

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 4 ■ Núm. 8, Septiembre-Febrero 2024

LA ERA DE LOS TRANSPORTES



Revista semestral del Departamento de Sociología / División de Estudios Políticos y Sociales
Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades

Universidad de Guadalajara

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA Dr. Ricardo Villanueva Lomelí, RECTOR GENERAL; Dr. Héctor Raúl Solís Gadea, VICERECTOR EJECUTIVO; Mtro. Guillermo Arturo Gómez Mata, SECRETARIO GENERAL. **CENTRO UNIVERSITARIO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES** Dr. Juan Manuel Durán Juárez, RECTOR; Dra. Katia Magdalena Lozano Uvario, SECRETARIA ACADÉMICA; Lic. María del Rosario Ortiz Hernández, JEFA DE LA UNIDAD DE APOYO EDITORIAL. **DIVISIÓN DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES** Mtra. Sofía Limón Torres, DIRECTORA. **DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA** Dr. Jorge Ramírez Plascencia, JEFE DE DEPARTAMENTO.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión, Año 4, Núm. 8, septiembre-febrero 2024, es una publicación semestral editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades. Av. José Parres Arias, 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 333819-3300, ext. 23354. Correo electrónico: revistavinculos@hotmail.com. Editor responsable: Jaime Torres Guillén. Reserva de derechos al uso exclusivo 04-2012-042610503700-102. ISSN: en trámite por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Impresa en Amateditorial, calle Prisciliano Sánchez #612, Col. Centro, Guadalajara, Jalisco. C.P. 44100 Este número se terminó de imprimir en septiembre de 2023 con un tiraje de 50 ejemplares.
<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>
<http://www.vinculosociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión está incluida en los catálogos de revistas Latindex y LatinRev.

latindex



Director y editor

Jaime Torres Guillén

Comité Editorial

Alejandra Guillén González
Héctor Raúl Solís Gadea
Celia del Palacio Montiel
Andrea Celeste Razón Gutiérrez
Paloma Villagómez Ornelas
Rafael Sandoval Álvarez
Carlos Rafael Hernández Vargas
Luis Rodolfo Morán Quiroz

**Asistente
de dirección**

Nidia Verónica Covarrubias Sánchez

**Secretario técnico
y Soporte plataforma web**

Francisco Tapia Velázquez

Consejo Editorial

Isabel Cristina Naranjo Noreña, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina; Antonio Luzón, Universidad de Granada, España; Silvia Carina Valiente, Conicet CIT Catamarca, Universidad de Catamarca, Argentina; Carlos Javier Maya Ambía, Centro de Estudios Japoneses, Universidad de Guadalajara, México; Luisa Martínez-García, Universidad Autónoma de Barcelona, España; Bruno Baronnet, Universidad Veracruzana, México; Mariana Passarello, Universidad del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina; David Gómez-Álvarez, Universidad de Guadalajara, México; María del Carmen Ventura Patiño, El Colegio de Michoacán, México; Felipe Gaytán Alcalá, Universidad La Salle, México; Liliana Cordero Marines, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, UNAM, México.

Comité Científico Internacional

María Patricia Fortuny Loret de Mola, CIESAS Peninsular, México; Göran Therborn, Universidad de Cambridge, Inglaterra; José Luis Grosso, Centro Internacional de Investigación PIRKA, Políticas, Culturas y Artes de Hacer, Colombia; Breno Bringel, Instituto de Estudios Sociales y Políticos de la Universidad del Estado de Río de Janeiro, Brasil; Jorge Alonso, CIESAS-Occidente, México.

Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del CUCSH, UdeG. Av. José Parres Arias núm. 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 3819-3300, Ext. 23354.

La revista **Vínculos. Sociología, análisis y opinión** puede leerse en internet:

<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>

<http://www.vinculossociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 14 ■ Núm. 23, julio-diciembre 2023

CONTENIDO

9 Presentación

Investigación y debate

Autobuses y estaciones de una ciudad del Sur español. La movilidad en un espacio privilegiado

13 **José Luis Anta Félez**

Automovilistas y control de la movilidad. Ciudad de México (1903-1933)

41 **Diego Antonio Franco de los Reyes**

El transporte público nocturno entre el discurso y la apropiación ciudadana. Análisis del Búho Nocturno en Jalisco, México

77 **Christian Juan Armando Flores Landeros**
Miriam Anahí Guerra Hernández

Gestión activa y reactiva del transporte público urbano: un análisis desde la Nueva sociología urbana francesa

113 **Andrés Demetrio Gutiérrez Flores**

El problema social del transporte público (ómnibus) en Montevideo: Una mirada crítica

141 **Marly Gonçalves da Silva**

Escritos de frontera

- El Ferrocarril como factor en la construcción de identidad urbano-arquitectónica. El caso de Ciudad Juárez
Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa
179 **Raúl Holguín Ávila**
-
- Entre lo tecnológico y lo político. El discurso del riesgo sobre los neoprenos de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara
Carlos Miguel González Huerta
199 **Rebeca Vanesa García Corso**
-
- Manía por la destrucción. Pensar los rallies de demolición automovilística desde la frontera norte mexicana
225 **Juan Antonio del Monte Madrigal**
-
- Precariedad a domicilio: plataformas digitales y precarización del trabajo en repartidores de aplicaciones digitales en la Zona Metropolitana de Guadalajara
243 **Edgar Daniel Placencia Aguirre**
-
- La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez
273 **Carlos Octavio Núñez Miramontes**
-

Lecturas

Cohabitando con el caos: andanzas con un
cuerpo acompasado

305 **Daniela Karina Guzmán Taboada**

Reseñas

“Cappitalismo”. La uberización del trabajo

Salvador Medina Ramírez

315 **Linda Mercedes Moreno Sánchez**

323 Criterios editoriales.

GESTIÓN ACTIVA Y REACTIVA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: UN ANÁLISIS DESDE LA NUEVA SOCIOLOGÍA URBANA FRANCESA

Recibido: 10/05/2023

Aceptado: 06/08/2023

ANDRÉS DEMETRIO GUTIÉRRES FLORES¹

Resumen

El artículo realiza un recorrido teórico por los postulados de la Nueva sociología francesa, a partir de los cuales analiza la gestión del transporte público urbano, específicamente en relación con su existencia bajo condiciones de gestión privada o pública. Se argumenta que la gestión privada del transporte implica un tipo de gestión “reactiva” en contraposición a una gestión “activa” cuando el Estado a través de los gobiernos locales cumple este papel. Se examinan casos históricos relacionados con la gestión del transporte público urbano, tanto de gestión privada como pública, y

1 Estudiante de la licenciatura en Planeación Territorial en la UAM-Xochimilco. Ha participado en distintos coloquios y congresos nacionales a internacionales en relación al espacio verde urbano y su impacto en el desarrollo infantil, desarrollo urbano en ciudades medias e implicaciones del cambio en la dinámica territorial a consecuencia de la adopción del modelo neoliberal. Ha publicado artículos académicos y capítulos de libros especializados. Es articulista del diario *La Crónica de Hoy*. Correo electrónico: demetriegflores@gmail.com ORCID: 0000-0003-1641-2029

se reflexiona sobre las fortalezas y las áreas de oportunidad de distintos modos de gestión.

Palabras clave: transporte público, gestión pública, gestión privada, sociología urbana crítica, movilidad urbana.

Abstract

The article provides a theoretical overview of the principles of the New French Sociology, from which it analyzes the management of urban public transportation, specifically in relation to its existence under private or public management conditions. It argues that private management of transportation implies a “reactive” type of management as opposed to an “active” management when the State, through local governments, fulfills this role. Historical cases related to the management of urban public transportation, both private and public, are examined, and reflections are made on the strengths and areas of opportunity of different management approaches.

Keywords: public transportation, public management, private management, critical urban sociology, urban mobility.

Introducción

La experiencia en la ciudad no es estática, por el contrario, la define un dinamismo que le otorga a la vez novedad y riesgo. Por debajo de la experiencia del individuo a la ciudad la sostiene un conjunto de soportes materiales, puntuales y específicos, que condicionan y definen sus distintas cualidades. El desarrollo de esta perspectiva materialista de la ciudad, desarrollada extensamente por los sociólogos urbanos franceses en los años sesenta y setenta continúa a día de hoy ofreciendo amplios caminos para la investigación.

La importancia de los soportes materiales —término adaptado del marxismo y retomado por Pradilla² (1984)— recae en que estos con-

2 Si bien Pradilla no ofrece una definición precisa sobre qué son los “soportes materiales”, el mismo escribe: “en función de las determinaciones de la producción de

forman el elemento fundamental de todo asentamiento humano y de los procesos a que dan lugar. Entre estos soportes el transporte urbano se revela como una parte fundamental de la vida urbana al cumplir una función doble como condición general tanto del proceso productivo como de la reproducción de la fuerza de trabajo.

Hoy en día los municipios de México son incapaces de gestionar por sí mismos su sistema de transporte público. En consecuencia, no disponen plenamente de la capacidad de producción de los soportes materiales mínimos para impulsar su desarrollo productivo y, más importante aún, el acceso de su población a los servicios y equipamiento que requieren.

En la mayoría de los casos, con la salvedad de unas ciertas ciudades grandes y capitales estatales, la gestión del transporte público se delega en mayor o menor medida a agentes privados (OCDE, 2013: 7-11). Como se verá, la gestión que estos realizan persigue objetivos distintos a los de la administración pública y pueden ir en contra del bienestar común, contraponiéndose a los planes y estrategias que desarrolla el municipio en materia urbana. Asimismo, constituyen un poder real, capaz de intervenir en la toma de decisiones gubernamentales que, el menos en apariencia, revisten un carácter técnico (Arellano Ríos, 2018: 25).

En ese sentido, el presente trabajo pretende contrastar la gestión pública y la gestión privada del transporte público urbano. Primero, se revisarán las aproximaciones que realizaron los sociólogos urbanos críticos franceses con particular énfasis en los trabajos de Christian Topalov y Emilio Pradilla Cobos.³ Se desarrollará extensamente en torno

subsistencia material, el hombre inicia otro proceso de transformación-apropiación de la naturaleza: le arranca sus materiales y los reconstruye para producir objetos que lo defiendan de sus elementos -empalizadas, chozas, cuevas artificiales, etcétera-, que se insertan más o menos durablemente sobre ella, como “naturaleza producida” [...] Estos objetos pasan a formar parte de las condiciones de subsistencia como soportes materiales” (Pradilla, 1984: 88). En ese sentido, es posible equiparlo a la noción topaloviana de “soportes físicos”, definidos por él mismo como “objetos materiales incorporados al suelo (los inmobiliarios)” (Topalov, 1974: 9).

³ No obstante que Emilio Pradilla Cobos suele incluirse dentro del grupo de los sociólogos urbanos latinoamericanos (Calderón, 1986: 481), su educación superior en la academia francesa y el tema específico de su obra *Contribución a la crítica de la “teoría*

al papel que cumple el transporte como medio para la reproducción del sistema capitalista y de su expresión territorial en la forma de la ciudad contemporánea. Asimismo se explorarán sus limitaciones en el ámbito de la gestión.

Se plantea la tesis central del trabajo, a saber, que la gestión privada del transporte implica un tipo de gestión “reactiva” contra una gestión “activa” cuando este papel lo cumple el Estado a través de los gobiernos locales. En un segundo momento se analizarán diversos casos de estudio relacionados con la gestión del transporte público urbano, tanto de gestión privada como pública. Finalmente, se medita en torno a las fortalezas y las áreas de oportunidad de distintos modos de gestión desde los principios teóricos de la Nueva Sociología Urbana Francesa, incluyendo aquellos modos de gestión que pasan la cooperación público-privado como la solución a las contradicciones del capitalismo.

Nueva sociología urbana francesa: un enfoque crítico a la ciudad capitalista

La Nueva sociología urbana francesa (NSUF) nace a mediados de los años sesenta como una respuesta a la incapacidad de las corrientes funcionalistas para teorizar de forma eficiente los procesos de urbanización del campo, que por esos años empezaron a afectar a los países industrializados de Europa (Ullán de la Rosa, 2014: 198). En términos generales, ésta realiza:

una revisión de los marcos teóricos de Marx y Engels que depuran el marxismo de sus contaminaciones políticas, especialmente de la lectura grosera y dogmática realizada por el leninismo y el estalinismo, y recuperan y refinan su materialismo histórico como herramienta teórico-metodológica. Una revisión que se realizaba en paralelo y retroalimentación a la liberación, en Europa Occidental, de los movimientos de izquierda, socialistas y comunistas, de la tutela soviética en aras de

urbana” (1984), donde rebate los principios teóricos de Castells, Topalov y Lojkin y otros, nos obliga a incluirlo preliminarmente dentro del grupo de la Nueva Sociología Urbana Francesa. Al menos para fines del presente trabajo.

la construcción de un marxismo político más humanista y compatible con la democracia (Ullán de la Rosa, 2014: 199).

En ese sentido, la investigación de los nuevos sociólogos urbanos gira en torno a entender de qué manera y bajo qué mecanismos el actual sistema de dominación capitalista se expresa a través de “la ciudad” y “lo urbano” (ambas, categorías que problematizarán profundamente), cómo ésta contribuye a su reproducción y sus contradicciones. Asimismo, meditarán en torno al papel que juega el Estado capitalista en general, y el Estado del capitalismo monopolista en particular, en el proceso de reproducción social expresado puntualmente en “lo urbano”.

Si bien las investigaciones primitivas de Lefebvre revisten un carácter más “humanista” y menos “científico”, por lo que no se explorarán a profundidad para el caso del presente trabajo, es importante señalar su papel como fundador de esta escuela de pensamiento y como “maestro” (literal y metafórico) de sus exponentes más reconocidos: Manuel Castells y Christian Topalov (Ullán de la Rosa: 220).

Una de las preocupaciones fundamentales de la NSUF gira en torno a entender la ciudad en tanto que es el resultado de un proceso de producción bajo un régimen social específico: el del capitalismo monopolista. Lo anterior pues, si bien la ciencia económica había estudiado a profundidad “la ciudad” en su proceso de distribución del producto social, según los principios de la escuela marginalista; ésta había olvidado su dimensión productiva (Topalov, 1974: 8).

En efecto, “la ciudad” o “lo urbano” se constituye “realmente” de elementos materiales puntuales, particulares, que requieren de un proceso de producción y distribución socializado mediante una expresión territorial específica: el asentamiento humano bajo el capitalismo monopolista de Estado o ciudad capitalista.

Sin embargo, el Estado no responde como un ente unitario hacia el “bien común”, como pregonaban ciertas corrientes anteriores a la NSUF; por el contrario, este responde a los intereses de una clase social en particular: los capitalistas financieros: “el Estado no es un sujeto dotado de voluntad, es un conjunto de aparatos que realizan, por un

proceso [*ciego*], por un proceso sin sujeto, el interés general de la clase dominante” (Topalov, 1979: 8).

Por otro lado, la investigación en torno a las condiciones de producción de los soportes materiales de la ciudad lleva a considerar la relación que guardan estos entre sí y en relación con “la ciudad en su conjunto”. Ahora resulta claro que, bajo un régimen de propiedad privada de los medios de producción, estos compiten entre sí, entorpeciendo sino imposibilitando sus propias condiciones de reproducción en el largo plazo; sin embargo, tal descubrimiento representó para la NSUF la pieza angular de su universo teórico:

la urbanización capitalista es, ante todo, una multitud de procesos privados de apropiación de espacio. Y cada uno de éstos está determinado por las propias reglas de valorización de cada capital particular, de cada fracción de capital. En consecuencia, la reproducción misma de esas condiciones generales, urbanas, de la producción capitalista se transforma en un problema. No se la puede garantizar (Topalov, 1979: 9).

No obstante, muy pronto, estos autores cayeron en cuenta de que los agentes y procesos privados de apropiación del espacio requerían a su vez de soportes específicos, que por sus propias características sólo podían ser proporcionadas por el Estado. Si bien ésta es apenas una preocupación lateral del primer Castells (Castells y Godard, 1974), otros teóricos la desarrollarían con profundidad.

En su obra capital, *La urbanización capitalista* (1979), Christian Topalov describe y tipifica los elementos necesarios para la reproducción social, que nombra “condiciones generales de la producción capitalista”. Topalov distingue entre dos categorías fundamentales: la mano de obra más los “medios de consumo socializados” que permiten su propia reproducción (también llamadas Condiciones de Reproducción de la Fuerza de Trabajo o CRFT) y la infraestructura productiva, que toma la forma de los servicios públicos en su dimensión de soportes para el proceso productivo (o Condiciones Generales de la Producción y Circulación del Capital; CGPCC): “Sobre esta doble base de la reserva de mano de obra y de las infraestructuras industriales, la fuerza productiva



de la ciudad es el resultado, en fin, de la conexión espacial de las propias empresas industriales” (Topalov, 1979:13).

Sin embargo, a causa de su alto nivel de composición orgánica y su largo periodo de rotación los medios de consumo colectivo no suelen circular como mercancías, pues su “uso por un consumidor no excluye el uso por otros” (Topalov, 1979: 16), lo que desincentiva la inversión privada en estos sectores. Por otro lado, el capital no está dispuesto a invertir allí donde no tiene asegurada una tasa de retorno *suficiente*, por lo que amplias zonas quedarían desabastecidas de equipamiento y servicios públicos básicos si su dotación fuera potestad exclusiva de la iniciativa privada. Asimismo, la infraestructura consume grandes cantidades de suelo y requieren locaciones específicas que generalmente serían imposibles de obtener sin la intervención del Estado.

En este contexto el Estado capitalista debe proveer los medios para que esta serie de equipamientos funcione, sea que otorgue beneficios a la iniciativa privada a través de la política fiscal o directamente permitiendo la conformación de un monopolio privado o público:

Cada capital privado busca la ganancia, pero al hacerlo, obstaculiza la formación de los efectos útiles de aglomeración [pues] no es él quien crea esas condiciones, es el proceso ciego de la concentración espacial de las actividades. [...] La lógica de la concentración espacial conduce al desarrollo desigual del espacio [...] Así, el llamado “sub-desarrollo” no es sino una de las caras de la acumulación desigual (sic.) (Topalov, 1979:19).

De tal forma, se imponen costos y obligaciones para las autoridades locales, que deben corregir estas contradicciones. La falta de este equipamiento y demás componentes de las condiciones generales se convierte en un obstáculo para la valorización de los capitales particulares. Viceversa, el gasto público en las CRFT es condición necesaria para la apertura nuevos territorios a la lógica de reproducción del capital a través de su adecuación para la entrada de agentes privados. En ese sentido “la planificación urbana constituye una forma de regulación social de la formación de efectos útiles de aglomeración” (Topalov, 1979: 21).

Bajo este orden de cosas, el transporte juega un papel trascendental en la reproducción de la formación social capitalista expresada en la ciudad. Para el caso del presente artículo, sus aportaciones se condensarán en dos aspectos:

Primero, porque el transporte permite la circulación del capital-mercancía a través de la articulación espacial de los distintos soportes materiales. Este aporte abreva directamente del trabajo de Castells, quien, si bien se posiciona en *La cuestión urbana* (Castells, 1974) contra la “ideologización” de lo urbano llevada a cabo por las escuelas sociológicas anteriores a través de la noción de “espacio”; plantea que se debe adoptar una postura adecuada al estructuralismo marxista de Althusser.

Segundo, porque forma parte tanto de los medios de consumo socializados (o medios de consumo colectivos) como de los soportes materiales del proceso productivo en sus tres fases: de producción, distribución y consumo. Antes de profundizar en este segundo aspecto de la relación entre el transporte y “la ciudad”, es necesario explorar una aproximación teórica más que, de cierta forma, complementa las anteriores.

Pradilla, en su libro *Contribución a la crítica de la “teoría urbana”* (1984), critica profundamente los postulados teóricos de Castells, Topalov, el Lefebvre tardío y demás teóricos clásicos de la NSUF. Si bien el fondo de su propuesta se diluye en discusiones específicas en torno a conceptos puntuales, Pradilla desarrolla una serie de categorías que en cierto sentido los excede complementándolos.

En un primer nivel Pradilla agrega los soportes materiales en tres categorías: el sistema de soportes materiales (SSM) de la Estructura Económica, el SSM de la Estructura Jurídico-política y el SSM de la Estructura Ideológica; conformando el Sistema de soportes materiales de las formaciones sociales capitalistas. Dado que bajo el régimen capitalista el SSM de la Estructura Económica (SSMEE) predomina sobre los otros dos sistemas, este es el que se estudiará para el presente trabajo.

El SSMEE se subdivide a su vez en: el proceso inmediato de producción, el proceso de intercambio, las condiciones generales de reproducción de la formación social, el proceso de consumo y las organizaciones económicas de clase. Antes de pasar al estudio específico de cada una de estas subcategorías, nótese la importancia particular del SSMEE, toda vez que:



Las relaciones de distribución social que rigen la apropiación de la naturaleza, el suelo-soporte, los soportes materiales y toda la producción por las diferentes clases sociales constitutivas de la sociedad burguesa y sus componentes individuales, se manifiestan en cada uno de los soportes materiales de esta estructura y en los de la jurídico-política e ideológica, objeto ellos mismos de una apropiación de clase, lo que hace que no existan soportes particulares de ella, reconocibles individual y aisladamente sobre el territorio (Pradilla, 1984:132).

El Sistema de soportes materiales de las Condiciones Generales de la Reproducción del Formación Social (SSMCG) se divide en cuatro grandes grupos: de la producción, del intercambio, de la reproducción de la dominación ideológica y de la reproducción de la población. Las condiciones generales de la producción son las “encargadas del suministro de materias primas o auxiliares”, las condiciones generales del intercambio proveen los “medios de consumo improductivo [...] en los instantes del intercambio mercantil y monetario”, las condiciones generales de la reproducción de la dominación político-ideológica los “medios de consumo necesarios al funcionamiento de los aparatos jurídico-políticos e ideológicos de la sociedad”, finalmente las condiciones generales de reproducción de la población (CGRP) se encargan “del suministro de medios de consumo individual, o la producción de otros valores de uso necesarios a la reproducción individual del conjunto de agentes sociales” (Pradilla, 1984:154).

La importancia particular de las CGRP recae en que afectan específicamente a la fuerza de trabajo. A estas corresponde una parte específica —equiparable a los Medios de Consumo Colectivo planteados por Topalov— de la distribución social y territorial de los soportes materiales y sus efectos útiles, entre estos: los servicios de agua, electricidad, gas, recolección de desechos y comunicaciones. Más otras que son específicas y particulares de las CGRP: transporte de personas, sistema educativo, sistema de salud, sistema de recreación y cementerios (Pradilla, 1984:159). Resulta necesario insistir en la cualidad de los soportes materiales para servir a distintos grupos de condiciones generales a través

de una misma matriz, diferenciándose tanto por elementos materiales específicos y naturales al sistema como por el agente a quien sirve.

Volviendo al tema específico del transporte, los puntos de encuentro entre Pradilla y Topalov son múltiples. En primer lugar, ambos reconocen tanto su naturaleza como elementos fundamentales para la reproducción de la formación social capitalista como su carácter doble: fundamento del proceso productivo y de la reproducción de la fuerza de trabajo. En segundo lugar, coinciden en que la gestión de las Condiciones Generales puede llevarse a cabo a través de agentes públicos y privados, siempre que existan las condiciones necesarias para asegurar su operación en el tiempo.

A continuación, se explorarán a detalle estas cualidades y su relación con los problemas de gestión del transporte público.

El papel del transporte en la reproducción social y el proceso productivo

Las contradicciones inherentes al capitalismo, claramente expresadas en la obra de Topalov, más el papel fundamental que las condiciones generales tienen en el proceso productivo y la reproducción social, son compartidas en el ámbito del transporte. Sin embargo, hasta ahora éste se ha tratado de forma general y como un conjunto homogéneo de elementos. Si bien esta perspectiva permite tratarlo de manera unitaria en relación con un contexto más amplio, ahora es necesario diferenciarlo al menos en dos grandes subgrupos operativos.

De lo expuesto en el apartado anterior queda claro que la inversión en transporte, en tanto que Condición General, implica destinar la mayor parte de dicho capital a capital fijo constante en la forma de puertos, aeropuertos, carreteras, autopistas, toda clase de soportes similares, asociados y a su mantenimiento. Igualmente, parte de la inversión en capital fijo constante se destina a la adquisición de vehículos (aviones, camiones, trenes, autobuses, etc.). Sin embargo, existe una diferencia fundamental entre ambos tipos de inversión, tanto en sus cualidades puramente económicas como en su relación con la reproducción social. Respecto a esto, Gustavo Garza escribe:

Independientemente de que sea construido por un capitalista o por el gobierno, lo central es que el camino, o cualquier otra CGP [condición general de la producción], adopta una forma diferente de la de las mercancías que se orientan al consumidor individual: 1) en la medida en que el camino facilita el intercambio es una fuerza productiva; 2) como obra necesaria para el individuo (2013: 58).

Marx argumentó que cuando se tiene el riesgo de que la inversión en una obra de transporte sea “pura pérdida”, entonces “el capital echa la carga sobre los hombros del estado”. En este sentido, el estado puede “compeler la colectividad [a invertir] una parte de su rédito, no de su capital, en tales trabajos de utilidad pública... que se presentan como condiciones generales de la producción”. Mientras el capital no generaliza la sociedad por acciones, las obras colectivas “las transfiere al país entero en calidad de necesidades nacionales”. Marx concluye que la producción de medios de comunicación, de las condiciones físicas de la circulación, entra en la categoría de capital fijo y no constituye un caso particular (Marx, 1972: 21; citado en Garza, 2013: 59).

Sin embargo, se cometería un error si se consideraran de forma unitaria todos los elementos que conforma a la Condición General “Transporte” (CGT). Lo anterior, pues existe una diferencia íntima entre el capital fijo invertido en infraestructura de transporte y el capital fijo invertido en “medios de transporte”.⁴ Prueba de ello es que ambas dimensiones de la Condición General “Transporte” sean gestionadas

4 Nótese que en la distinción que se realiza entre la condición general “transporte”, la infraestructura en transporte (IT) y los “medios de transporte” (MT) no se incluye el transporte productivo público (aunque sí se menciona de forma tangencial al hablar sobre la contribución del transporte al proceso productivo en su fase de producción y distribución). Lo anterior debido a su escasa participación en términos relativos dentro del total de la inversión en capital fijo. Explorar a profundidad esta clasificación implicaría realizar un examen pormenorizado de la formación social actual, detallando los distintos medios de transporte productivo y no productivo, y el tipo de régimen de propiedad en que se encuentran, lo que definitivamente excede los alcances del presente trabajo. Si se desea profundizar en este tema revítese la bibliografía empleada en el apartado teórico, especialmente Pradilla, 1984.

por organismos públicos distintos —o, en su defecto, por subsecretarías claramente diferenciadas, como de hecho sucede en la gran mayoría de los casos—, toda vez que sus periodos de rotación, el nivel de inversión y la relación de cada uno respecto del proceso de reproducción de la formación social es diferente.

Profundicemos en esta idea. Por un lado, la infraestructura de transporte (calles, avenidas, vías férreas, puertos, aeropuertos, etc.) sirve en todas las fases del proceso de producción: A través del transporte se mueven los materiales que necesitan las fábricas para funcionar, se distribuyen los productos industriales a diferentes mercados y se llevan al consumidor final. Asimismo, la infraestructura de transporte no sólo se utiliza como medio de desplazamiento, sino también como lugar de venta y consumo —piénsese en las estaciones de tren, aeropuertos, etc. De esta manera queda claro de forma general el papel que juega la CGT como medio fundamental de reproducción del proceso productivo, específicamente. De tal forma se conforma una categoría que para el caso nombraremos Infraestructura de Transporte (IT). Sin embargo, esta descripción no agota las aportaciones que la inversión en dicho capital fijo realiza a la reproducción de la formación social.

Partiendo de lo anterior, es decir, dando por sentada la existencia material específica de la IT, debemos mover el foco del proceso productivo “en sí” hacia otro de los elementos fundamentales para su operación: la fuerza de trabajo.

En efecto, el universo de usuarios de la IT no se reduce a los componentes del proceso productivo expuesto, sino que comprenden un conjunto de servicios dirigidos a la fuerza de trabajo. Ésta requiere de infraestructura especializada, que se distingue de forma radical de la que emplea el capital para llevar a cabo su reproducción: el transporte público; al que en conjunto se le denominará Medios de Transporte (MT).

De la misma forma en que las contradicciones y limitaciones descritas por los sociólogos de la NSUF aplican de forma específica para el transporte de forma general, es posible limitarlas para el caso del transporte público en particular.

En primer lugar, el transporte público no puede ser tratado como mercancía convencional, toda vez que éste, al ser un servicio, no puede



ser fraccionado y vendido en partes sin que el Estado intervenga para asegurar de forma extraordinaria la tasa de retorno (impidiendo la libre competencia, otorgando facilidades fiscales o encargándose de cierta parte de la inversión en capital fijo, por ejemplo)⁵. Es por ello, más otra serie de fenómenos expuestos en el apartado teórico relacionadas con la tasa de retorno y el extenso periodo de rotación del capital, que el capitalista privado evita invertir donde no haya garantías del Estado para recuperar su inversión.

A lo anterior debe añadirse un problema muy particular del transporte público: la gestión de la demanda. A diferencia de la operación de una fábrica o de la gestión del transporte productivo privado, la demanda de transporte público no se distribuye de forma homogénea en el tiempo ni en el espacio. Si bien es posible que a través del diseño de rutas se logre obtener mayor o menor rédito, la localización específica de las concentraciones humanas dentro de la ciudad son una realidad invariable —al menos en el corto y mediano plazo— de cada ciudad en específico. La manipulación de la demanda, si es que cabe llamarla así para el caso, tiene límites claros e invariables.

Por otro lado, es claro que existen periodos puntuales de mayor demanda, donde la capacidad de la infraestructura real suele emplearse al máximo de su capacidad sino sobre esta. Este es un problema grave para una gestión del transporte orientada en la ganancia, pues la decisión de invertir en ampliar la infraestructura para atender de forma *adecuada* a los usuarios durante los periodos de alta demanda sólo sería eficiente durante un momento de la jornada, siendo subutilizada el resto del día (CAF, 2018a: 5).

De tal forma, la demanda se encuentra focalizada en lugares específicos de la ciudad, y ésta no puede generarse en otro lado en el corto plazo ni por medio de incentivos activos del propio transporte. En ese sentido,

5 Lo fundamental en este caso es entender que la participación de la iniciativa privada en la gestión del transporte puede presentarse de distintas formas tras las cuales, de forma invariable, se manifiesta el Estado como garante del rédito. Sea, quizá, que distintas partes del mismo proceso se asignen a actores diversos, estos operan bajo condiciones de mercado extraordinarias.

el acceso al suelo se convierte en un problema grave para los inversores, pues éste suele representar uno de los mayores costos que enfrenta el capital privado al momento de desarrollar proyectos de transporte público; el suelo intraurbano donde se gesta la alta demanda necesaria para la capitalización de un proyecto de esta naturaleza tiende a tener valores extraordinariamente altos (CAF, 2018b: 14-18). Por ello, el Estado suele asumir la responsabilidad de proporcionar el suelo para el desarrollo de la infraestructura de transporte a través de expropiaciones, aun cuando esta sea desarrollada y aprovechada por capital privado. Finalmente, quizá el mayor inconveniente para el desarrollo de proyectos de transporte público es uno que afecta a la colectividad social, y no al propio capitalista. Más aún, es este último el agente principal que ocasiona este conflicto.

En el transporte en general, y en el transporte público en particular, el exceso de inversión de capital en áreas que prometen altas tasas de retorno económico resulta en congestión vial, lo que provoca tiempos de viaje más largos y una caída en la eficiencia del transporte que acarrea pérdidas en la productividad de la formación social en su conjunto.

Esta situación se manifiesta también como una falta de inversión en infraestructura de transporte en otras áreas donde las tasas de retorno son menores y el tiempo de rotación del capital es mayor. Esto impide a la población local el acceso a medios de transporte eficientes, lo que no solamente impide su integración al proceso productivo general y el aumento en su calidad de vida sino incluso su desarrollo como individuos.

La existencia y el correcto funcionamiento del transporte público son esenciales para la reproducción social y para el proceso productivo, pero su gestión privada presenta graves problemas que imposibilitan la inversión en éste con un sentido puramente económico. Por lo tanto, el Estado debe intervenir para garantizar su existencia y operación, ya sea haciéndose cargo de todas sus fases (planificación, construcción, adquisición y operación de vehículos, gestión, mantenimiento, financiamiento, etc.) o asegurando la rentabilidad de las empresas privadas que deseen operar mediante subsidios, concesiones u otros mecanismos fiscales.



Gestión activa y reactiva del transporte público urbano

Como se ha mencionado, según el marco teórico propuesto, las empresas privadas sólo invertirán en proyectos de transporte que les garanticen una tasa de ganancia alta y un periodo de retorno bajo. El Estado puede asegurar esta rentabilidad permitiendo la operación privada —específicamente, la gestión y operación— de ciertos componentes del transporte, en particular de los MT. Sin embargo, esto implica un gasto constante en sus finanzas pues, además de garantizar esta ganancia, también debe proporcionar la infraestructura necesaria para su funcionamiento: la IT. Además, hay un gasto administrativo que no se ha considerado, que es el costo de planificación y gestión de las rutas de transporte. Para llevar a cabo estas labores, la administración local debe contar con personal capacitado y herramientas específicas para su trabajo, entre otros requerimientos burocráticos que implican un costo relativamente alto para muchas administraciones locales de ciudades pequeñas y medias.

Una oficina municipal que tenga entre sus atribuciones la planificación de transporte puede definir las rutas y horarios, imponiéndolos a los operadores privados de los vehículos (generalmente empresas que han ganado una licitación, aunque, como se verá este no es siempre el caso). En este escenario, dichas empresas no se preocupan por el sentido económico de expandir la infraestructura de transporte, pues su rédito está asegurado.

Para el Estado, el transporte es un medio para expandirse a sí mismo, promover el desarrollo de la capacidad productiva y la reproducción de la población, lo que la beneficia con una mayor accesibilidad a servicios, equipamientos urbanos y otros soportes materiales de la ciudad. Sin embargo, cuando los gobiernos locales son incapaces de planificar y gestionar estas rutas debido a la falta de recursos u otras razones, estas tareas pasan a ser administradas por las mismas empresas privadas, que las comprenden dentro de una lógica económica: sólo operarán donde haya suficiente demanda para asegurar una tasa de retorno adecuada en un período razonable para su reproducción y crecimiento.

En razón de lo anterior, se pueden identificar dos grandes categorías de gestión del transporte: la activa, liderada en general por el Estado

a través de los gobiernos locales, que responde a un “sentido social”⁶ y opera en áreas donde no hay demanda que admita una lógica puramente económica, con los beneficios descritos, pero que también implica grandes costos para los gobiernos locales, lo que dificulta su implementación total; y una gestión reactiva, liderada por la iniciativa privada cuando ésta tiene la capacidad de planificar y administrar horarios y rutas, poco o nada regulados por las autoridades locales, impidiendo el acceso de cierto sector de la población a los beneficios descritos en la gestión activa.

Como se verá, las nociones de gestión activa y gestión reactiva, que se plantean en este artículo como instrumentos de análisis, las cuales abrevan de los planteamientos teóricos de la NSUF, son eficientes para aproximarse en un primer momento al problema del transporte público urbano. Antes de iniciar el análisis de casos particulares conviene aclarar de forma breve la distinción entre ambos conceptos.

Por un lado, la gestión activa se refiere a la planificación y ejecución de acciones anticipadas y proactivas por parte del Estado y los gobiernos locales para asegurar su propia reproducción y la de la clase dominante. En el contexto del transporte, la gestión activa implica establecer rutas de transporte y servicios que cubran de manera eficiente las necesidades de la población, incluso considerando áreas que podrían ser descuidadas por la lógica puramente económica.

En contraste, la gestión reactiva se refiere a las acciones tomadas por el capital privado en respuesta a una demanda existente. En lugar de planificar y anticipar las necesidades, la gestión reactiva responde a las circunstancias y oportunidades del mercado. En el contexto del transporte, esto significa que el capital privado establece rutas de transporte y servicios en función de la demanda actual percibida, sin necesariamente considerar aspectos sociales, territoriales o de desarrollo a largo plazo.

6 El entrecomillado es fundamental pues recuérdese que para los teóricos de la NSUF el Estado no es un actor filantrópico y monolítico sino un conjunto de procesos que, a través de un aparato burocrático, buscan de forma independiente consumir sus intereses de clase. En todo caso, el “sentido social” es poco más que un recurso discursivo que sirve para legitimar la expansión del capital.

El establecimiento de rutas de transporte por parte del capital privado en la periferia de la capital no puede considerarse como gestión activa, ya que sólo puede haber gestión activa cuando hay un plan de desarrollo o expansión territorial *ex ante*, en el cual se tenga contemplado tanto abastecer a la demanda esperada como a sectores de la población y del territorio que una lógica puramente económica dejaría de lado. Si el capital privado actúa en respuesta a una demanda existente, entonces está realizando una gestión reactiva. La gestión activa es una tarea natural del Estado y los gobiernos locales, pero no se condiciona a que haya un plan de planificación y gestión territorial; toda acción gubernamental en materia de transporte es activa. Es decir, si un gobierno no atiende una zona con demanda, su comportamiento sería similar al de la gestión reactiva del capital privado, pero con una diferencia fundamental: como quedó claro a través del recorrido teórico anterior, el Estado busca de forma activa establecer condiciones para su expansión y reproducción. En contraste, el capital privado actúa de forma reactiva, consumiendo las condiciones de su propia reproducción, incapaz de proveerse de sus propios medios de subsistencia, reactivo ante las acciones del Estado.

En los siguientes apartados se explorará con mayor detalle cada una de estas “contradicciones” a través de ejemplos concretos de gestión pública y privada del transporte público. Se realizará especial énfasis en el desarrollo específico de los conceptos de gestión activa y reactiva descritos en los párrafos anteriores.

Experiencias en la gestión del transporte público

Si bien existen casos de sistemas de transporte completamente gestionados por el Estado —piénsese en el caso soviético—, lo cierto es que estos son poco comunes y que tratarlos extensamente sólo resultaría en la tergiversación de los argumentos expuestos en la presente investigación. En el mismo sentido, son sumamente escasos los casos donde las empresas de transporte compiten libremente, sin regulación alguna, por hacerse de un nicho de mercado. Más aún, estos casos responden a contextos tan locales y específicos que ameritarían una investigación más bien etnográfica. Por lo anterior, el presente apartado rescata algunas experiencias específicas en donde son patentes las limitaciones tanto de

un modelo como de otro. Estas son analizadas desde los principios de la NSUF y en relación con las categorías de acción y reacción.

El caso mejor documentado de decaimiento del transporte público gestionado por el Estado es el de los Estados Unidos entre las décadas de 1960 y 1980, sobre el cual se escribe:

Public provision of urban transportation is, in theory, socially desirable. Rail and bus operations exhibit economies of traffic density that could lead to destructive competition in an unregulated market. Highways are traditionally perceived as public goods that require enormous capital and maintenance investments that the private sector is unlikely to finance. Improving the urban mobility of elderly and low-income citizens is an important social goal that should be addressed by government. But in their official capacity as regulators, service providers and investors, public officials have generally instituted policies that have led to inefficient and inequitable urban transportation. A case for privatising urban transport is developing because these actual government failures most likely outweigh potential market failure⁷ (Winston, 2000: 404).

A pesar de que el gobierno central estadounidense inició un programa de subsidios estatales para el transporte público —específicamente en autobuses y tranvías—, el cual llegó incluso a que el Congreso aprobara en la década de 1960 legislación que facilitara la compra por parte de

7 Traducción: La provisión pública del transporte urbano es, en teoría, socialmente deseable. Las operaciones de ferrocarril y autobuses muestran economías de densidad de tráfico que podrían llevar a una competencia destructiva en un mercado no regulado. Las autopistas se perciben tradicionalmente como bienes públicos que requieren enormes inversiones de capital y mantenimiento que es poco probable que financie el sector privado. Mejorar la movilidad urbana de ciudadanos de bajos ingresos y de edad avanzada es un objetivo social importante que debe ser abordado por el gobierno. Sin embargo, en su capacidad oficial como reguladores, proveedores de servicios e inversores, los funcionarios públicos han instituido políticas que han llevado a un transporte urbano ineficiente e inequitativo. Se está desarrollando un argumento para la privatización del transporte urbano debido a que estos fracasos gubernamentales reales probablemente superan a los posibles fallos de mercado.

los gobiernos de las ciudades para adquirir las empresas de MT, hacia mediados de 1980 muchas de estas mismas ciudades habían reducido la frecuencia de autobuses y trenes, y aumentado el precio real del pasaje en más de un 54% (Winston, 2000: 405-408).

Asimismo, el autor arguye que una de las causas que llevó al decaimiento del transporte público estadounidense fue su uso político, pues la red se expandió más allá de los límites que imponía la capacidad fiscal de las administraciones locales y, al mismo tiempo, se usó como moneda de cambio para establecer arreglos políticos con las organizaciones sindicales de base ligadas al transporte:

Thus, the subsidies that have become a fixture in urban transit largely accrue to powerful interests - higher wages to labour, including managers, operators and station agents, and higher profits to suppliers of transit capital. But a portion does go to keeping fares below cost and expanding service beyond what could be supported without subsidies⁸ (Winston, 2000: 413).

De ese modo, los grupos vecinales de medio y medio-alto ingreso, residentes de la ciudad central —una fuerza política históricamente fuerte en los Estados Unidos—, fueron los principales impulsores de los proyectos de transporte público, siendo ellos y no los grupos de menor ingreso quienes más se beneficiaron de su construcción. (Winston y Shirley, 1998; Evans, 1994).

Por otro lado, el desarrollo del transporte público en México durante el mismo periodo que transcurre entre la década de 1960 y de 1980 es, en muchos sentidos, contrario al caso estadounidense. Un momento de cambio sustantivo en la política de MT en la capital sucedió a inicios

8 Traducción: Así, los subsidios que se han convertido en una parte integral del transporte urbano en gran medida benefician a intereses poderosos, como salarios más altos para el trabajo, incluyendo gerentes, operadores y agentes de estaciones, y mayores ganancias para los proveedores de capital de transporte. Pero una porción se destina a mantener las tarifas por debajo del costo y expandir el servicio más allá de lo que podría ser sostenido sin subsidios.

del gobierno del presidente José López Portillo. Dicha política se caracterizó por su carácter ambivalente: mientras que el gobierno federal gestaba planes de ampliación y modernización de la red del Metro de la capital —completamente gestionado por el entonces Departamento del Distrito Federal (DDF)—, otro medio de transporte fundamental para la vida en la Ciudad de México se entregaba al libre mercado: los camiones urbanos (Navarro y Rodríguez, 1999).

Mientras que en los Estados Unidos los procesos de privatización de los años ochenta mejoraron en términos generales la calidad del servicio sin excluir de forma extraordinaria a la población de menor ingreso y manteniendo el sistema de subsidios estatales, en México la desregulación —o más bien, la incapacidad de mantener dentro del orden de las instituciones de transporte echeverristas— a los sectores de MT tipo camión urbano, fue un factor trascendental en la caída en la calidad de su servicio.

El mismo caso se recoge de la experiencia en Guadalajara, Jalisco. Las tasas de crecimiento de su zona metropolitana durante la década de 1980, tanto en extensión territorial como en cantidad de población a servir, más la inoperancia de una burocracia incapacitada para hacer frente a las contingencias naturales de la ciudad, provocaron que ningún plan ampliación de la red pública de MD se llevara a cabo de forma eficiente (Arellano Ríos, 2018: 15-17).

De lo anterior se deduce que la operación privada de los MT, aun cuando se lleva a cabo a través de concursos y regulaciones públicas, presenta problemas relacionados a la sobreposición de atribuciones; al carecer de un plan general de transporte, en no pocas ocasiones la coexistencia de dos rutas del este mismo o, incluso, de MD distintos resulta en la inviabilidad de determinados proyectos. En ese mismo sentido, una de las mayores deficiencias de la participación del sector privado en las tareas de gestión del transporte recae en su incapacidad de alinearlos a objetivos de política pública, aun cuando existan planes generales de transporte, o equivalente, su reforma implica renegociar con los operadores privados (Suárez Falcón *et al.*, 2015: 216-218).

Una de las medidas más empleadas por parte de las autoridades de movilidad y transporte locales es la implementación de subsidios, sean



sectorizados o generales. Si bien en primera instancia estos generan “beneficios sociales” al promover el uso de los MT para sectores de bajo ingreso, también conllevan riesgos importantes cuando los operadores son privados:

Las subvenciones tienen efectos en general progresivos, dado que benefician fundamentalmente a los estratos de renta más bajos. No obstante, todo este análisis presupone que el beneficiario último de la subvención es el consumidor final y que las mismas no se utilizan para financiar posibles ineficiencias. En este sentido, indican que mayores subvenciones pueden traducirse en mayores costes y en menor eficiencia productiva, con lo cual la subvención no sería un mecanismo redistributivo eficiente y podría tener incluso efectos contrarios a los deseados (Suárez Falcón *et al.*, 2015: 219).

Si bien no es el tema central de la presente sección, bien cabe señalar las principales deficiencias del sistema de subsidios a la operación de los MT.

Al no existir competencia —recuérdese que la operación de los MT es un monopolio natural— y generar parte de su rédito a través de subvenciones gubernamentales, las empresas privadas de transporte público carecen de incentivos para mejorar su operación; afectando directamente los procesos en que la CGT interviene. En ese mismo sentido, la distorsión del mercado generada por estas dos cualidades de la operación privada del transporte, el monopolio y los subsidios, puede conducir a la ineficiencia presupuestaria por parte de estas empresas; mala organización, gestión y pérdida de eficiencia administrativa.

Los subsidios al transporte público bien pueden entenderse en términos de acción- reacción, pues existe una voluntad política y presupuestaria por parte de la autoridad local para ampliar *de facto* el universo de usuarios (acción); sin embargo, materializado en un sistema de transporte concesionado en su fase operativa, y sin los mecanismos correctivos adecuados, genera efectos adversos para el conjunto de la formación social.

Por otro lado, a partir de la década de 1990, en respuesta al predominio liberal estadounidense, los países de Europa occidental empezaron a implementar un modelo mixto, conocido como partenariado público-privado. No obstante, la participación tanto de agentes públicos como privados no implica que estos actúen en igualdad de condiciones, pues como bien expresa Namblard (2001:15): “La primera utopía sería pensar que un partenariado público-privado es el equilibrio perfecto de la armonía lograda de los socios”. Cabe señalar que, si bien se les comprende bajo dicho término, las distintas relaciones que establecen gobiernos locales o nacionales con la iniciativa privada toma formas específicas, definidas por el marco legal y político, así como por las capacidades técnicas de los actores involucrados y las necesidades de transporte específicas de cada caso. En ese sentido, es inviable generalizar en torno al partenariado público-privado a través del estudio de casos concretos. Sin embargo, es posible aproximarnos al tema.

Toda vez que las asociaciones público-privadas son un arreglo entre ambos tipos de actores, serán las condiciones de su acuerdo lo que determine las cualidades de su gestión. Como se exploró en párrafos precedentes, el resultado de este arreglo se determina en parte por la capacidad de negociación de los gobiernos locales y la presión que puedan ejercer los actores privados, sea por su preponderancia económica, su carácter monopólico o por encontrarse legitimados mediante acuerdos o asociaciones con otros actores sociales.

Es una práctica común en México que las autoridades locales de municipios de tamaño medio sean incapaces de imponerse sobre los concesionarios de las rutas de transporte colectivo, que determinan en última instancia el trazo de las rutas y las empresas operarias. En ese sentido, si bien existe legitimación por parte del Estado, legalizada a través de la concesión y permisos de operación, lo cierto es que *de facto* se ha delegado la gestión de transporte a los agentes privados; lo que configura *grosso modo* una gestión de tipo reactivo.

En contraste, gobiernos locales fuertes y con capacidad de negociación pueden construir acuerdos benéficos con los actores privados, tal es el caso del modelo de gestión inaugurado en la Ciudad de México con la implementación del sistema BRT “Mexibús” se ha popularizado en



el resto del país, replicándose en distintas capitales estatales a través de vehículos y esquemas de gestión similares.

Aunque los casos que se retomaron durante el presente apartado quedan lejos de agotar el tema de las contradicciones entre la gestión pública y privada en MT —el cual es, por demás, inagotable—, bastan para establecer de forma clara las distintas maneras en que operan los principios de acción y reacción en la gestión del transporte público.

El caso de los grupos vecinales de medio y alto ingreso que constituyen una fuerza política capaz de interceder y modificar en los planes de desarrollo urbano y, específicamente, en los programas de ampliación de la red de MT constituyen un caso extraordinario para estudiar los principios de acción y reacción en la gestión del transporte público urbano. Según lo que se ha planteado, la gestión activa del transporte público puede ampliar el área de cobertura para beneficiar a los residentes de áreas desfavorecidas de las ciudades. Sin embargo, este tipo de gestión, al menos en principio, no queda exenta de ser afectada por alguna situación política coyuntural o extraordinaria; lo mismo con los planes de desarrollo urbano y regulaciones que influyen en el transporte en las ciudades. En el futuro, se deberían explorar casos en los que un organismo independiente del poder ejecutivo local se encargue de la gestión del transporte como una posible solución a la interferencia política en este ámbito; quizá esta exploración resulte en un ejemplo más claro de una gestión activa del transporte público.

Cuando se analiza el transporte público en términos de gestión activa o reactiva, es importante considerar la expansión de las ciudades y su organización interna. Esto se evidencia en las diferencias entre la organización de las ciudades estadounidenses y mexicanas en términos de ingreso. Durante las décadas de 1970 y 1980, las ciudades estadounidenses generaron una periferia tipo suburbio habitada por residentes de medio y medio alto ingreso, que podían adquirir vehículos propios y, a través de éste, obtener un estatus social elevado. Por otro lado, la periferia mexicana de esas mismas décadas fue autogestionada y autoconstruida, habitada por inmigrantes con ingresos bajos o muy bajos, que no podían adquirir vehículos y dependían completamente del transporte público. El crecimiento de las ciudades mexicanas no fue planificado ni

controlado, lo que dificultó la reacción de las burocracias hegemónicas del PRI ante del capital privado, el cual intervino y se consolidó tanto como el principal operador de las rutas de transporte en el norte y oriente de la capital como en un actor político preponderante.

De lo anterior queda claro que las nociones de acción y reacción en la gestión del transporte público no pueden definirse a través simplemente de identificar el nivel de participación del Estado, sino que requieren de entender las condiciones reales de operación del sistema. De esta manera, el estudio del transporte en tanto que componente para la reproducción social excede sus simples límites técnicos y se integra al análisis de las relaciones sociales en tanto que conjunto de agentes con intereses específicos.

Conclusiones

La escuela de sociología urbana iniciada por Lefebvre y Castells en la década de 1960, y continuada con un carácter estructuralista por Topalov y Pradilla en los años setenta y ochenta ofrece herramientas teóricas y conceptuales vigentes, que nos permiten entender los fenómenos urbanos de presente, así como problematizarlos de forma que nos indiquen nuevos caminos para la investigación. En este trabajo se utilizaron sus aportes teóricos al análisis de la gestión del transporte público. Para ello se desarrollaron las categorías de gestión activa y gestión reactiva con el objetivo de analizar, desde una perspectiva de la sociología marxista, su impacto en el territorio.

En la actualidad, cuando ciertos sectores promueven soluciones basadas en la adquisición de vehículos propios bajo el argumento de la sustentabilidad, es fundamental recordar los efectos que cada forma de gestión del transporte conlleva para la sociedad en su conjunto. Aunque el transporte público no está exento de problemas y limitaciones, en comparación con el modelo de transporte privatizado éste se consolida como la mejor y única opción viable a largo plazo, dado el contexto de la formación social actual del capitalismo. Por ello es necesario comprender los límites que tienen tanto la acción privada como la pública en el ámbito de la gestión.



Lo anterior cobra importancia al reconocer que la relación entre el Estado y los agentes privados ocurre en un espectro que en una serie de categorías cerradas. Como quedó claro al retomar el caso estadounidense, ciertos agentes dentro de la ciudad tienden a acumular poder suficiente para imponerse sobre decisiones técnicas tomadas por las autoridades locales, lo que *de facto* condiciona la eficacia de su propia reproducción. Sin embargo, la perenne incapacidad en el neoliberalismo de los gobiernos locales para financiar sus propios proyectos lleva, invariablemente, a la intervención de la iniciativa privada. El tipo de arreglo al que lleguen más la existencia de un marco institucional y regulatorio adecuado marca en ciertos casos la diferencia entre una gestión activa y reactiva.

Finalmente, queda pendiente por estudiar el papel que juega el servicio de transporte público irregular en las ciudades de México y Latinoamérica, la posición que toma el Estado al permitirles operar dentro de la ilegalidad y la oportunidad de negocio que encuentran en este nicho los agentes privados, aun cuando operen también en el sector formal.

El examinar los casos anteriores permite afirmar que la relación entre el sector público y el sector privado en la gestión de los medios de transporte es más compleja que lo que las nociones de “acción” y “reacción” proponían en un inicio. Se ha encontrado también que dichos conceptos son útiles para examinar la relación territorial que cada modo de gestión establece para el transporte público. Sin embargo, estos por sí solos, descontextualizados y sin una investigación pormenorizada no son suficientes para entender a cabalidad la complejidad que los problemas específicos presentan a los urbanistas o planificadores territoriales. Aunque se reconoce que tanto la gestión pública como la privada tienen ventajas e inconvenientes, se necesita el análisis de problemas específicos para hacer un uso efectivo de estos conceptos.

Bibliografía

- ARELLANO RÍOS, A. (2018). “El transporte público en Área Metropolitana de Guadalajara: Agenda, proyectos y “gatopardismo””. En *Revista Mexicana de Análisis Político y Administración Pública*, núm. 1 (2)., México: Universidad de Guanajuato.
- HIDALGO, Darío; LAURENS, Natalia; ORTIZ, Joaquín; SERRANO, Joan; JOLY, Marc; RENWICH Arnaud y BENBOW, Nick (2018). *Medidas de gestión de la demanda de transporte en ciudades de América Latina*. Corporación Andina de Fomento (CAF).
- PARDO CARLOS, Felipe Pardo; PINILLA PINEDA, Juan Felipe; VILLEGAS, Catalina; HURTADO, Adriana; WESSELS, Gregor; MORENO, Carlos A.; CALDERÓN, Patricia; DUARTE, Duarte (2018). *Creación y captura de valor para el desarrollo de proyectos de transporte*. Corporación Andina de Fomento (CAF).
- CALDERÓN, J. (1986). “Emilio Pradilla. Contribución a la crítica de la teoría urbana. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1984.”. En *Estudios Demográficos y Urbanos*, núm. 1 (3). Disponible en <https://doi.org/https://doi.org/10.24201/edu.v1i3.605>.
- CASTELLS, M. (1974). *La cuestión urbana*. España: Siglo XXI Editores.
- CASTELLS, M., y Godard, F. (1974). *Monopolville: l’enterprise, l’état, l’urbain*. Francia: Mouton.
- EVANS, D. (1994). “Policy and pork: the use of pork barrel projects to build policy coalitions in the House of Representatives”. En *American Journal of Political Science*, núm. 38. Estados Unidos: Midwest Political Science Association.
- GARZA, G. (2013). “Las condiciones generales de la producción en la teoría del capital”. En G. Garza, *Teoría de las condiciones y los servicios generales de la producción*. México: El Colegio de México.
- MARX, K. (1971). *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política (Grundrisse) 1857-1858, Vol. II*. México-España: Siglo XXI Editores.
- NAMBLARD, C. (2001). En favor de un enfoque pragmático del partenariado público-privado. En JY. Perrot y G. Chatelus, *Financiamiento*

- de infraestructuras y servicios colectivos. Francia: Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées.
- NAVARRO, B.; RODRÍGUEZ, J. (1999). El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX. México: UNAM.
- OCDE (2013). Better Regulation of Public-Private Partnerships for Transport Infrastructure. OCDE.
- PRADILLA, E. (1984). Contribución a la crítica de la “teoría urbana”. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- SUÁREZ FALCÓN, H., VERANO TACORONTE, D., y SOSA CABRERA, S. (2015). “El transporte público urbano y las políticas municipales y de gestión: Una reflexión a la luz de la situación en España”. En *Criterio Libre*, núm. 13 (22). Colombia: Universidad Libre de Colombia. Disponible en <https://doi.org/ISSN 1900-0642>.
- TOPALOV, C. (1979). La urbanización capitalista. Algunos elementos para su análisis. México: Edicol.
- ULLÁN DE LA ROSA, F. J. (2014). Sociología urbana: de Marx y Engels a las escuelas posmodernas. España: Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS).
- WINSTON, C. (2000). “Government Failure in Urban Transportation”. En *Fiscal Studies*, núm. 21(4), Inglaterra: Wiley-Blackwell.
- WINSTON, C., y SHIRLEY, C. (1998). *Alternate Route: Toward Efficient Urban Transportation*. Estados Unidos: Brookings Institution.