

## TRANSPORTE PUBLICO EN GUADALAJARA

Salvador Carrillo Regalado

### *LAS COMBIS EN EL TRANSPORTE PUBLICO DE GUADALAJARA. DE SERVICIO EMERGENTE A PERMANENTE; UNA MEDIDA FACIL PERO INEFICIENTE.*

Producto de las añejas deficiencias del transporte público por autobús y de las clásicas presiones que periódicamente ejercen los camioneros para obtener de las autoridades respectivas los anhelados incrementos en las tarifas, surgió en 1982 el llamado servicio subrogado de transporte que se ha denominado en forma generalizada como combis. En ese año sucedió una verdadera crisis en las relaciones políticas entre autoridades gubernamentales y los representantes de las empresas de Alianza de Camioneros y Servicios y Transportes (ambas privadas y monopolizadoras de la oferta del autotransporte público masivo). Dichas empresas estaban acostumbradas a obtener altas tasas de ganancias. Estimaciones conservadoras indican que la inversión inicial en equipo de transporte era recuperada en menos de un año, considerando una utilidad neta y deducido el costo de oportunidad del capital utilizado. Dichas tasas fueron de 157 por ciento en 1974, 145 por ciento en 1977 y 55 por ciento en 1982<sup>1</sup>. Esta última cifra, si bien es de sólo un tercio de la obtenida años atrás, se consideraba aún razonable, pues la relación entre la tasa de utilidad neta respecto de los ingresos fue de 47 por ciento, igual a la registrada en 1977.

Sin embargo, las concesionarias camioneras añoraban épocas anteriores y no se percataron que 1982 fue el inicio de una larga crisis económica. Representados decisivamente por poderosos líderes de sindicatos oficiales presionaron al gobierno estatal y lograron tarifas mayores por su servicio. El gobierno de Jalisco, viendo la grave situación que enfrentaba ese servicio de interés general (el cual, aunque concesionado, estaba realmente controlado desde su origen por empresas privadas) decidió dar una lección

de poder a dichos líderes poniendo en práctica una medida meramente de emergencia: el servicio subrogado de transportación pública de pasajeros. Este consistió inicialmente en ofrecer de forma abierta al público, permisos para utilizar automoviles particulares en servicios de ruta fija por una cuota única y autorizadas en ese entonces por la paraestatal Sistema Colectivo de la Zona Metropolitana (SISTECOZOME). Esta medida generó una competencia real al servicio prestado por los autobuses, más efectiva que la propiciada por los trolebuses, pero por su mismo carácter improvisado y de emergencia, no fue sustentado en un marco legal y apropiadamente reglamentado para su operación, tal vez porque las autoridades que lo crearon no previeron la importancia económica de este servicio y sus repercusiones actuales en el transporte público y el desarrollo urbano general de Guadalajara.

La consolidación del servicio de transporte subrogado a lo largo de la década de los ochenta, se ha realizado a costa de limitar la oferta de transporte por autobús, satisfaciendo tanto una demanda sobre ejes fuertes como sobre rutas secundarias y siendo indiferente con respecto al tipo de demanda que cubren las rutas de autobuses; es decir, no existe prácticamente especialización o complementariedad entre el servicio que han ofrecido las combis y el de los autobuses, sino que más bien se establecieron las rutas en abierta competencia.

La mayor apertura para obtener permisos, lo reducido del capital para adquirir un vehículo combi y su bajo costo de mantenimiento, favorecieron el crecimiento vertiginoso registrado en el servicio subrogado que, por demás, no cuesta un sólo centavo al gobierno estatal, pues su control y coordinación es solventado por una cuota periódica pagada por los subrogatarios.

De acuerdo a los datos del cuadro 1 y de la gráfica es evidente que el servicio subrogado por SISTECO-



CUADRO 1  
 PROMEDIO ANUAL DE UNIDADES DE TRANSPORTE EN SERVICIO<sup>1</sup>.  
 ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA,  
 1982, 1984, 1988 y 1989.

AÑO	ALIANZA DE CAMIONEROS	SERVICIOS Y TRANSPORTES	SISTECOZOME (INCLUYE TROLEBUSES)	TOTAL AUTOBUSES Y TROLEBUSES	SERVICIO SUBROGADO DE COMBIS
1982	1 230	450	90	1 770	400 <sup>2</sup>
1984	1 530	625	270	2 425	700
1988	1 291	587	270	2 148	1 315
1989	1 300	578	177	2 055	1 450

1 Unidades en servicio, constituye una parte de las unidades registradas o en existencia que en promedio se encuentran circulando regularmente en un periodo dado.

2 Esta cantidad se refiere al año de 1983.

FUENTE: Elaborado con base en datos de los Departamentos de Tránsito y de Programación y Desarrollo del Gobierno del Estado de Jalisco. Marchand, François. "Los sistemas de transporte colectivo. Diagnóstico y elementos para una reorganización", México, 1982, Inédito. Comité Técnico para la Racionalización del Transporte Urbano en la ZMG, "Proyecto Sistema Integral de Transporte". Guadalajara, Jalisco. Nov. de 1984. Rodríguez Campos, J.J. "Desarrollo del Transporte Urbano en la ZMG", PRI, CEPES, Guad. Jal. 1988 (Inédito). Sociedad Cooperativa de Transportistas Urbanos y Suburbanos de Occidente. S.C.L. "Estudio de Ingresos y Costos" Noviembre de 1988. Información de las empresas de 1989.

ZOME ha desplazado a las empresas camioneras tradicionales; ha logrado satisfacer el 15 por ciento de la demanda total de pasaje por transporte público en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) para 1988 y el 16.5 por ciento para 1989 (comparativamente alta si se contrasta con lo ocurrido en Monterrey que en 1988 fue de sólo 2.3 por ciento); y se ha multiplicado por 3.6 veces la existencia de este tipo de vehículos en circulación de 1983 a 1989.

Durante la pasada década, el número de pasajeros transportados por el servicio público en la ZMG creció a un ritmo de 5.7 por ciento anual promedio. En 1982, dado que la oferta se restringió, la cantidad de pasajeros volvió a niveles de 1977. Por otra parte, solamente de 1982 a 1984 se registró crecimiento en el número de autobuses en circulación, posteriormente se ha resentido una sensible disminución, según se puede apreciar en los datos del cuadro 1. Esta situación ha sido parcialmente generada y solucionada por el crecimiento del servicio subrogado, el cual, como se dijo, ha resultado libre de carga financiera para el gobierno estatal, pues es suministrado por propietarios particulares.

Es importante precisar que tanto las empresas paraestatales como las privadas, estarán imposibilitadas para hacer frente a una demanda creciente de transporte público mientras persistan los problemas de

carácter financiero y una dudosa eficiencia administrativa. Esto último es importante sobre todo en las empresas paraestatales, cuyas pérdidas de operación agravan el problema y hacen necesaria la utilización de grandes créditos (el último por 10 mil millones de pesos) para rehabilitar unidades fuera de servicio y evitar que el promedio de unidades en circulación siga decreciendo. Ante esto, la medida de fomentar

el crecimiento de unidades de servicio subrogado ha resultado fácil y barata (para el gobierno) pero muy ineficiente en cuanto a la calidad del servicio. Esto último, entre otros aspectos, por las características mismas del tipo de vehículo, el cual es más eficaz para atender zonas o segmentos de demanda dispersa o bien para alimentar de pasaje a otros medios masivos, y no para destinarlos a ejes de gran demanda, compitiendo con otros medios masivos, congestionando la vialidad y ofreciendo un servicio más mediocre e inseguro que el de los autobuses.

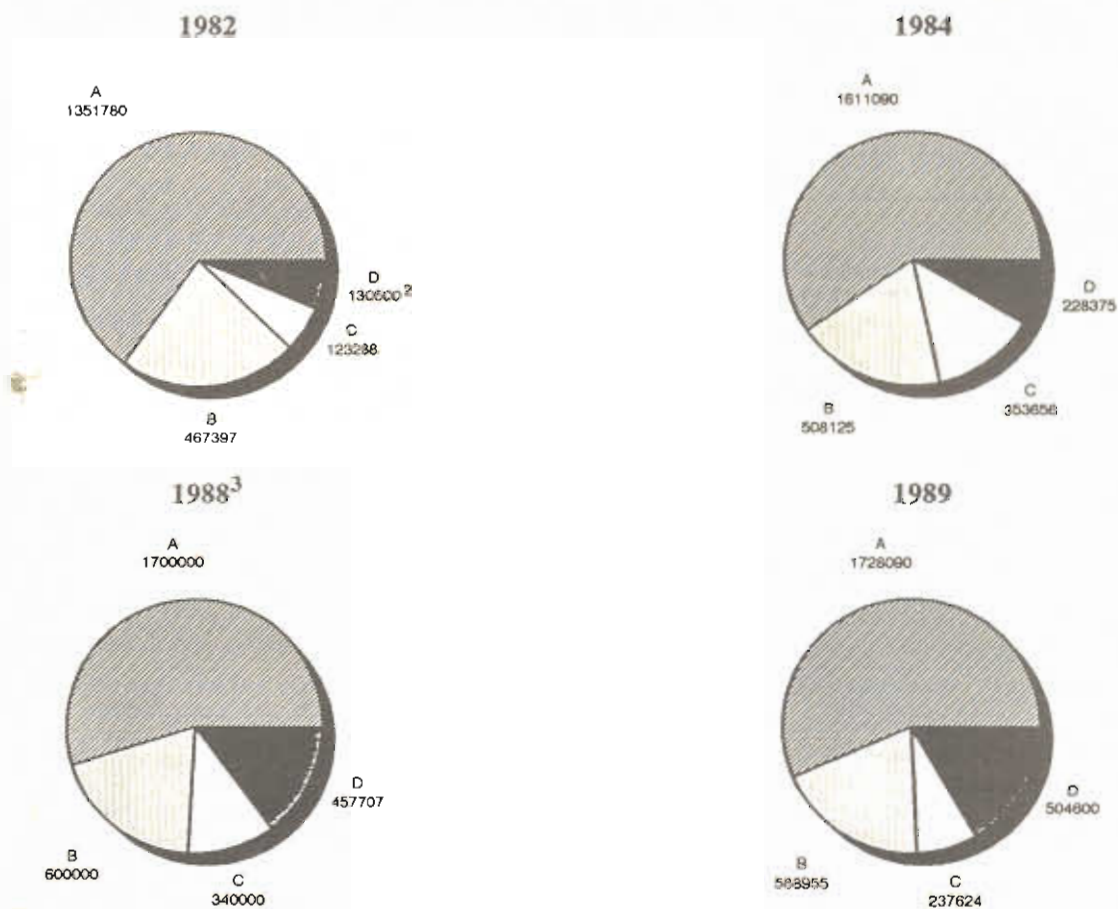
Los usuarios del transporte subrogado de las combis comprueban cotidianamente la mala calidad de este servicio expresada en el sobrecupo de las unidades, la inseguridad a que es expuesto el pasajero por el manejo imprudencial de los vehículos, desaseo de éstos y falta de ventilación, entre otras características.

Esta mediocridad del servicio se ha mantenido a la par del congelamiento de tarifas, pues está claro que la rentabilidad del servicio bajo las condiciones particulares en que se produce, tiende a depender de la cantidad de pasajeros que transporta, aumentando la utilidad a la par de la tasa de rotación de pasajeros por unidad de tiempo o distancia recorrida.

Obviamente, el negocio de las combis ha sido mejor o, como ya se anotó, más fácil de ejecutar que el



PROMEDIO DIARIO DE PASAJEROS<sup>1</sup>  
Zona Metropolitana de Guadalajara  
1982, 1984, 1988 y 1989



A Alianza de Camioneros  
C SISTECOZOME (incluye trolebuses)

B Servicios y Transportes  
D Servicio subrogado de combis

1 Este promedio es ajustado de acuerdo a los ingresos por venta de pasajes, considerando que la operación de un vehículo en servicio es menor a 100 por ciento, normalmente entre el 75 y 85 por ciento de los tiempos y recorridos programados.

2 Este dato corresponde al año de 1983

3 No incluye 52 500 pasajeros diarios del tren ligero ni los 6 900 del servicio de maleteros.

FUENTE: Elaborada con base en datos de los Departamentos de Tránsito y de Programación y Desarrollo del Estado de Jalisco; Comité Técnico para la Racionalización del Transporte Urbano en la ZMG; y de la Sociedad Cooperativa de Transportistas Urbanos y Suburbanos de Occidente.

de los autobuses urbanos, en lo que a la ZMG respecta. En la última década la rentabilidad generada en el servicio subrogado ha sido teóricamente suficiente para autosostenerse y ampliarse en gran medida. Para el año de 1988, el cuadro 2 presenta la utilidad neta alcanzada. Por una parte, se observa que la tasa de utilidad sobre los ingresos fue en promedio 30.6 por ciento, muy similar a la obtenida por Alianza de Camioneros en ese mismo año (32 por ciento); sin em-

bargo, por otra parte, se tiene estimada para el transporte subrogado una tasa de utilidad sobre el capital (valorado solamente para el equipo de transporte) de 8.0 por ciento mensual que anualizado se eleva a 95.8 por ciento, dando así un margen positivo para una productividad real del capital de 29.6 por ciento anual; situación muy favorable para este tipo de transporte si se compara con la productividad lograda por Alianza de Camioneros para el mismo año de 1988,



que fue negativo en 21.7 por ciento. Este último coeficiente indica que una tasa pasiva de rendimiento, como sería la proporcionada por los CETES, fue mayor 21.7 por ciento que la tasa utilidad/capital en las empresas de Alianza. Lo anterior explica porqué el servicio subrogado no obtuvo un incremento en la tarifa, que en cambio sí le fue otorgado a las empresas de autobuses paraestatales y de Alianza, aún a pesar de haberse dado cambios en todas las redes de rutas y en otros aspectos operativos como el de las paradas más espaciadas, que de alguna forma suponen ahorros en ciertos costos o bien mayor rotación de pasajeros.

Con lo expuesto, es posible concluir que el servicio subrogado fue, cuando menos hasta 1988, una actividad que en términos económicos resultó rentable y mejor aún que el de los autobuses urbanos, pero no es un tipo de transporte adecuado para sustituirlo por el autobús, como ha sucedido hasta 1989. Cabe aclarar que la nueva introducción de microbuses en el transporte subrogado puede ser más adecuado a ciertas necesidades del transporte público metropolitano y, a la vez, de financiamiento más viable; sin embargo, es necesario insistir que lo prioritario es solucionar la problemática del transporte masivo mediante autobús y trolebús, y a mediano plazo completar la red del tren ligero. El transporte público basado en unidades pequeñas como la combi o el microbús constituye un me-

dio eficaz para determinados segmentos de mercado espacialmente dispersos y de clases medias de ingresos. Utilizados masivamente, estos medios de transporte agravan más la problemática del transporte urbano antes que solucionarlo.

Por otra parte, resulta conveniente indicar algunas ventajas del transporte subrogado tal como se ha creado en Guadalajara. En primer lugar resalta su forma de organización productiva y administrativa que ha demostrado ser económicamente eficiente. Esta organizado con base en múltiples propietarios, donde es común el manejo familiar combinado con el auxilio del trabajo asalariado. También se apoya en uniones gremiales, formadas por los propietarios, para cohesionar intereses comunes y, en ciertas coyunturas, actuar a manera de cooperativa para la adquisición de servicios mecánicos, aseguramiento y refacciones. El control y la coordinación general del servicio es llevado a cabo por el gobierno estatal a través de la paraestatal SISTECOZOME.

### *EFICIENCIA Y FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE PUBLICO: UN IMPUESTO ESPECIAL.*

De lo dicho aquí, y de lo anteriormente publicado<sup>1</sup>, es posible derivar como conclusión, que la eficiencia productiva es relativamente superior en las organizaciones de autotransportistas de propiedad privada que en las de propiedad pública; estas últimas son más ineficientes a pesar de contar con una organización que teóricamente debería ser más productiva que una organización artesanal de propiedad dispersa o que simplemente no utiliza los medios administrativos y empresariales propios para operaciones en gran escala.

A partir de esta observación, no se quiere apresurar la sugerencia de privatizar o reprivatizar las empresas paraestatales de autotransporte, sin antes hacer las siguientes apreciaciones: Primero, porque quizá resulte más conveniente para la colectividad y el poder público ejercer presiones sobre sus mismas empresas para incrementar su eficiencia y productividad mediante rígidos controles administrati-

CUADRO 2  
INGRESOS, COSTOS Y UTILIDADES MENSUALES DEL  
SERVICIO SUBROGADO DE COMBIS  
Zona Metropolitana de Guadalajara, 1988  
(Millones de pesos)

	TIPO DE RUTA			SUMA
	EXCELENTE	BUENA	REGULAR	
Ingresos totales	1 192.0	1 320.0	1 608.5	4 120.5
Costos totales	811.9	935.5	1 113.2	2 860.6
Utilidad total	380.1	384.5	495.3	1 259.9
Utilidad media por unidad	1.12	0.90	0.90	0.96
Tasa utilidad/ingreso (%)	31.89	29.13	30.79	30.58
Tasa utilidad/capital (%)	9.37	7.50	7.50	7.98
Productividad real de capital* (%)	3.86	1.99	1.99	2.47

\* La productividad real del capital equivale a la rentabilidad que obtiene el capital una vez deducido el costo de oportunidad medido por los rendimientos más altos de algún instrumento bancario o bursátil, en este caso: los CETES a 91 días, que producían una tasa de 66.12 por ciento anual, o sea 5.51 mensual. Este cálculo se efectúa restando a la tasa de utilidad/capital este 5.51 por ciento.

FUENTE: Elaborado con base en datos de la Sociedad Cooperativa de Transportistas Urbanos y Suburbanos de Occidente. "Estudio de Ingresos y Costos". Noviembre de 1988.



vos y contables, y así evitar la corrupción que las caracteriza. Además, para garantizar la transparencia de sus ingresos y egresos (incluyendo inversiones) se debería hacer del conocimiento público esos movimientos, publicando sus resultados contables, verídicos, las compras y ventas de equipo, etcétera y que de esta forma la colectividad pueda convertirse, incluso, en fiscal de sus empresas. Asimismo, éstas deberán ser administradas por personas profesionalmente preparadas que garanticen los resultados esperados, y no por pretendientes a políticos que normalmente terminan desacreditando la eficiencia de la empresa pública.

Segundo, la viabilidad y lo adecuado de la solución reside no solamente en los resultados financieros, sino también en la funcionalidad con que debe adecuarse la producción del servicio a las necesidades cambiantes de transportación que reclama la ciudad. Se debe tener presente que el transporte público no sólo representa una necesidad de la mayoría de la población de la metrópoli, sino también una condición general sobre la que se sustentan las actividades urbanas en general, de allí que el gobierno debe controlar el suministro de este servicio y promover el mejoramiento de su calidad.

De esta manera, tarifas accesibles a los usuarios y servicio efectivo y suficiente, resultan prioridades a cumplir por el poder público. Para garantizar ésto se requiere, por un lado, que el gobierno controle en lo

medular la oferta de transporte colectivo, lo cual se puede lograr mediante su participación directa en la transportación masiva (tal cual se está gestando en la actualidad) y reforzando su función rectora de regulación o coordinación de la oferta secundaria de autotransporte. Por otro lado, que apoye financieramente al transporte público masivo, pues con los niveles absolutos de ingresos de la mayor parte de la población usuaria ésta no podrá solventar los costos de transporte, y mucho menos si se desea acrecentar la capacidad de producción y modernizar los sistemas. El apoyo financiero puede provenir no solamente de subsidios gubernamentales, sino también, de aportaciones directas de las empresas (industriales, comerciales y de servicios) y de los empleadores ubicados en la zona metropolitana. El traslado al lugar de trabajo forma parte del tiempo de trabajo para el empleado y, en cierto sentido, también para el empresario, en la medida que sin ese traslado no es posible la producción. La fijación de una cuota patronal para transporte público en la ZMG, sería similar a la del INFONAVIT, beneficiando a todos los trabajadores que normalmente son los usuarios de los medios públicos de transportación, y que generan más de la mitad de los viajes por motivo de ir al lugar de trabajo.

#### REFERENCIA:

- <sup>1</sup> Véase: Carrillo R., Salvador, "La problemática del transporte en Guadalajara", *Carta Económica Regional*, año 2, núm. 9, diciembre, 1989. pp. 1-6. ■

