cual se adquiriría, además, dos mil trolebuses que circularían en carriles exclusivos a lo largo de los "ejes viales". En nuestra opinión, el fondo de las cosas era un tanto distinto; entre los factores que influyeron en la implementación del plan que implicaba una inversión sin precedentes en vialidad y transporte, no se encontraba prioritariamente el interés por el "bienestar social", más bien, el determinante esencial estaba relacionado con el estado de postración en el que se encontraban ciertas ramas industriales, como la de

la construcción, y a las cuales se trataba de revitalizar.

Pero las alternativas de inversión pública son in contables ¿porqué canalizar tal volumen de recursos hacia la infraestructura vial urbana? Desde cierto punto de vista pue de asignársele a la industria de la construcción un papel es tratégico en el desarrollo capitalista, por lo que siendo esta rama una de las más "golpeadas" durante la recesión económica^{69/} había de inyectarle un impulso suficientemente importante para iniciar el programa de recuperación anunciado por el gobierno federal. Sin un análisis concienzudo de esta cuestión, ubicándonos sobre todo en el terreno hipotético, creemos que el elemento definitorio del punto a donde se dirigió la inversión del gobierno local, fué el ascenso al apa rato del Estado de grupos políticos con intereses directamente vinculados a la construcción y otras ramas industriales, como la automotriz, de características marcadamente monopolísticas. La magnitud de esta inversión pública concierne a las necesidades de la industria de la construcción de valorizar una enorme masa de capital constante, que en período de crisis se deja de utilizar.

69/ La tasa de crecimiento real de la producción en esta industria durante 1975, 1976 y 1977 fue de 5.9%, -1.9% y 3.0% respectivamente, Banco Nacional de México, México en cifras.

La relación entre las obras viales y el desarrollo de la industria automotriz no es lineal; el aparato ideológico-publicitario y la evolución misma del acondicionamiento urbano juegan un rol importante en el auge del automóvil privado en el AUCM. Por su parte, el retraso permanente de la ampliación del metro y el desmejoramiento de otros medios masivos de transporte con respecto a la demanda creciente de traslados, combinado con los avances relativos en vialidad para el automóvil, sientan las bases de una transformación que convierte al automóvil de un artículo de lujo en un bien necesario para los habitantes de la ciudad. En este sentido conviene recordar el descenso sufrido por la industria en 1976 y la marcada recuperación al año siguiente, cuando ya se conocía el programa de vialidad; en los proyectos de ampliación acelerada de plantas automotrices, sin duda alguna, también influyó la garantía que el nuevo régimen estaba ofreciendo a los grandes inversionistas.

En síntesis, la inversión pública en vialidad y transporte favoreció a las industrias monopólicas ligadas a los más altos niveles de la burocracia local y aprovechando el impacto ideológico que estas obras de relumbrón causan, propició el fortalecimiento de posiciones políticas de esa burocracia. Todo esto, por supuesto, enmarcado en el plan

más global de lograr una reconstrucción de las condiciones de valorización del capital en el país en el AUCM, pero, sobre todo, del gran capital. En cuanto a los grupos sociales mayoritarios también se obtienen ciertas ventajas; en particular, la ampliación del metro, en proceso todavía, se establece como un paliativo respecto a una solución integral de los desplazamientos de la fuerza de trabajo, mientras que el autotransporte, ajeno a todas esas grandes metas de la burguesía y del "capitalista colectivo ideal", permanece al margen del crecimiento capitalista y se le deja solo un pequeño resquicio de acción.

Los instrumentos usados anteriormente para incentivar el transporte, aumento de tarifas y fraccionamientos de recorridos, ya no se conciben como los más idóneos, incluso, el representante máximo de la Alianza de Camioneros, en los albores del presente sexenio expresa estar dispuesto a buscar otras soluciones distintas a los aumentos oficiales en los precios y más acordes con la situación económica del país^{70/}. No obstante un año después, al seguir manteniéndose la política de precios la Alianza también cambia radicalmente su actitud; haciendo uso de su posición de fuerza, llega al extremo de ventilar públicamente las demandas que exigen al regente de la

^{70/} Obviamente las "soluciones más acordes al momento que guarda el País" son las sobreexplotación de la fuerza de trabajo y la violación de tarifas. Excelsior, Agosto 6 de 1977.

ciudad. Se obtienen ciertos logros; se consigue la autorización para circular en carriles exclusivos en once "ejes viales", en los cuales, según el plan original, solo debían transitar los "trolebuses", permitiendo así en algunas rutas la declinación del tiempo de producción y circulación del servicio de transporte (más viajes por unidad de tiempo y más pasajeros por unidad de distancia). De todos modos, a cambio de esas ventajas pende incesantemente la amenaza de la "municipalización" y de la modificación de los recorridos haciéndolos más largos y más ajustados a las necesidades de la colectividad^{71/}.

¿Porqué la persistencia de las autoridades locales en defender a ultranza esa disposición? En nuestra opinión, esa actitud no se puede elucidar si nos reducimos al campo mismo de la industria del autotransporte. Como sabemos, el apoyo económico del Estado al capital (subsídios, inversión, en infraestructura de servicios industriales, supresión y exención de impuestos, etc.), ha sido aparejado al proceso de puperización de la clase trabajadora (control de salarios y liberalización de precios), proceso que se refuerza en los grandes centros urbanos como el AUCM, en los que el gasto en transporte dentro del presupuesto familiar tiene una participación creciente^{72/}. Los medios institucionalizados para copar,

^{71/} El Universal, Octubre 9 de 1970

^{72/} Supra, Sección 3.

cooptar y reprimir a las agrupaciones sindicales en tanto vehículos de la lucha reivindicativa de tipo economicista de los trabajadores, son los suficientemente eficaces como para seguir estirando un poco más de la cuerda a través del método indirecto de la inflación, cuyas causas parecen un misterio aún para los iluminados tecnócratas. En cambio cuando se persigue incrementar las tarifas del transporte público masivo (tal como está ocurriendo aisladamente con el transporte suburbano en algunos municipios del Estado de México), en las actuales circunstancias, es factible la creación de un movimiento de masas generalizado y anárquico, para el cual no están previstos canales de control y sujeción. Por supuesto que difícilmente se podría deducir de aquí intentos revolucionarios de cambio; más bien, la peligrosidad radica tanto en el debilitamiento de la función legitimadora del "estado benefactor", como en la dificultad de seguir garantizando una de las "condiciones generales de la producción", y, por ende, la de asegurar el proceso de circulación de capital como un todo.

Es claro que la situación descrita es válida para cierto momento histórico en el cual confluyen una serie de factores. No obstante, los permisionarios continúan negociando y presionando, se resisten a seguir soportando mermas en sus ganancias y las protestas de la Alianza por la rigidez de

las tarifas son cada vez más enérgicas. Luchan en todos los frentes utilizando también la tribuna pública a la que tiene acceso un representante de la Alianza, primero como candidato a diputado del Partido oficial y después como miembro del Congreso de la Unión. Además conviene recordar que la Alianza de Camioneros en el Distrito Federal forma parte de todo un gremio a nivel nacional que a su vez está articulado con otros sectores del transporte, constituyendo así una fuerza política consolidada a lo largo de varios decenios y difícil de ignorar. De cualquier forma el futuro, en el mediano plazo, se prevé incierto en cuanto a la permanencia del autotransporte como industria capitalista; se requiere de nuevos mecanismos (subsídios en la compra de equipo de insumos, carriles de tránsito exclusivos, etc.) que permitan conservar su nivel de rentabilidad al parejo con la tasa de ganancia media o social.

V. APROXIMACION A UN MARCO CONCEPTUAL DEL TRANSPORTE

URBANO DE LA FUERZA DE TRABAJO

Primeramente conviene aclarar que el esquema presentado más que derivarse integralmente del estudio empírico realizado previamente sobre el transporte en el AUCM, se elaboró a partir de ciertas concepciones teóricas sobre el funcionamiento global de la economía capitalista y de aportes más específicos acerca del estatuto teórico del transporte. Sin embargo, esto no significa que se hayan dejado totalmente de lado los elementos empíricos antes mencionados, sino por el contrario, han sido tomados en cuenta con el propósito de verificar en lo posible, y de especificar aún más el marco conceptual así construido. Indudablemente se trata todavía de un planteamiento incipiente que debe depurarse, enriquecerce o incluso sustituirse por otro si es necesario, a la luz de los hallazgos de futuras investigaciones más detalladas sobre el transporte urbano de la fuerza de trabajo, porque con el conocimiento claro sobre el papel que le corresponde dentro de la producción capitalista y, por tanto cuando se descubran las interrelaciones y la jerarquía que guarda respecto a los elementos fundamentales del metabolismo económico de la ciudad capitalista, la intervención estatal en esta ma

tería en el AUCM, por ejemplo, podrá ser mejor evaluada, y el espacio político en el que despliegan su acción las masas trabajadoras para alterar el funcionamiento actual del sistema de transporte, podrá ser delimitado de forma mas eficiente. Así pues, lo que se esboza a continuación constituyen los "parámetros" mas generales que, en nuestra opinión, guían el desarrollo del fenómeno estudiado.

1. El transporte de mercancías

En primera instancia resulta pertinente considerar el núcleo básico de categorías que explica el movimiento del capital en sus diversas fases, algunas de las cuales se manifiestan como circulación física (en el espacio y en el tiempo) de mercancías, y la central, la producción de mercancías, como fase localizable de una manera más o menos fija. De esta manera, al observar la materialización del proceso de circulación del capital se logra identificar espacialmente tanto las partes que lo integran como una de las condiciones articuladoras de ese proceso: el transporte de mercancías.

La circulación del capital en toda formación social puede separarse analíticamente en cuatro momentos o fases:

- i) el proceso real de producción y su duración;
- ii) transformación del producto en dinero,
- iii) transformación del dinero en las proporciones adecuadas en materia prima, medios de trabajo (capital productivo) y;
- iv) el intercambio de una parte del capital por capacidad viva de trabajo^{73/}

Para nuestros propósitos destacamos las tres primeras fases, porque a través de su interrelación es posible determinar la función que cumple el transporte de mercancías con el cual es conveniente, metodológicamente, demarcar las similitudes y semejanzas del transporte de la fuerza de trabajo.

La transformación del producto en dinero y de éste en materia prima y medios de trabajo puede requerir, según la naturaleza material de los objetos, su cambio de ubicación lo que entraña tiempo y costos. En los primeros estu

73/ Karl Marx, Elementos fundamentales para la crítica de la economía política (borrador) 1857-1858, Siglo veintiuno Ed. México, 1978.

dios del desarrollo capitalista era relativamente sencillo observar cómo los costos de producción resultantes del "tiempo de trabajo objetivado en el proceso inmediato de producción más el tiempo de trabajo contenido en el transporte"^{74/}, eran absorbidos íntegramente por el mismo capitalista; no había duda de que el transporte necesario para efectivizar el consumo del objeto producido era una prolongación del proceso de producción. Después, conforme se amplía la división social del trabajo el transporte empieza, aparentemente, a formar parte del proceso de circulación más que de la producción al separarse del control directo del capitalista individual que produce el objeto transportado; es decir, en ese momento "la industria del transporte constituye (...) una rama autónoma de la producción y, en consecuencia, una esfera especial de inversión del capital productivo"^{75/}. Sin embargo, esto sólo es un cambio de forma porque en esencia sigue siendo "una fase en la producción de la mercancía transportada, (y) entonces su valor se transfiere a la mercancía misma como valor agregado"^{76/}.

^{74/} Ibidem, p. 9

^{75/} Karl Marx, El capital, libro II, op.cit. p. 181.

^{76/} Ibidem, p. 62.

Paralelamente al proceso de independización del transporte como industria capitalista, proceso determinado históricamente al igual que otras actividades productivas (de plusvalor), el transporte empieza a adquirir una importancia económica creciente. "Cuanto más se funda la producción en el valor de cambio, y por tanto en el intercambio, tanto más importante se vuelven para ella las condiciones físicas del intercambio: los medios de comunicación y transporte^{77/}. Es decir, como resultado del avance de las fuerzas productivas empiezan a romperse las barreras del espacio impuestas por las formas precapitalistas de producción; la simple expansión territorial de la producción industrial exige una mayor presencia del transporte en tanto actividad eslabonadora del metabolismo económico. En los términos de Freyssenet^{78/}, conforme se acentúa la división social del trabajo el "espacio productivo" (o "tipo de urbanización") se va transformando y ampliando dando lugar a los problemas del transporte de mercancías. Así para una formación social concreta, en el área urbana, pongamos por caso el AUCN, coexisten y se combinan distintos tipos de espacio productivo que atienden a la lógica de un desarrollo desigual del capital expresado territorialmente. En este nivel al considerar ya no el capital en

77/ K. Marx, Elementos...op.cit. p. 12

78/ Supra, Capítulo I.

su conjunto sino a la pluralidad de capitales en que se frac
ciona, supone el análisis de las ramas (o agrupaciones de ra
mas) industriales según manifiesten un mayor o menor grado
de avance en la división del trabajo (ramas donde predomine
la producción manufacturera mecanizada o automatizada), cuyo
modo de funcionamiento y cambio genera una determinada sepa
ración de los elementos materiales del proceso de trabajo (ta
lleres de fabricación y mantenimiento, oficinas de planeación
y dirección, talleres de fabricación de maquinaria y herra-
mienta, etc.). Adicionalmente, por el crecimiento de la pro
ductividad, manteniendo relativamente estable la jornada de
trabajo, se aumenta significativamente la producción de valo
res de uso cuya venta requiere de la ampliación de los secto
res que hacen posible la transformación del producto en dine
ro y del dinero en medios de producción, que se localizan di
ferenciadamente en el espacio urbano. Por lo tanto, el trans
porte urbano de mercancías (y también el regional e interna-
cional, puesto que la relocalización de las actividades pro-
ductivas y las transacciones comerciales superan claramente
el ámbito urbano original) al estar retirado de la base de
cada industria y colocado en una "conexión general" se con-
vierte en condición imprescindible de la acumulación de capí
tal en todas (o casi todas) las ramas industriales y, por
ende, de la actividad capitalista individual.

El estrecho vínculo entre toda la economía y el transporte exige que este último sea mejorado técnicamente al mismo ritmo que la división capitalista del trabajo se va profundizando. Pero esta adecuación técnica no obedece a ningún principio armonizador que dirige al capital en su desarrollo, sino al mismo propósito que se encuentra atrás del despliegue de las fuerzas productivas en el modo de producción capitalista: reducir el tiempo de trabajo socialmente necesario para producir. De esta manera, existe una finalidad del capital industrial por disminuir la parte alícuota del valor de una mercancía correspondiente al costo de su transportación, que se logra masificando, esto es, ampliando la capacidad de los medios de transporte siempre que permita trasladar un mayor volumen de mercancías a un mismo costo específico. Otro método utilizado para acrecentar la masa de plusvalor anual extraído por la industria es el acortar el tiempo de rotación del capital y en particular el tiempo de circulación (el tiempo que encierra efectuar la segunda y tercera fase del ciclo del capital esquematizado al principio de la exposición) que depende, entre otros factores, del desarrollo de los medios de transporte, en especial, del aumento en la velocidad de traslado sin menoscabo de su capacidad y al mismo costo por unidad. Sumado al interés general del capital, el transportista en la medida en que también explota al trabajo que comanda, procura reducir el tiempo de trabajo necesario revolucio

nando sus medios de producción, es decir los medios de transporte. El corolario de todo esto es obvio: el eventual atraso técnico del transporte y de las condiciones mismas en que se despliega la actividad ("infraestructura vial o ferroviaria", por ejemplo) respecto a la progresión media de las fuerzas productivas, creará obstáculos a la reproducción ampliada de capital.

Tomando en cuenta lo anterior, la cristalización en el territorio de los medios de transporte y la distribución espacial de las actividades productivas e improductivas deben guardar una estrecha relación y condicionarse mutuamente. En consecuencia, al referirnos a una sociedad como la mexicana debemos pensar que las condiciones generales de la producción tienen una importancia diferencial a lo largo del territorio, de modo que puede ser menos relevante la comunicación entre dos centros de población menores y con escasas actividades productivas, que la existencia de redes viales en el interior de un gran centro urbano como el AUCM. Al darse una concentración territorial de capital excesiva tal como ocurre en la ciudad de México (concentración que se explica en parte por las ventajas que se derivan del transporte existente), y ante la imposibilidad de que la construcción vial se valoreice e intercambie como mercancía, el Estado está obligado a asegurar la dotación de esa condición material con recursos monetarios fiscales, esto es, de una transformación for

zada de parte de plustrabajo social para crear las condiciones adecuadas a la reproducción de los capitalistas localizados en esta región, incluidos aquellos dedicados al servicio del transporte de mercancías y los que directamente se hacen cargo de la construcción de la infraestructura. Sin em bargo, si nos fijamos un nivel de concreción mayor, habría de mencionarse la serie de contradicciones que emergen cuando el Estado asume la función antes señalada, contradicciones de carácter intraclartista que aparecen cuando es necesario seleccionar entre múltiples alternativas uno o pocas modalidades que pueden favorecer a un sector del capital y perjudicar a otros. Asimismo, deberá tomarse en cuenta que algunas vías construídas para el transporte de mercancías han sido ú tiles para trasladar a la fuerza de trabajo hacia y desde los centros de producción y distribución, incorporando entonces otro elemento a las contradicciones existentes, en este caso creando la posibilidad de un conflicto interclartista.

Finalmente conviene hacer explícito que las tres fases del ciclo de capital (pero sobre todo en la tercera) que escogimos para mostrar el papel del transporte de mercancías, suponen relaciones entre capitalistas, de ahí que en el análisis la compra-venta de la fuerza de trabajo no haya sido contemplada.

2. El transporte de la fuerza de trabajo

Entresacada de la obra de Marx, la breve alusión hecha en líneas anteriores al desarrollo histórico-teórico del transporte de mercancías, no deja lugar a dudas del papel que este juega en el proceso de circulación del capital, además de que empíricamente parece de lo más evidente. Por el contrario, en esa misma fuente muy poco se dice respecto al transporte de personas y sólo es posible extrapolar y hacer algunas derivaciones teóricas de ciertas referencias marginales, reforzadas con recientes propuestas teóricas muy sugerentes (pero que deben tomarse con ciertas reservas puesto que su elaboración se basa en la realidad de los países centrales), debiendo modularse por la inferencia que pueda extraerse del análisis hecho para el AUCM.

Son fácilmente reconocibles las principales peculiaridades del transporte de personas: en este tipo de servicios la producción y el consumo ocurren simultáneamente; "el valor de cambio de este efecto útil está determinado como el de todas las demás mercancías..." y; finalmente, "con respecto a su consumo, este efecto útil se comporta exactamente del mismo modo que otras mercancías"^{79/}. Pero también se co

79/ Karl Marx, El capital, op.cit. p. 61 y 62

noce que, en general, el consumo de una mercancía puede ser productivo o individual, diferencia que tiene una significación relevante para el caso de transporte de personas. "Si se lo consume individualmente, entonces su valor desaparece con el consumo; si se le consume productivamente, de manera que el mismo es una fase en la producción de la mercancía transportada, entonces su valor se transfiere a la mercancía misma como valor agregado"^{80/}. Es fácil inferir tomando en cuenta el contexto de la cita que el transporte de personas tiene el carácter de consumo individual mientras que el transporte de mercancías (no incluida la fuerza de trabajo) el de consumo productivo. Sin embargo, la misma cita en su segunda parte da la pauta para ahondar un poco mas en el asunto: "...si se lo consume productivamente, de manera que él mismo es una fase en la producción..."

En primera instancia, la afirmación es totalmente consistente con la realidad en la que está basada. Si nos remontamos a las primeras etapas del capitalismo y aún a la Inglaterra de mediados de Siglo XIX, encontramos que el obrero no tenía otro modo de trasladarse a las fábricas y talleres que no fuera a pié. Es cierto que existía ya el ferrocarril y la navegación a vapor lo mismo que la locomo-

80/ Ibidem, p. 62

ción animal, pero estos medios se usaban para otros fines y no para cuando el obrero necesitaba trasladarse a su lugar de trabajo. Ello estaba relacionado no sólo con la imposibilidad absoluta del obrero de poseer o de pagar los servicios de cualquier medio de transporte, sino también con la relativa cercanía que existía entre los barrios obreros y las fábricas^{81/}. En consecuencia, era lógico observar que el transporte de personas venía a constituir un consumo individual restringido a los sectores sociales más solventes. Pero la misma frase ubicada en un contexto actual adquiere otra connotación, sobre todo si específicamente se consideran las prácticas que siguen ciertas empresas para asegurar el traslado de la fuerza de trabajo.

En contraposición con lo descrito sobre el proceso de "autonomización" del transporte de mercancías, ahora es más generalizado por parte de las grandes empresas (transnacionales, sobre todo) hacerse cargo, con su propio equipo de transporte, del traslado de la mano de obra, lo cual implica necesariamente un costo que viene a sumarse al valor de las mercancías que esos obreros producen. Ello se traduce en que ciertos capitales individuales han empezado a internalizar esta actividad (y sus costos), es decir, a retirarla de

^{81/} "Todavía no eran muchos los habitantes de las ciudades que se hallaban a una distancia del campo mayor de la que podían cubrir caminando". Eric Hobsbawm, La era de capitalismo (2), Ediciones Guadarrama, Barcelona, 1977, p. 61.

la "conexión general" y ponerla bajo su particular dominio. Esta involución, aunque parcial y tal vez no progresiva, nos muestra que el transporte de la fuerza de trabajo es una fase más de la producción de las mercancías (como lo es el transporte de éstas) que no puede quedar supeditada a las condiciones azarosas del transporte público masivo y que, por tanto, su consumo no es individual sino que sirve de medio para alcanzar un fin previamente establecido: la producción de valores de cambio. No obstante, la forma más común en que ocurren los traslados de la mano de obra tiende a oscurecer la diferencia que existe entre un consumo individual y otro productivo del efecto útil producido por el sistema de transporte, un sistema en el que se combina la participación del gobierno en la producción y la del conjunto de capitalistas propietarios de los distintos medios de transportación existentes, cuyo uso masivo puede tener diferentes finalidades ya se trate de mediar en la efectivización del valor de uso de la fuerza de trabajo o, simplemente, para el consumo individual que desaparece improductivamente. Luego, para abarcar todos los casos y mostrar el hecho de que la diferenciación observada según que los traslados de la mano de obra se realicen en equipo de la empresa que la contratan o de empresas estatales o privadas es sólo formal y no esencial, nuevamente debemos apoyarnos en el esquema del circuito del capital en el cual el transporte de la fuerza de trabajo aparecería en la cuarta fase.

Al empezar ó reiniciar un proceso de producción individual, además de materias primas e instrumentos de trabajo, se requiere de una disponibilidad suficiente de obreros. Sin embargo, el problema de una oferta adecuada de fuerza de trabajo en este nivel de análisis se remite sólo a la existencia de una superpoblación relativa, lo que hace suponer entonces una dotación abundante e inmediata en donde no se hace necesario o no son importantes los medios de transporte en cuanto condiciones físicas para la compra-venta de la fuerza de trabajo. Pero si nuestro objeto de estudio es lo urbano y en particular uno de sus problemas, debemos empezar por eliminar el supuesto de la ubicuidad de la fuerza de trabajo (válida dentro del análisis general de la mercancía en el modo de producción capitalista), dado que concretamente la tendencia histórica hasta ahora, es la separación espacial creciente del centro de producción de las mercancías, por ejemplo, con respecto al lugar donde se reproduce la fuerza de trabajo, lo que hace surgir cada vez con mayor fuerza la necesidad del transporte de la fuerza de trabajo intraurbano.

Los procesos que dan lugar a la aparición de la necesidad de transporte de la fuerza de trabajo son semejantes a los descritos cuando se trataba del transporte de mercancía, sólo que ahora se incorpora un nuevo elemento: el lugar de la reproducción de la fuerza de trabajo, la vivien

da, se aleja progresivamente de las unidades económicas de producción conforme se acentúa la división social del trabajo. El espacio productivo que va construyendo el capital en su desarrollo crea la base material de la segregación del espacio de la reproducción de la fuerza del trabajo; es decir, la segregación espacial de los empleos por calificación (conforme se transforme en dominante la producción automatizada), las diferencias en el precio de la tierra dentro de la zona urbana y la diferenciación creciente en el precio de la fuerza de trabajo según calificación, concurren en la configuración de zonas habitacionales separadas entre sí, sin solución de continuidad, y respecto a las localizaciones de las unidades de producción y distribución de mercancías y las unidades de gestión y cultura^{82/}. Pero lo que termina por acentuar la segregación espacial es el hecho de que los lugares de reproducción de la fuerza de trabajo no son fácilmente intercambiables y no responden con la rapidez con que se relocalizan y deslocalizan los centros de trabajo. Podría afirmarse a la manera de Aydalot, que el espacio urbano tiene más a organizarse en función del cálculo económico que de las necesidades sociales, lo cual engendra conflictos como el del transporte^{83/}. Y si a ello agregamos las condiciones

^{82/} Freyssenet, *op.cit.*

^{83/} Philippe Aydalot, El concepto de la ciudad y el status científico de la economía urbana (traducción mimeografiada) México, 1980 p. 48.

concretas en que ocurren los desplazamientos de la mano de obra, como la situación real y específica de la ciudad de México, la entrega objetiva de la "capacidad viva de trabajo" enfrenta ciertos obstáculos que inclusive la deterioran durante el tránsito del lugar donde se reproduce a donde se consume, y que en casos extremos puede no llegar a cumplirse (total o parcialmente esa cuarta fase debido, por ejemplo, a una suspensión del servicio de transporte urbano. En este sentido el transporte de la fuerza de trabajo al igual que el de mercancías asume el carácter de necesidad para el capital, siendo entonces ambos precondiciones insustituibles de la producción inmediata para todos los capitales (o su mayoría) puesto que ésta no se llevará a su término sin el cambio de ubicación del objeto, de los medios y de la fuerza de trabajo.

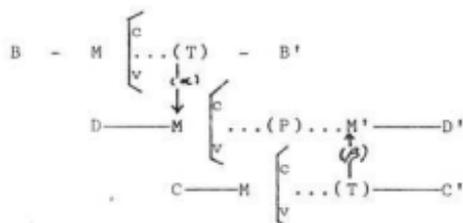
Más concretamente, el crecimiento territorial de los centros urbanos empieza por imprimirle otro razgo de mayor alcance al transporte de la fuerza de trabajo. Hace cincuenta años (o actualmente, centros urbanos no mayores de medio millón de habitantes), la quiebra del transporte en el AUCM no hubiese significado la total paralización de la actividad económica, puesto que la disponibilidad de la fuerza de trabajo, en tanto accesibilidad a los centros de trabajo, no ofrecía grandes problemas a los obreros. Pero es claro

que con las dimensiones actuales del AUCM donde se generan, aproximadamente, más de 10 millones de viajes diarios por motivos de trabajo con recorridos relativamente largos, la suspensión del servicio público de transporte acarrearía se rias dificultades al proceso de circulación de capital en el momento del proceso de producción, por la falta oportuna de una de las condiciones directas e inmediatas de la producción: la fuerza de trabajo. Esto no es otra cosa que la transformación del transporte de la fuerza de trabajo en una condición general de la producción, cuya importancia estará en relación directa con el tamaño de la ciudad (área y población) y con la dispersión y segregación espacial de las actividades económicas en su interior.

Similarmente, siendo la mercancía fuerza de trabajo, junto con el objeto y el medio de trabajo, una condición más del proceso inmediato de producción, debe incorporar, en consecuencia, el costo contenido en su traslado, en su cambio de ubicación, pero hasta aquí llega la semejanza con el transporte de mercancías, porque la nueva relación que se establece ya no es entre capitalistas, sino entre los propietarios de los medios de producción y los propietarios de la fuerza de trabajo, esto es, entre capitalistas y obreros. Esto último no tendría importancia si se mantuviese el supuesto de que toda mercancía se intercambia a su valor; si así fuera,

el siguiente esquema sería válido para el transporte de mercancías y para el transporte de la fuerza de trabajo.

La producción y la realización de la mercancía transporte (exceptuando el caso del transporte como bien final) están engrazadas a la circulación de otras mercancías, aproximadamente del siguiente modo^{84/}:



Tal como se observa en B-B', el transporte que aprovisiona los medios de producción (instrumentos de trabajo, objeto de trabajo y fuerza de trabajo), también les añade un valor (α), su propio costo mas el plusvalor que extrae en su propia rotación ese capital. Igualmente C-C', muestra cómo el valor producido por el capital encargado de la distribución de la mercancía M' se incorpora en ésta (β). El esquema también refleja la característica que apuntábamos antes:

^{84/} Este cuadro sinóptico es una adaptación del que se encuentra en el trabajo de A. Juillet titulado "Sur la place des transports dans l'economic capitaliste", publicado en Vie Urbaine, No. 3/71, París 1971.

las producción y la realización del efecto útil llamado transporte ocurren simultáneamente. También es posible deducir la importancia que tiene el desarrollo de los medios de transporte en el abaratamiento de las mercancías transportadas al acelerar la rotación de su capital circulante y como factor de elevación de la tasa de ganancia anual.

Pero no sólo desde el punto de vista teórico, sino en la misma práctica el reconocimiento social del valor de las mercancías es una regla obligatoria para cada capital a fin de conservar y reproducir el modo de producción capitalista, no así el reconocimiento, por parte del capital, del valor de la fuerza de trabajo que trata de reducirlo al mínimo. El hecho de que el traslado de los obreros surja como una nueva necesidad y que a su vez permita la aparición de una nueva industria capitalista, es decir, de un ramo autónomo de la producción en el cual se logra valorizar el capital avanzado, disminuye la capacidad de negociación de la clase obrera respecto a la agregación del costo de transporte como elemento del valor de la fuerza de trabajo. Si las demás circunstancias no varían la desvalorización de la fuerza de trabajo entra por la trastienda, pues algunos medios de subsistencia del obrero son restados para dar cabida al costo de transporte. Luego, la posibilidad de no pagar el valor del transporte a través del salario, convierte la cues-

ción en un obstáculo a la reproducción de la fuerza de trabajo^{85/}

En resumen dos aspectos deben resaltarse. Se reconozca o no se reconozca el gasto en transporte como componente del valor de la fuerza de trabajo, es una necesidad del capital el hecho de que exista el transporte de la fuerza de trabajo. Si no concurren las condiciones para la valorización del transporte tienen que darse ya sea a través del Estado con financiamiento público o que las empresas mismas se encarguen de trasladar a su fuerza de trabajo (lo que no hace mas que revelar la importancia que tiene para el capital) o, finalmente, puede ocurrir alguna combinación de esas formas. En este nivel queda definido el carácter de necesidad del transporte urbano de personas.

Por otro lado, entre la propensión del capital a pagar por abajo del valor de la fuerza de trabajo y la respuesta, organizada o no, de los trabajadores por recuperar y ampliar ese valor, se encuentran los límites a las condiciones en que se ofrece el servicio de transporte: la efi

^{85/} Esto es aplicable para la situación general de la clase obrera por que, como se apuntaba antes, en ocasiones excepcionales el costo de transporte es asumido totalmente por el capitalista. Circunstancias intermedias aparecen cuando dentro de las reivindicaciones obreras contenidas en los contratos colectivos, se incluye cierto monto de compensaciones correspondientes al gasto en transporte. Pero también esto último es alcanzado por un sector "privilegiado" de asalariados.

ciencia (seguridad, rapidez, etc.) y el costo (transporte gratuito, subsidio parcial o pago íntegro). Dependerá del nivel de la lucha social alcanzado por la clase obrera que el costo del transporte sea absorbido por ella, en mayor o menor medida. Esta línea es la que insta^ura la relación entre el transporte y la reproducción de la fuerza de trabajo. También quedan incluidos acá los desplazamientos de los asalariados (y sus familias) que tienen un objeto distinto al de acudir a los lugares de trabajo, por ejemplo los viajes por compras, por diversión y esparcimiento, etc. que están más directamente vinculados al consumo improductivo y, por tanto, al valor de los medios de subsistencia del obrero.

NOTA FINAL: POSIBILIDADES DE UNA SOLUCION AL PROBLEMA
DEL TRANSPORTE.

Dos consideraciones generales merecen apuntarse; ambas se derivan de lo que se supone es el eje central del presente trabajo^{86/}: a) desprender del curso que ha seguido el autotransporte en el pasado reciente, una idea de su posible permanencia en su forma capitalista y; b) señalar esquemáticamente los límites que puede tener una solución cabal de los problemas de desplazamiento de la clase trabajadora en el AUCM. En rigor, más que plantear una prospectiva del "problema" del transporte en el AUCM, se trata de señalar algunas tendencias auxiliándonos del marco explicativo desarrollado en el punto anterior.

De 1970 a 1975, mientras el gobierno local pudo seguir apoyando al sector la tasa de ganancia se elevó. Posteriormente, sobre todo después de 1977 con tarifas nominales constantes se fueron diluyendo las sobreganancias del período anterior. Esto no eliminó en modo alguno el uso del mecanismo de superexplotación de la fuerza de trabajo que se vió, en cierta medida, contrarrestado por los "efectos urbanos" del congestionamiento del tráfico. Hasta aquí la salida se muestra sen-

^{86/} Sobre todo se tratan de enfatizar dos puntos desarrollados en las secciones anteriores, pero que son, según pensamos, los puntos de confluencia de todo el trabajo.

cilla: elevar los precios del transporte, solapar las violaciones a la ley laboral y a la Ley Orgánica del Distrito Federal (donde se define el carácter del "permiso" o "concesión" otorgado a particulares), subsidios etc. Una visión menos estrecha, sin embargo, contemplaría la situación de manera distinta.

Con todas las limitaciones del análisis coyuntural y, por tanto, con el desconocimiento de las circunstancias de otros momentos críticos de la industria, todo parece indicar en un futuro relativamente cercano su desaparición como actividad capitalista. De continuar evolucionando en la misma dirección los obstáculos impuestos a la valorización del autotransporte en un contexto social y económico, en cuyo seno esta valorización particular corre en sentido opuesto tanto a las necesidades de acumulación del capital industrial, principalmente localizado en el AUCHM, como a las condiciones de reproducción de la fuerza de trabajo, el Estado a través del gobierno local no le ventará en el corto plazo, la restricción tarifaria lo suficiente como para retornar al camino próspero de la primera mitad del decenio de los setentas. A los conflictos interclasistas e intraclasistas se viene a sumar un agravante más relacionado con una cuestión puramente técnica: el nivel tecnológico alcanzado en la fabricación de este medio de transportación ya

no es el adecuado en las nuevas condiciones urbanas. Si el tranvía fue desplazado por su rigidez y dependencia respecto al tirado de vías, el camión o autotransporte tiene marcadas limitaciones de capacidad y velocidad se se lo compara con el Metro, y aún de flexibilidad si se lo compara con los taxis colectivos. Esto no significa que en el mediano plazo se transforme en un medio obsoleto y desaparezca, pero sí que su importancia relativa descenderá notablemente, independientemente de la forma en que funcione, sea a través de empresas capitalistas o de una empresa estatal.

La posible desaparición del autotransporte como rama de inversión capitalista en la práctica puede realizarse de dos maneras, ya sea cada una de ellas por separado o actuando entrelazadamente. La magnitud del plazo al que nos referimos en el párrafo anterior es variable y diferente, para los capitalistas individuales; el período de sobrevivencia para los pequeños propietarios, dada sus precarias condiciones, será mas corto si no es que ya están desapareciendo lentamente, mientras que el propietario mayor además de estar en capacidad de salvar los períodos críticos breves, aprovecha mejor su posición dentro del gremio seleccionando las rutas más convenientes desde el punto de vista de la ganancia, lo que seguramente le permitirá prolongar su estancia en la actividad. La otra alternativa está en la decisión del gobierno local de "municipalizar"

el autotransporte; las condiciones políticas al parecer son propicias para hacerlo, empero, la dilación con que pueda darse dependerá de la fuerza política y económica que conserven los grandes camioneros en este trance y de la posibilidad que tengan éstos de revitalizar la actividad y de conservar los viejos privilegios⁶.

Por otro lado se ha visto que las consecuencias más perniciosas del particular desenvolvimiento del autotransporte y de la inelástica capacidad del sistema de transporte de pasajeros en el AUCH, recaen sobre la gran masa de asalariados. Sin embargo, emprender una solución encaminada a resolver de raíz las necesidades de traslado de los trabajadores implica enfrentarse a los intereses de los grupos económicos involucrados directamente en su funcionamiento. La alta burocracia local, los monopolios de la construcción y de la industria automotriz indisolublemente ligados y los permisionarios del transporte urbano y suburbano han constituido un impedimento efectivo a la transformación y reorganización del transporte.

Temporalmente, las posibilidades de satisfacer las demandas populares de un servicio de transporte más eficiente

⁶ Actualmente se está presentando otra opción no considerada en el momento en que se elaboró este trabajo. El Departamento del Distrito Federal está creando rutas nuevas que son administradas por él mismo e introduciéndose en rutas ya explotadas por los permisionarios con un relativo mejor servicio. Estos hechos venían a confirmar la tendencia a la pérdida de importancia del autotransporte capitalista.

se ven alimentados en la medida en que ciertos sectores de la burguesía también están siendo afectados: el capitalismo industrial exige un transporte rápido y masivo para evitar la caída de la productividad de los obreros; la empresa transportista de mercancías requiere, para agilizar el proceso de realización de su "servicio", limitar y sustituir el uso excesivo del medio de transporte individualizado por el masivo y subterráneo, etc. Esto es, cuando existe una sobresaturación de la vialidad y siendo ésta una condición general de la producción, se acometen las acciones que más convengan en función del proceso de reproducción del capital, que difícilmente concordarán con el cumplimiento pleno de las necesidades de reproducción de la fuerza de trabajo.

La respuesta de la masa pauperizada, ante el problema del transporte comienza a tener mayor vigencia; no está esperando a que la dinámica de la condiciones generales de la producción les resuelva parcialmente sus propias necesidades de reproducción. Se ha incorporado ya a nivel de organizaciones sindicales y políticas dentro del cuadro básico de reivindicaciones un sistema de transporte público suficiente y eficiente.

Al mismo tiempo si se aprovecha las coincidencias de intereses en transformar el sistema de transporte puede soli

citarse una mayor intervención estatal, por ejemplo la municipalización del transporte en el AUCM, sin contravenir al proyecto del gobierno local. La municipalización, en la que subyace la idea de un mejoramiento de las condiciones de trabajo de los obreros ocupados en el transporte y de una planificación racionalmente adecuada a las necesidades de desplazamiento del conjunto de la fuerza de trabajo, por supuesto no debe posponerse, pero tampoco debe pensarse que la solución definitiva a éste y otros problemas urbanos se encuentra en la mayor participación del Estado, pensamiento, por otra parte, muy propio de la óptica reformista.

Los límites a la solución de las necesidades de traslado de la fuerza de trabajo están contenidos en su mismo origen, en tanto no son necesidades naturales, sino resultado de condiciones concretas en el seno de un contexto social determinado, es decir, mientras subsistan esas condiciones determinadas por las relaciones capitalistas de producción, los grupos sociales no propietarios estarán obligados "a luchar cotidianamente por la satisfacción de las necesidades existenciales puras y simples"⁸⁷.

^{87/} Agnes Heller, Teoría de las necesidades en Marx, Ediciones península Barcelona, 1978, p. 171.

En nuestra opinión, la propuesta más alusiva a una visión global del problema del transporte, en la que se observa con más claridad en vínculo entre la esfera de la producción y del consumo, radica en la petición de la reducción de la jornada laboral a fin de contrarrestar el aumento virtual que ha sufrido esta última como consecuencia del alargamiento del tiempo obligatorio de traslado entre la vivienda del trabajador y el centro de trabajo. Pero, independientemente de que se reconozca socialmente este hecho y de que logren algunas conquistas en esta dirección, la lucha práctica cotidiana que tenga como premisa central la destrucción de las relaciones de clase, desmitificará el discurso oficial y permitirá construir proyectos reivindicativos de más alcance que los puramente inmediatistas y reformistas.