



HAL
open science

Hacia un sistema integrado de transporte urbano en el Area Metropolitana de Monterrey?: La figura del hombre camion.

Ana Teresa Villareal, Delphine Mercier

► **To cite this version:**

Ana Teresa Villareal, Delphine Mercier. Hacia un sistema integrado de transporte urbano en el Area Metropolitana de Monterrey?: La figura del hombre camion.. Lyliá Palacios Hernández. Cuando México enfrenta la Globalización, Permanencias y cambios en el Area Metropolitana de Monterrey., Universidad Autonoma de Nuevo Leon, pp.457-468, 2010, 9786074790306. halshs-02158435

HAL Id: halshs-02158435

<https://shs.hal.science/halshs-02158435>

Submitted on 18 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

¿Hacia un sistema integrado de transporte urbano en el Área Metropolitana de Monterrey?: la figura del hombre camión

Ana Teresa Villarreal* y Delphine Mercier**

El transporte urbano es una pieza central de organización y regulación de toda ciudad. Sus políticas juegan un rol determinante en la integración o exclusión de grupos vulnerables, en el cambio o la continuación de desigualdades de acceso a recursos urbanos y en el éxito o fracaso de políticas de desarrollo económico. Su estructura y características de funcionamiento limitan las oportunidades laborales de sus habitantes y moldean su calidad de vida. Por estas razones, el estudio del transporte urbano se aborda desde ángulos múltiples. Quienes se enfocan en el estudio de movilidades cotidianas buscan entender los desplazamientos de habitantes entre domicilio y lugar de trabajo (Bussière, 2005; Graizbord, 2005) o las estrategias que ingenian para satisfacer sus necesidades de transporte cuando la oferta constituye un “desorden inventivo” (Godard, 2002). Por otra parte, hay quienes analizan la combinación de diferentes modos de transporte público en una ciudad (Cervero, 1998) o evalúan la productividad de sus líneas radiales y periféricas (Chavarría y Villarreal, 1994; El-Hifnawi, 2000).

Nuestro enfoque se inscribe en una serie de estudios que centran su atención en la organización de los transportistas y en sus relaciones con el Estado (Henry, 2002; Gutiérrez, 2006). Aunque en su sentido más amplio

*Estudiante de doctorado, University of Berkeley y LEST-CNRS, Francia.

**Laboratoire d'Economie et Sociologie du Travail-LEST-UMR6123, y Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Francia.

¹ Agradecemos el apoyo del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología y la asistencia de Xavier Godard.

el transporte urbano también incluye el metro y el servicio de taxis, formal y pirata, en este trabajo nos limitamos a observar únicamente la evolución del servicio de autobús urbano por ser el medio de transporte urbano que abarca la mayor proporción de viajes diarios en el Área Metropolitana de Monterrey (40% en 2008 al igual que el automóvil). Desde esta perspectiva, buscamos identificar los distintos intereses de actores públicos y privados —que no siempre coinciden con los intereses de usuarios o urbanistas— para mostrar en qué momento y por qué razones divergen o se alínean. Para ello realizamos una serie de entrevistas entre el 2006 y el 2009 con los principales empresarios, líderes sindicales y funcionarios públicos relacionados con este servicio. Lo que este análisis aporta al entendimiento del estado actual del transporte urbano es una visión de los actores involucrados y del acercamiento de sus intereses frente a un panorama urbano que parece favorecer la puesta en marcha de un sistema integrado de transporte como solución para que este servicio continúe siendo un negocio rentable.

En las últimas décadas, varias ciudades latinoamericanas han vivido un proceso de concentración de transportistas artesanales en grandes empresas y consorcios. Etienne Henry observó cómo en São Paulo la combinación de iniciativa privada y regulación pública llevó a la formación de empresas de autobús urbano de tipo capitalista que se constituyen cada vez más en un monopolio (2002). En el caso de Buenos Aires, Andrea Gutiérrez también describe un proceso de concentración de empresas donde los prestadores de este servicio cada vez son menos y más grandes (2006). En Monterrey, observamos un patrón de concentración de transportistas similar siguiendo la lógica capitalista pero con una particularidad interesante: a diferencia de São Paulo o Buenos Aires, vemos que un sindicato, la Confederación de Trabajadores de México (CTM), ha jugado un rol central tanto en la desorganización de este servicio en la década de los 70 y 80 como en su reorganización a principios del siglo XXI. El proceso de transformación de los “hombres camión” en microempresarios que describiremos a continuación, no es sólo el resultado de un proceso de capitalización, sino también de la puesta en marcha de una nueva estrategia de la CTM por revitalizar su poder político.

Sin embargo, para ubicar este proceso es indispensable comenzar con algunos elementos del contexto de transporte urbano en el Área Metropolitana de Monterrey (AMM). De acuerdo con el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad 2008-2030, en el 2008 aproximadamente 4 000 000 de personas realizaron 8.2 millones de viajes diarios. Se planteó que en el 2008, el número de viajes que se realizaron en 1.6 millones de autos fue el equivalente al número de viajes que se efectuaron en 5 000 autobuses, incluyendo 1 000 microbuses y midibuses (p. 128). El servicio de autobús urbano cuenta con 269 rutas dirigidas principalmente por cinco empresas que llamaremos tradicionales y tres grupos de la CTM que ahora manejan sus rutas como empresas, todos sobrevivientes del proceso de concentración de transportistas que describiremos a continuación.

La irrupción del hombre camión (1970-1985)

A partir de la creación de las primeras rutas de transporte urbano en los años 20 y hasta mediados de los 70, la prestación del servicio de transporte urbano estuvo conformada por empresas que recibieron concesiones y tarifas de los municipios. De acuerdo con Hernán Martínez, director de Transportes Urbanos Exposición, “allá en los tiempos aquellos de 1975 y antes de los permisionarios había, recuerdo, juntas de la Unión del Transporte que eran todas las empresas del transporte urbano.” De los más de veinticinco empresarios que se reunían en un salón de la central de autobuses semanalmente sólo quedan cinco: Grupo Transregio, Grupo Lazcano, Transportes Extranviarios, Transportes Urbanos Exposición y el grupo de Javier Treviño en Olinalá. Las demás empresas pasaron a ser “permisionarios” como recuerda Don Félix Lazcano, antiguo director del Grupo Lazcano, “ahí es donde nacen estas gentes, donde nacen las centrales obreras con sus vehículos-unidad, operador-unidad o dueño-unidad.”

Durante los años 70 un gran número de empresas de transporte urbano se declararon en bancarota, los trabajadores se adjudicaron los camiones y empezaron a trabajar bajo el esquema de hombre camión. En una entrevista

ta Ismael Flores, dirigente regional de la CTM en Nuevo León, describe este proceso:

Los empresarios tuvieron acceso a créditos blandos, porque el Banco Mundial apoya mucho estos programas. Entonces ellos sacaron a través de Banobras créditos muy, muy atractivos. Pero se dedicaron a sacarle y a exprimirle ganancias y a sacarle todo al camión sin meterle nada. Entonces llegó el camión nuevo y dale, dale y oye, se reventó una llanta, bueno pos ponle ahí un guarache y órale (...). Llegó un momento en que la ruta ya no podía jalar, ¿por qué? Porque los camiones ya no servían y como debían mucho dinero allá en Banobras porque no pagaron las letras, eh, picudos, dijeron, bueno, los trabajadores, órale, ahí te va la chatarra y les pagó en chatarra en buena parte de las rutas.

Es interesante señalar que tanto Ismael Flores como Juan Méndez, representante de la CTM-FEAT, iniciaron su carrera en el sindicato como peseros —conductores de camionetas que cobraban un peso—, lo cual nos da una idea de la importancia que tiene el transporte urbano para la fuerza política de este sindicato. La CTM tomó control del transporte urbano en la ciudad transformando rutas de peseros en rutas de camioneros y estableciendo recorridos sin prestar atención a los acuerdos previamente definidos por los empresarios que llamaremos tradicionales. La Unión del Transporte se disolvió. De acuerdo con Abelardo Martínez, director de Transportes Extranviarios, “se terminaron los empresarios, pues terminó la unión y estuvimos mucho tiempo a la deriva o cada quien haciendo algunos esfuerzos individuales.”

En este período clave se creó la Comisión Intermunicipal de Transporte Urbano (CITU) que definió este servicio como competencia estatal invalidando las concesiones que los empresarios tradicionales habían recibido de los municipios. Desde 1972 y hasta la fecha, el gobierno no ha vuelto a dar concesiones y se ha limitado a dar permisos provisionales. Evidentemente la toma de gran parte del transporte urbano aumentó el poder político del sindicato y de acuerdo con Genaro Garza Leal, ex-alcalde de

San Pedro (1977-79) y presidente del Consejo Estatal de Transporte y Vialidad (CETyV), éste fue el objetivo de la CTM desde un principio:

La CTM a través de Fidel Velásquez y eso me lo relató a mí, como amigo, como empresario Don Fidel, ellos pues querían tener más fuerza política y más fuerza corporativa y entonces pensaron en apoderarse del transporte en varias ciudades (...) en León fracasaron, en Monterrey tuvieron mucho éxito. Llegaron a tener setenta y tantos por ciento [del transporte]. Entonces cualquier gobernador, cualquier alcalde, una de sus preocupaciones era que no le fuesen a paralizar la ciudad, y entonces esa presión generada por falta de servicio, empezaba a otorgar permisos y ahí vienen los permisionarios.

El fracaso de la CTM en León es sin duda uno de los elementos que favoreció la elaboración del proyecto de Volvo Optibus y la puesta en marcha de su sistema integrado de transporte en el 2002. Monterrey cuenta con proyectos similares que no han logrado llevarse a la práctica, pues la historia del desarrollo del servicio de transporte urbano en el AMM es inseparable de las estrategias políticas de la CTM a nivel regional y nacional.

De hombre camión a microempresario (1985-2005)

¿Qué sucedió con el hombre camión? De acuerdo con Mario de la Garza, socio de la Unidad de Permisionarios Ruta Larga 3 de la CTM, el hombre camión podía trabajar un turno, pero si quería sacarle mayor provecho a su camión contrataba otro chofer para trabajar un segundo turno. Al acumular suficiente capital, un hombre camión podía comprar otra unidad y dejar de trabajar para dedicarse a administrar. Las rutas se formaron en la medida en que se juntaron varios “hombres camión” (entre comillas ya que dejaron de conducir sus unidades) y se asignaron funciones: tesorero, jefe de mantenimiento, supervisión, responsable de dotaciones de boletos, entre otros.

La ruta tres por ejemplo se inauguró en 1984 con 25 choferes y 25 unidades. Veinticinco años más tarde, la ruta cuenta con 17 socios y 150

unidades. Sin embargo, no todos los 17 socios de esta ruta fueron hombres camión; poco a poco entraron nuevos socios a las rutas que podían ser ingenieros, doctores o amas de casa con suficiente capital para comprar un autobús y buscar darle productividad. Con el paso del tiempo, las relaciones conflictivas entre empresarios tradicionales, los antiguos hombres camión y sus socios fueron abriendo paso a nuevas colaboraciones. Abelardo Martínez observa:

Cuando ellos [los antiguos hombres camión] se pusieron a operar camiones y a obtener ingreso y que les robaran... pues resulta que no somos tan ogros verdad, ni somos los villanos de la película, sino que lo único que estamos haciendo es defender (...). Después de tantos años de lucha contra las centrales, nos convencimos todos [los empresarios tradicionales] de cuál es la verdad. Las centrales obreras están hombro con hombro con nosotros. Están padeciendo los mismos problemas que nosotros, inclusive nuestra asociación de transportistas, están ellos dentro de la asociación.

Con algunas excepciones, el “robo” al que hace alusión Abelardo Martínez ha sido una pieza clave de la organización de muchos prestadores de este servicio. Dos transportistas compitiendo por el mismo “pasaje” —como muchos se refieren a los usuarios— dentro de una misma ruta o entre dos rutas con un mismo recorrido transfieren su competencia a la habilidad del chofer para captar usuarios. A cambio, dueños de camiones toleran, o toleraban, el “robo” siempre y cuando se llevara a cabo dentro de ciertos márgenes a veces establecidos como cuotas. Sin embargo, como señala Martínez, muchos de estos transportistas han cambiado de parecer e intentan, aún sin éxito, eliminar las “uñas” o robo de la organización de su servicio (Villarreal 2010).

En la década de los 90, durante el gobierno de Sócrates Rizzo, se crea la Cámara del Transporte que retoma los intereses gremiales que se habían perdido al disolverse la Unión del Transporte en los años 70. Sin embargo, dicha unión no cobra fuerza hasta el 2002 cuando Ismael Flores toma el

liderazgo regional de la CTM tras la muerte de Raúl Caballero quien se mantuvo en el poder por cerca de treinta años. El nuevo líder nombra a Juan Méndez responsable del área de transporte, quien toma el lugar de Patricia Cuspinera, y juntos reorganizan las rutas en sociedades civiles que funcionan como empresas. De acuerdo con Ismael Flores, este cambio se da gracias a la “madurez sindical” de la CTM que, “quita toda una mesa directiva que estaba obsoleta, que no funcionaba y mete otra más activa que comprende las necesidades, que apoya a los inversionistas micros y comienza el transporte a evolucionar.” En el 2006, Ismael Flores afirmó que los microempresarios tenían entre 1 300 y 1 400 millones de pesos invertidos en transporte. En resumen, la reorganización del transporte va par con par con la reorganización de la CTM. Según Genaro Garza Leal:

Ahorita Ismael ha hecho algo que, que es bueno para la ciudad y bueno inclusive para su corporación sindical que es que ha organizado grupos empresariales (...) manejados cupularmente por Ismael o por la gente que usted determine pero que administran 100, 200 camiones y esas gentes... ya no pueden manejar tan a su antojo como antes. Antes el hombre-camiión pues le dices bueno, ahora no trabaja tu camión, ahora te volteas frente a la pared porque estás castigado. Ahora hay circunstancias muy distintas.

La transformación del hombre camión en microempresario permitió el acercamiento de empresarios tradicionales, la CTM y las autoridades estatales del transporte quienes ahora se reúnen regularmente. Sin embargo, ¿a qué se debe este acercamiento? Además de los cambios de estrategia política de la CTM, ¿qué procesos económicos y urbanos favorecen la alineación de los intereses entre estos actores?

¿Hacia un sistema integrado de transporte urbano?

Hasta finales de la década de los 90, la obtención de un mayor mercado para los prestadores del servicio de transporte urbano dependía de la expansión de su cobertura geográfica. Por esta razón, la estructura de las rutas

siguió un “patrón concéntrico”, es decir, que la mayor parte de las rutas pasan por el centro de la ciudad. Sin embargo, la Calle Juárez que atraía 60% de los viajes diarios en la década de los 60 ahora atrae menos de 20% (Plan Sectorial de Transporte y Vialidad 2008-2030: 130). En vez de polo de atracción de viajes, el centro de la ciudad se ha convertido en una gran estación de transferencia.

El principal objetivo que plantea el más reciente proyecto de modernización del transporte urbano es “lograr que la vialidad y el transporte funcionen realmente como un sistema” (p. 188). El plan incluye el desarrollo de vías exclusivas para autobuses, la integración de las rutas en consorcios y su articulación con el sistema de metro como corredor central. Podemos encontrar propuestas similares en planes de desarrollo urbano que datan de la década de los 60, pero quizás hasta hoy esta iniciativa no había reflejado los intereses de los transportistas que sacaban más ganancias operando de forma individual. Sin embargo, vemos al menos tres elementos que empujan a los transportistas en dirección de este proyecto de integración como medida para generar mayores ingresos: la expansión de la mancha urbana, la competencia ascendente del automóvil y el límite tarifario al que han llegado los transportistas.

Primero, el cuadro 1 nos muestra algunos indicadores del sistema de transporte público del AMM incluyendo el índice de pasajeros por kilómetro. Vemos que dicho indicador bajó de 4.04 en 1967 a 3.45 en 1990 y

Cuadro 1. Indicadores del sistema de transporte público del Área Metropolitana de Monterrey 1967-2003

	1967	1990	2003
Población	1 000 000	2 500 000	3 500 000
Número de rutas	<69	127	269
Longitud promedio de rutas	20 km.	30 km.	40 km.
IPK (índice de pasajeros por kilómetro)	4.04	3.45	2.47
Unidades de transporte público en el centro de la ciudad	502 (100%)	2700 (90%)	4000 (80%)
Viajes al centro de la ciudad	60%	40%	18%

Fuente: CETyV (Plan Sectorial p. 120).

2.47 en el 2003. De acuerdo con el Plan Sectorial, en el 2008 el IPK disminuyó aún más y ahora equivale a dos pasajeros por kilómetro. Esto significa que la expansión de la mancha urbana empuja a los transportistas a los límites de su productividad. Además de alargarse los recorridos, el IPK disminuye porque el automóvil se ha vuelto más accesible para un mayor número de usuarios de transporte urbano. En los últimos 15 años, el parque vehicular en el AMM aumentó de 560 000 vehículos en 1995 a 1 000 100 000 en 2003 y 1 000 600 000 vehículos a finales del 2007. Por consiguiente, el porcentaje de viajes que se realizan en automóvil diariamente aumentó 20 puntos porcentuales en contra del transporte público de autobuses en los últimos cinco años (Plan Sectorial: 11). En palabras de Abelardo Martínez:

Yo estoy compitiendo contra los vehículos, estoy compitiendo contra una apertura de frontera automotriz, contra una política de comercialización de equipo usado americano de locura, ¿sí? Estoy compitiendo contra la gente que tiene en la cabeza el sueño americano de tener su carro y bueno, que ahorita te puedes hacer de un carro con 300 dólares. Toda esa gente se baja del camión. Entonces, pues los retos son fuertes porque cada día se hacen más lentas las rutas, los trayectos son los mismos y son más tardados.

Las pérdidas de usuarios solían compensarse con aumentos de tarifa. Sin embargo, los prestadores del servicio de transporte urbano han llegado a su límite tarifario. Actualmente, la tarifa normal para un viaje en ruta radial es de siete pesos con cincuenta centavos y ocho pesos para las rutas periféricas. Si los transportistas continúan aumentando sus tarifas para compensar la pérdida de usuarios, corren el riesgo de perder aún más usuarios que prefieran compartir un taxi a ese precio o buscar alguna otra solución alternativa de transporte. De acuerdo con Hernán Villarreal, director del CETyV, organismo gubernamental encargado de proponer las tarifas de transporte urbano, ya no habrá aumentos de tarifa superiores a 3% o el equivalente de la inflación, por lo cual los transportistas deberán buscar generar las ganancias perdidas en mejoras en productividad y constituirse en consorcios.

En resumen, la expansión de la mancha urbana, la competencia ascendente del automóvil y el límite tarifario que han alcanzado los transportistas favorecen la alineación de intereses entre gobierno, empresarios tradicionales y la CTM. “Ahorita ya el coqueteo es por los dos lados,” afirma Hernán Villarreal, “el gobierno dice bueno, yo te voy a hacer esta infraestructura para el transporte pero tú organízate, reestructúrate y a ellos también les conviene.”

Conclusión

¿Cuáles son las consecuencias de esta trayectoria de concentración empresarial para la conformación del sistema actual de transporte urbano? En términos prácticos, la agrupación de transportistas en grupos cada vez más grandes les permite tener acceso a créditos bancarios que son indispensables para la renovación de la flota. En 2008, vemos que la edad promedio de la flota de transporte urbano de Monterrey es de 2.86 años, considerada en el Plan Sectorial como “la flota más moderna de Latinoamérica” (p. 95). Éste es un gran logro dado que en el 2005 parte de la flota tenía entre 10 y 20 años de antigüedad. La reorganización de transportistas en consorcios también es un requerimiento para acceder a fondos internacionales de desarrollo como los que ofrece el Banco Mundial para proyectos en este sector, como el corredor masivo que se planea en Ruiz Cortines desde hace algunos años.

En términos más conceptuales, emergen de este trabajo las preguntas siguientes: ¿la concentración empresarial llevará a un sistema de transporte más eficiente? ¿Bajo qué condiciones de competencia se podría favorecer el constante desarrollo de iniciativas que se adapten a las necesidades cambiantes de la ciudad? ¿Cuenta el estado con la autonomía suficiente para que la participación más activa que está tomando en la regulación de este servicio se traduzca en beneficios sociales?

Bibliografía

- Bussière, Y., 2005, *Transporte urbano en Latinoamérica y el Caribe: Estudios de casos (San José, Puebla, Puerto España, Puerto Príncipe)*. San José: FLACSO.
- Cervero, R., 1998. Hierarchical Transit: Mexico City, Mexico. En R. Cervero (Ed.), *The Transit Metropolis. A Global Inquiry*. Covelo: Island Press.
- Chavarría, C. y H. Villarreal, 1995. *El transporte urbano en Monterrey: Análisis y solución para un viejo problema*. Monterrey: Universidad Autónoma de Nuevo León.
- El-Hifnawi, M. B., 2000. Cross-town bus routes as a solution for decentralized travel: a cost-benefit analysis for Monterrey, Mexico. *Transportation Research Part A*, 36, 127-144.
- Gobierno del Estado de Nuevo León, 2008. *Plan Sectorial de Transporte y Vialidad 2008-2030*. Monterrey.
- Godard, X., 2002. *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Paris: Karthala e INRETS.
- Graizbord, B., 2005. *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*. México: El Colegio de México.
- Gutiérrez, A., 2006. Política de transporte público en la ciudad de los 90. Reglamentación y concentración empresaria en el autotransporte metropolitano de Buenos Aires. *Transportes*, 14, 5-15.
- Henry, E., 2002. La concentration régulée des entreprises brésiliennes d'autobus urbains. *Entreprises et Histoire*, 30, 73-87.
- Villarreal, A., 2010. The Bus Owner, the Bus Driver and His Lover: Gendered Class Struggle in the Service Work Triangle" *Work and Occupations*, XX(X): 1-23.

Entrevistas

- Álvarez, René. Secretario de Transporte División CTM-SNAT, Casa del Campesino, Monterrey, Nuevo León, enero 2009.
- Bustamante Alcántara, Ing. Rita. Entrevista, Dirección de Ingeniería de la Agencia Estatal de Transporte, marzo de 2006.
- De la Garza, Mario. Entrevista, Confederación de Trabajadores de México (CTM), Casa del Campesino, Monterrey, Nuevo León, enero 2009.
- Flores, Sr. Ismael. Secretario General de la Confederación de Trabajadores de México (CTM), Casa del Campesino, Monterrey, Nuevo León, marzo 2006.
- Lazcano, Sr. Dn. Félix. Ex-director del Grupo Lazcano. Oficinas de la Ruta 1, Monterrey, Nuevo León, 3 de marzo de 2006.
- Leal Martínez, Ing. Genaro. Presidente del Consejo Estatal de Transporte y Vialidad (CETyV) y ex-alcalde de San Pedro (1977-79), Club Campestre de Monterrey, Nuevo León, 24 de marzo de 2006.

- Martínez, Lic. Abelardo. Dueño y Director de Transportes Extranviarios SA. Monterrey, Nuevo León, 23 de febrero de 2006.
- Martínez, Lic. Hernán. Dueño y Director de Transportes Urbanos Exposición. Oficinas de la ruta 71, 10 de marzo de 2006.
- Méndez, Sr. Juan. Secretario de Transporte CTM-FEAT, Casa del Campesino, Monterrey, Nuevo León, marzo 2006.
- Villarreal Rodríguez, Dr. Hernán. Director Ejecutivo del Consejo Estatal de Transporte y Vialidad (CETyV). Oficinas del CETyV, marzo de 2006.