

PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN LA ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA

Salvador Carrillo Regalado

De cuando menos unos veinte años atrás el transporte público ha sido uno de los problemas más complejos y de gran dimensión que aquejan a la ciudad de Guadalajara. La permanente insuficiencia del servicio es generada en parte por las necesidades mismas de la rentabilidad económica y en parte también muy importante por el gran dinamismo del crecimiento espacial y demográfico de la ciudad. La calidad mediocre del servicio se expresa en sobrecarga considerable de las unidades, seguridad mal cubierta, prácticamente nula información permanente sobre itinerarios, dificultad en las correspondencias y frecuencias irregulares, entre otras; deficiencias que caracterizan la problemática urbana del transporte público.

Los gobiernos locales no han formulado, a la fecha, una política definida sobre el transporte colectivo urbano. Más aún, la creciente participación de los organismos públicos en la gestión y regulación del transporte masivo obedece más a hechos circunstan-

ciales que a una intención rectora. Hasta ahora, todos los instrumentos de que disponen los poderes públicos para normar y orientar el desarrollo del sistema de transporte en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) han resultado insuficientes, ineficaces e incoherentes.

Uno de los factores que impiden una articulada respuesta pública a la problemática del transporte es, en primer lugar, el crecimiento de la ciudad, la cual ha sido mínimamente planificada; además, el transporte público nunca se ha considerado, ni teórica ni prácticamente, un elemento integrador en la planificación y remodelación urbana. De esta forma, las crecientes demandas de transporte público, generadas por la ampliación de las áreas periféricas de vivienda o de actividades económicas en la ciudad, son satisfechas prácticamente y en forma tradicional por iniciativa de las diferentes empresas prestadoras del servicio. En segundo lugar, otro factor lo constituye la gran varie-

CUADRO 1
INDICE RELATIVO DE LOS INGRESOS Y COSTOS PROMEDIOS POR AUTOBUS^a
Zona Metropolitana de Guadalajara^b
(1982 = 100)

PERIODO	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total	Indice arriba (+) o abajo (-) de 100		
				Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total
1974	90.73	79.09	81.37	-9.27	-20.91	-18.63
1977	104.86	99.29	100.47	4.86	-0.71	0.47
1982	100.00	100.00	100.00	0.00	0.00	0.00
Noviembre 1986 a agosto 1987	75.16	n.d.	--	-24.84	--	--
1988	n.d.	73.79	--	--	-26.21	--

^a Este índice se construye por: *Índice de los ingresos promedios por autobús / Índice de los costos promedios por autobús*

^b La Zona Metropolitana de Guadalajara incluye los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá

n.d. = no disponible

FUENTE: Elaborado con base en datos de la Facultad de Economía, U. de G. "Estudios sobre costos e ingresos del sistema de autobuses urbanos en la Zona Metropolitana", Guadalajara, Jal., 1975. Márquez Rodríguez, Félix y Miguel Ortiz Ruiz, "Ingresos y costos del sistema de autobuses urbanos de la ZMG" (inédito), Fac. de Economía, U. de G., Guadalajara, Jal., 1978. Departamento de Tránsito. DEPRODE, Gobierno del estado de Jalisco. Marchand, Francois "Los sistemas de transporte colectivo. Diagnóstico y elementos para una reorganización", México, D.F. 1982 (inédito). Fournie, Anne y Francois Marchand, "Evolución de las relaciones entre transporte colectivo público y privado en Guadalajara", en *Transporte y servicios urbanos en América Latina*. Actas del Taller de Investigación. Quito, Ecuador, 1985.

dad de fórmulas que están presentes en la oferta de transporte de la ciudad; coexisten una gran organización de concesionarios (Alianza de Camioneros, A.C.) y tres empresas públicas (Servicios y Transportes, S.A., Sistecozome y la que administra el reciente Tren Urbano), a ellas se agrega una flota importante de las llamadas "decapeseras" bajo la modalidad de subrogación.

Esta heterogeneidad se traduce en dificultad de los organismos estatales para encontrar una coordinación adecuada a la situación actual del transporte. Además hace coexistir en franca competencia dos diferentes modos de producción del servicio público por autobús: uno obligado a obtener una rentabilidad capitalista (constituido por Alianza de Camioneros) y otro que bien puede subsistir sin esa ganancia promedio de mercado (Servicios y Transportes y Sistecozome); sujetas, sin embargo, a una misma tarifa pero con desiguales tratamientos. Por ejemplo, las empresas estatales de transporte pueden tener el aval del gobierno para recibir créditos ventajosos e incluso subsidios directos; la legislación da también un tratamiento específico a los concesionarios frenando su expansión y modernización empresarial pues prohíbe que una persona explote más de cinco ómnibus y limita a cinco años (aunque prorrogables) la duración de un permiso.

Sin embargo, esto último no ha evitado la concentración del capital; es secreto a voces que existen grandes propietarios de autobuses en la Alianza de Camioneros, que bajo el amparo de la actual legislación y por su influencia política logran disimular sus intereses y hasta crear un relativo monopolio.

En sí misma la introducción del tren ligero no puede ser criticada de una mala decisión; la dimensión de la ciudad así lo ha requerido desde cuando menos 1970, fecha en la que la colectividad municipal propuso el llamado proyecto Metro-tran, cuyo costo para una primera etapa de varias líneas era solventado por las tarifas vigentes para autobús. Entonces el proyecto habría contado con la enorme ventaja de integrar la infraestructura de este tipo de transporte a la planificación urbana o cuando menos a las remodelaciones viales y al crecimiento espacial de la ciudad, ahorrando grandes costos innecesarios que ya se hicieron sentir recientemente y que tarde o temprano se erogarán en mucha mayor proporción, con drásticas repercusiones para el equilibrio presupuestal sectorial y regional de la entidad. Lo criticable es que no se haya implementado con anterioridad un tipo de transporte público moderno, puesto que en la "época de la abundancia" los recursos utilizados, por ejemplo en la remodelación y construcción del complejo de la Plaza Tapatía, habrían bastado para crear un racional sistema de transportación masiva; contando, además

CUADRO 2
UTILIDADES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE POR AUTOBUS
Zona Metropolitana de Guadalajara

PERIODO	UTILIDAD NETA (millones de pesos)			UTILIDAD MEDIA POR PASAJERO (pesos)			UTILIDAD MEDIA/TARIFA* (por ciento)		
	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total
1974	57.50	120.70	178.20	0.23	0.29	0.27	29.10	36.60	33.80
1977	105.70	361.10	466.80	0.51	0.65	0.61	36.60	46.40	43.70
1982	305.40	1 236.30	1 541.70	1.79	2.51	2.32	35.80	50.10	46.40
Noviembre 1986									
a agosto 1987	2 167.10	n.d.	--	10.08	--	--	14.40	--	--
1988	n.d.	40 173.40	--	--	64.74	--	--	32.40	--

* Las tarifas vigentes promedio para los periodos 1974, 1977, 1982, 1986/87 y 1988, son: \$0.80; \$1.40; \$5.00; \$70.00; y \$200.00 respectivamente.

n.d. = no disponible

FUENTE: Elaborado con base en datos de la Facultad de Economía, U. de G. "Estudios sobre costos e ingresos del sistema de autobuses urbanos en la Zona Metropolitana", Guadalajara, Jal., 1975. Márquez Rodríguez, Félix y Miguel Ortiz Ruiz, "Ingresos y costos del sistema de autobuses urbanos de la ZMG" (inédito), Fac. de Economía, U. de G., Guadalajara, Jal., 1978. Departamento de Tránsito, DEPRODE, Gobierno del estado de Jalisco. Marchand, Francois "Los sistemas de transporte colectivo. Diagnóstico y elementos para una reorganización", México, D.F. 1982 (inédito). Fournie, Anne y Francois Marchand, "Evolución de las relaciones entre transporte colectivo público y privado en Guadalajara", en *Transporte y servicios urbanos en América Latina*. Actas del Taller de Investigación. Quito, Ecuador, 1985.

con los recursos utilizados en la introducción del viejo y destalado equipo eléctrico de trolebuses.

La realidad muestra que actualmente el sistema de transporte público de pasajeros en la ZMG, no solamente es ineficiente sino que muestra un deterioro creciente, ello a pesar de la iniciación del transporte masivo del tren ligero, cuya expansión está actualmente muy limitada por la crisis económica. La oferta suministrada por autobús constituye aún la estructura principal del transporte público; sin embargo, esta oferta se ha desarrollado en forma inercial, conservando en lo básico los patrones tradicionales de funcionamiento operativo, administrativo y legal, que si bien produjo un servicio eficiente y a la altura de las necesidades en sus orígenes, actualmente resulta inadecuado a la demanda y exigencias urbanas. El crecimiento espacial y demográfico y la configuración de los usos del suelo en la ZMG conforman una dinámica que complica y genera gran dependencia de la transportación, la cual es ineludible.

Los dos intentos más recientes de reordenación de rutas de autobuses revelan que la dimensión del pro-

blema no se reduce a una mera modificación en la disposición espacial, sino que plantea necesidades de mayores recursos para ampliar el número de autobuses en circulación y dar así un servicio eficiente; o bien, plantea el problema de la repercusión económica en el usuario que tiene en promedio que abordar más unidades para satisfacer sus necesidades cotidianas de transporte. Este asunto que parece ignorado en las reordenaciones de rutas, podría significar modificaciones en el sistema de cobro; por ejemplo, que el usuario pague en una sola ocasión sin importar cual sea su origen y destino dentro del área urbana, y cualquiera que sea la cantidad de transbordos o medios utilizados (autobús, trolebús o tren urbano).

Basta decir entonces que el fracaso técnico e incluso político del reciente "reordenamiento" de rutas se debe a la parcialidad con que se abordó el problema del transporte, consecuencia de la total descoordinación política en esta materia. Tal parece que la presente administración improvisó el ordenamiento de rutas urgido por reservar un mercado cautivo para el tren urbano sobre el eje Norte-Sur y sus márgenes; la tarifa de 600 pesos evidencia esa intención.

CUADRO 3
COEFICIENTES DE RENTABILIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE POR AUTOBUS
Zona Metropolitana de Guadalajara
(por ciento)

AÑO	UTILIDAD NETA/INGRESOS			UTILIDAD NETA/CAPITAL ^a			PRODUCTIVIDAD DE CAPITAL MENOS COSTO DE OPORTUNIDAD ^b		
	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Promedio	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total
1974	29.32	36.77	33.98	199.27	157.16	168.67	187.27	145.16	156.67
1977	38.72	49.84	46.79	121.32	176.10	159.76	106.32	161.10	144.76
1982	35.80	50.11	46.44	69.80	113.31	100.86	24.10	67.61	55.16
Noviembre 1986									
a agosto 1987	14.55	n.d.	--	10.27	n.d.	--	-90.69	n.d.	--
1988	n.d.	32.37	--	n.d.	46.45	--	n.d.	-21.70	--

^a Este coeficiente se conoce también como productividad del capital

^b El costo de oportunidad representa la rentabilidad que obtendría el capital asignado a un uso alternativo, en este caso se usó la tasa pasiva más alta de rendimiento neto bancario o de algún instrumento bursátil.

n.d. = no disponible

FUENTE: Elaborado con base en datos de la Facultad de Economía, U. de G. "Estudios sobre costos e ingresos del sistema de autobuses urbanos en la Zona Metropolitana", Guadalajara, Jal., 1975. Márquez Rodríguez, Félix y Miguel Ortiz Ruiz, "Ingresos y costos del sistema de autobuses urbanos de la ZMG" (inédito), Fac. de Economía, U. de G., Guadalajara, Jal., 1978. Departamento de Tránsito, DEPRODE, Gobierno del estado de Jalisco. Marchand, Francois "Los sistemas de transporte colectivo. Diagnóstico y elementos para una reorganización", México, D.F. 1982 (inédito). Fournie, Anne y Francois Marchand, "Evolución de las relaciones entre transporte colectivo público y privado en Guadalajara", en *Transporte y servicios urbanos en América Latina*. Actas del Taller de Investigación. Quito, Ecuador, 1985.

ANÁLISIS FINANCIERO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO POR AUTOBUS

Un pequeño permisionario no parece que pueda haber salido bien librado de la tarifa que se ha mantenido fiel a las prescripciones del Pacto de Estabilidad y Crecimiento Económico; prueba de ello está en las recientes convocatorias promovidas por el gobierno estatal para encontrar incautos inversionistas y así cubrir numerosas concesiones para autobuses.

En una verdadera encrucijada se encuentra actualmente el transporte público por autobús; por un lado la política estatal ha transformado esta actividad de un ramo muy rentable en otro que ya no es atractivo, al menos para algunos permisionarios que no les favoreció la suerte con rutas buenas en las que pueden sobrellevar pasaje a todas horas; por otro lado, el sector público a través de sus empresas transportistas se ha mostrado incapaz de solucionar la creciente escasez de unidades en circulación; además la situación financiera de ellas es muy precaria ó de plano se manejan con saldos rojos, necesitando en todo caso auxilio financiero para lograr el crecimiento de su oferta (un ejemplo son los recientes créditos concedidos a Servicios y Transportes y Sistecozome para rehabilitar unidades).

La tarifa es un elemento clave en dicha encrucijada, pues de ella depende la eventual rentabilidad que encuentren los permisionarios en el transporte; pero

esta tarifa es también la medida del gasto de los usuarios. Los ingresos reales de éstos han disminuido notablemente y el porcentaje de su gasto en trasporteación se ha incrementado en los últimos años: respecto del salario mínimo un usuario gastó 4.7 por ciento en 1974, 6.5 en 1984 y 7.3 por ciento en 1988.

El cuadro 1 muestra la diferencia relativa con que han evolucionado los ingresos en términos de los costos totales para las empresas Alianza de Camioneros y Servicios y Transportes en diferentes periodos de 1974 a 1988. Tomando como base la relación Ingresos/Costos de 1982 igual a 100, en 1974 los ingresos estaban 9.27 por ciento por debajo de los costos para Servicios y Transportes, e igualmente 20.91 por ciento para Alianza de Camioneros, ello significa que los ingresos debieron crecer más rápidamente que los costos para alcanzar la situación base de comparación de 1982; sin embargo, en los periodos posteriores este mismo índice mostró que el ritmo de crecimiento de los ingresos pierde ventaja sobre el correspondiente a los costos, pues aquellos sólo representaron alrededor de 74 ó 75 por ciento de los costos. Dicha situación ha dado por resultado que, como era de esperar, la utilidad media presente una tendencia creciente de 1974 a 1982 y otra decreciente de 1982 en adelante, según se aprecia en el cuadro 2. Las últimas tres columnas de ese cuadro muestran la utilidad media por pasajero, medida en términos relativos respecto de la tarifa vigente para cada periodo considerado.

CUADRO 4
AUTOBUSES Y PASAJEROS DEL TRANSPORTE PÚBLICO
Zona Metropolitana de Guadalajara

PERIODO	PROMEDIO DE UNIDADES EFECTIVAS ^a			PORCENTAJE DE PASAJEROS RESPECTO AL GLOBAL DE LA ZMG ^b			PROMEDIO DE PASAJEROS DIARIOS/UNIDAD EFECTIVA		
	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total
1974	610	1 106	1 716	37.43	62.57	100.00	1 109	1 022	1 053
1984	422	1 132	1 554	18.30	58.01	76.31	1 204	1 423	1 364
1988	500	1 151	1 651	19.11	54.14	73.25	1 200	1 477	1 393

^a Se trata del promedio de autobuses en servicio que efectivamente circulan en los tiempos y número de vueltas de los itinerarios programados. Este promedio constituye una parte del total de unidades en servicio.

^b El total de pasajeros para la Zona Metropolitana de Guadalajara (que incluye los municipios conurbados de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá) toma en cuenta también los pasajeros de Sistecozome y los servicios subrogados: 1984 = 2'777,371, 1988 = 3'140,000.

FUENTE: Elaborado con base en datos de la Facultad de Economía, U. de G. "Estudios sobre costos e ingresos del sistema de autobuses urbanos en la Zona Metropolitana", Guadalajara, Jal., 1975. Comité Técnico para la Racionalización del Transporte en la ZMG. "Proyecto sistema integral del transporte". Guadalajara, Jal., 1984 (inédito). Departamento de Tránsito. DEPRODE, Gobierno del estado de Jalisco.

Finalmente, el cuadro 3 ofrece algunos coeficientes de la rentabilidad del servicio. De acuerdo con estos datos, se confirma que hasta 1982 la rentabilidad o bien la tasa de productividad promedio del capital de Servicios y Transportes y Alianza de Camioneros fue muy atractiva. Las tres últimas columnas de ese mismo cuadro registran lo que podríamos llamar la rentabilidad real del capital invertido en la producción de este servicio, permitiendo ver que en el periodo de 1982 este coeficiente fue sensiblemente inferior al registrado en anteriores épocas de bonanza. Como se observa, la situación es más desafortunada aún para Servicios y Transportes; lo cual marca la agonía de la primera y única empresa organizada bajo la modalidad de sociedad anónima. Tal vez los inversionistas de esta empresa previeron que en los años por venir empeoraría su negocio y decidieron mantener su descapitalización y realizar su venta total, que fue adquirida por el gobierno estatal en 1984. Realmente la situación de Servicios y Transportes era ya desastrosa para 1982, de mil autobuses declarados por la empresa como existentes, solamente 450 estaban en condiciones de circular; y para 1984, de 886 unidades sólo podían trabajar en forma afectiva 422. Ello significa que el gobierno estatal se especializó en comprar chatarra, primero con trolebuses luego con los autobuses; en ambos casos la colectividad ha tenido que sufrir las consecuencias.

Los dos últimos periodos considerados en el cuadro 3, reflejan utilidades netas muy por debajo de los promedios registrados años atrás. Entre noviembre de 1986 y agosto de 1987 las utilidades de Servicios y Transportes fueron de casi 15 por ciento con respecto a sus ingresos y de 10 por ciento en relación al valor del capital en equipo de transporte; si consideramos que los costos se han incrementado en el transcurso de los últimos dos años, entonces dicha empresa debe presentar ahora una situación financiera muy crítica. Las utilidades relativas que obtiene Alianza de Camioneros siguen la suerte de la anterior empresa, aunque sorteando mejor la situación, pues parece que la combinación de una administración individual de autobuses a modo de una organización productiva de tipo familiar tradicional, y una asociación que los apoye en las tareas operativas, administrativas generales y de negociación con las dependencias de gobierno, resulta ser más eficiente, en materia de transporte público, que el tipo de organi-

zación capitalista de sociedad anónima o bien de empresa paraestatal. Sin embargo, la tendencia de los últimos 6 o 7 años indican con claridad que para Alianza de Camioneros han terminado sus épocas de altas ganancias. Para el año de 1988 las utilidades relativas fueron del orden de 32 por ciento sobre los ingresos y de 46 por ciento sobre el valor del capital sin descontar el costo de oportunidad. Lo anterior lleva a concluir que en épocas de crisis la rentabilidad de los servicios básicos para la población mayoritaria (y en este caso, ineludible para el funcionamiento económico urbano) está muy relacionada con los niveles de los ingresos de los usuarios; ésto tiene un fundamento no sólo económico, sino también político pues la tarifas dependen de decisiones de esta naturaleza.

En parte tal vez debido al estado financiero por la que han atravesado los transportistas del servicio por autobús, y en parte también por el vertiginoso crecimiento del servicio subrogado, la oferta de autobuses se ha estancado y su calidad también se ha visto deteriorada. El cuadro 4 ilustra esta situación. Alianza de Camioneros, por ejemplo, incrementó en sólo 4 por ciento el número promedio de sus autobuses en servicio efectivo entre 1974 y 1988, pero el promedio de pasajeros por unidad se elevó 45 por ciento en el mismo periodo. Igualmente, logró elevar el promedio de pasajeros por kilómetro recorrido de 4.5 a 7.9.

En conclusión, es posible afirmar que el autotransporte público se encuentra en completo estancamiento y en creciente deterioro. El tren ligero no es la solución alternativa ya que su desarrollo se va a realizar de manera muy lenta; para el presente sexenio se ha programado únicamente la construcción de una línea. En estas condiciones vale cuestionar si no es más conveniente estructurar, a corto plazo, un sistema eficiente de trolebuses con rutas y unidades suficientes. Por otra parte, la creciente flota de combis parece ser la responsable de satisfacer el incremento de la demanda por transporte público, lo cual no corresponde con las características de su tipo de servicio (eficaz para unir las zonas de demanda dispersa o bien para alimentar de pasaje a otros medios masivos, y no para destinarlos a ejes de gran demanda, compitiendo así con otros medios y ofreciendo un servicio aún más mediocre que el de los autobuses).

Es necesario que las autoridades competentes implementen abiertamente y de inmediato una política clara respecto a transporte, previendo las necesidades a futuro. Además, deben tener presente que la reestructuración del transporte requiere ser integral, considerando tanto sus consecuencias espaciales (la cuestión de la congestión de tráfico o *sobrepiso* excesivo de las rutas) y ecológicas, así como sus efectos económicos sobre los usuarios. Todos los elementos de transporte público conforman una serie de relaciones que les da unidad; al variar el trazado de rutas, por

ejemplo, se afecta el gasto de los usuarios, el número de unidades mínimas que atiende una área, o bien las finanzas de los transportistas. La reestructuración integral debe por tanto plantearse en un "Programa de Transporte Público" que detalle sus propósitos, los problemas principales que abordaría (particularmente los financieros y los de naturaleza política) y los recursos disponibles. Lo más importante en este programa es evitar su imposición a la comunidad; ésta debe participar activamente (organizaciones de colonos, partidos políticos, estudiantes, etcétera). ▣

