

El transporte público de la Ciudad de México: un servicio en transición y resistencia al cambio

Public transport in Mexico City: a service in transition and resistance to change

Carlos Clemente Martínez Trejo¹

Resumen: La presente ponencia busca aproximarse relacionamente al proceso de modernización del transporte público en la Ciudad de México retomando sus distintas estructuras y mediaciones que configuran el servicio del transporte concesionado. Considerando dinámicas de movilidad, ajustes en los marcos de regulación, configuración organizacional y la reorganización productiva del servicio, se interpreta a la modernización del transporte público concesionado como un proceso inconcluso y condicionado por dinámicas estructurales, mediaciones, relaciones sociales y subjetividades de los actores empresariales y laborales.

Abstract: This paper exposes the process of modernization of public transport in Mexico City, taking up the different structures and mediations that make up the transportation service. The dynamics of mobility, the adjustments of regulation, social organization and the productive reorganization of the service, is interpreted to the modernization of public transport as an inconclusive process and conditioned to the dynamic functions, mediations, social relations and subjectivities labor subjects.

Palabras clave: transporte público; trabajo informal; empresas de transporte; transporte y ciudad

La modernización del transporte: sus estructuras, sus mediaciones y actores

La modernización del transporte público de la Ciudad de México ha sido un proceso que se traduce en importantes cambios estructurales y que también ha enfrentado fuertes resistencias por parte de los actores sociales involucrados. Los efectos concretos del proceso de modernización junto a sus nuevas regulaciones, se han ido aterrizando y concretado de manera distinta a ritmos temporales también distintos.

¹ Doctor de Investigación en Ciencias Sociales (mención en Sociología) por la FLACSO. Disciplina: Sociología urbana y laboral. Adscripción: Catedra Conacyt-Consorcio CentroMet. Líneas de investigación: transporte público, dinámicas y experiencias de la movilidad; procesos de trabajo e informalidad; subjetividades emergentes en las metrópolis. Email: cmartinez@gentrogeo.edu.mx; carlosclementemtz@gmail.com

La modernización del transporte ha sido un cambio intenso estructural que ha involucrado la articulación de distintos niveles, desde el marco de regulación, la planificación territorial urbana, dinámicas de movilidad, la infraestructura del servicio, la renovación de las unidades, el control y monitoreo del servicio, el cambio organizacional y nuevos procesos de trabajo. Entre estas diversas estructuras, se han configurado distintas mediaciones políticas y sociales que por una parte han promovido (y en otras han impedido) concretar la modernización del transporte en la ciudad. Por ello, argumentamos que la modernización del transporte ha sido gradual y no homogénea.

Para explicar el proceso de modernización se reconocen primeramente como estructuras a aquellas objetivaciones legales, materiales y culturales que articulan el servicio de transporte público. En éstas se reconocen a las estructuras legales que conforman los marcos de regulación y reglamentación sobre el transporte público; la infraestructura urbana, las redes de transporte público junto con su parque vehicular que cuenta con características en capacidad y tecnología específicas; a las organizaciones y empresas que proporcionan el servicio de transporte y la cultura laboral y organizacional como insumos de la construcción social de los significados y relaciones sociales que ayudan a concretar formas de trabajo específicas sobre el cómo trabajar y estilos de organización vinculados al tipo de producción del servicio, la reformulación y la generación de valores.

Identificamos como mediaciones a aquellas relaciones sociales que median, intervienen y vinculan diversas estructuras con otras, influyendo a su vez a los actores sociales involucrados. Las mediaciones entendidas como relaciones políticas y sociales, son producto de acciones y prácticas sociales que los sujetos dotados de subjetividad ponen en marcha para concretar proyectos que buscan sus contextos y transformarlos. Así, las mediaciones son a su vez causa y resultado de las estructuras y de la acción social de los sujetos, donde la cultura es mediación entre el poder y el trabajo.

La modernización de transporte público articulada en distintos niveles estructurales junto a sus mediaciones se explica de acuerdo a las siguientes dimensiones:

1. Ciudad y Movilidad
2. Marcos de regulación
3. Cambio organizacional
4. Reorganización productiva del servicio

La primera dimensión se refiere al cambio estructural urbano en cuanto a los nuevos esquemas de transporte, las nuevas redes de transporte y sus modalidades, renovación de las unidades y dinámicas de movilidad. La segunda dimensión hace referencia a los marcos legales producto de la política pública urbana que promueven y dictan de manera imperativa, los lineamientos de la modernización del transporte, la reglamentación y regulación de la movilidad urbana, las responsabilidades de las instituciones y la forma jurídica permisible de las organizaciones que brindan el servicio de transporte concesionado. Su contenido se encuentra en la Ley de Movilidad y reglamentos. La tercera dimensión es el cambio de la configuración organizacional que enfrentan las organizaciones de transporte de la Ciudad de México; básicamente se refiere a la migración de las asociaciones basadas en el esquema comúnmente llamado como hombre-camión hacia el esquema empresarial y su impacto en su estructura, cultura organizacional, relaciones hacia el interior y al exterior de la misma, el papel de sus liderazgos y su legitimidad. La última dimensión alude a los cambios de los procesos productivos de los servicios de transporte, el cambio de las relaciones laborales (como la formalización del empleo del operador y su profesionalización) y el impacto en la subjetividad de los trabajadores.

Es necesario mencionar que la modernización del transporte público es también producto de la mediación articulada principalmente entre organizaciones e instituciones de la ciudad, sin embargo, cada mediación es distinta ya que las relaciones entre gobierno y organizaciones depende de los acuerdos y de las relaciones políticas construidas en su contexto y su temporalidad. En relación con el este proceso, queremos indicar que existen diversos actores colectivos que han jugado un papel muy relevante en la promoción de la modernización del transporte, sin embargo, también existen fuertes resistencias al cambio, ya que éste se ha visto como una modernización condicionada, diferenciada y obligada, donde los beneficios se reparten de manera desigual provocando una fragmentación organizacional de los esquemas de transporte y en la construcción de modelos sustentables. En este nivel, los actores principales son las organizaciones de transportistas y sus liderazgos, por otra parte, están las instituciones del gobierno de la ciudad y sus gestores. Sus acuerdos y negociaciones van articulando políticamente la configuración de los esquemas de transporte traduciéndose en la existencia o no de apoyos u orientaciones en la conformación empresarial, en los modelos de financiamiento para la renovación de unidades y en el rediseño espacial de sus recorridos que atienden demandas de movilidad específicas, que muchas

veces llegan a ser altamente confrontativas entre organizaciones.

Entre los principales actores del transporte en la dimensión de la reorganización productiva están los concesionarios, distintos trabajadores de la ruta o empresa, los operadores y los usuarios. El conjunto de las prácticas laborales, las costumbres, interacciones cotidianas y los significados colectivos construidos, hacen a los actores laborales ser partícipes en la gestión de su trabajo y la representación de sus intereses, donde, entre el control y la resistencia en el trabajo, se articulan formas concretas de cómo trabajar en el proceso productivo del transporte público concesionado.

Notas sobre ciudad, transporte y movilidad

La Ciudad de México como importante metrópolis a nivel global, concentra una gran diversidad de actividades a nivel nacional en torno a dinámicas políticas, económicas, sociales y culturales nacionales. El crecimiento de la infraestructura de la ciudad y de su población, las transformaciones tecnológicas, la concentración de población y su búsqueda conseguir empleo, el quehacer de los negocios, las actividades económicas en general, la concentración política y de los poderes fácticos del Estado dentro de la misma capital, han sido factores que han complejizado su dinámica como ciudad capital y en relación a la zona metropolitana del valle de México (ZMVM).

La amplia red del transporte público articulada a través de sus distintas modalidades en el espacio urbano de la Ciudad de México, ha ejercido una importante dinámica de re-estructuración urbana conectando distintas zonas económicas y periferias de la zona metropolitana. El transporte público es también espacio cotidiano de interacción y apropiación, donde el factor humano en los esquemas de movilidad son tanto los trabajadores del transporte como los usuarios. Por otra parte, el transporte público puede también interpretarse como una configuración estructural y funcional de servicio constituida por distintas organizaciones y empresas, donde el servicio es también producto de las relaciones políticas que los transportistas han construido con el gobierno de la ciudad, los partidos políticos, asociaciones civiles, grupos empresariales, entre otros, influyendo de manera importante el régimen urbano y la planeación de la ciudad en cuanto transporte refiere.

La historia de modalidades del transporte público concesionado se ha ido articulando con la historia urbana y política de la ciudad, junto a sus gobiernos y sus complejas dinámicas urbanas. El origen del transporte concesionado puede rastrearse desde el nacimiento de la competencia entre los autobuses y el tranvía entre los años 1917 y 1946. Desde un inicio, el esquema concesionado

de transporte colectivo de camiones se ha considerado favorable y preferible respecto a otros esquemas como el tranvía o ferrocarril, debido a la poca inversión en materia de vialidad y a la flexibilidad que el esquema respondía a los requerimientos de una urbe en expansión hacia su periferia (Navarro, 1989). A partir de 1918 el servicio fue regulado por el gobierno, otorgando permisos de forma selectiva. En 1926 el transporte en autobús contaba con 1,637 unidades en 30 rutas, para 1940 ya eran 2,502 carros, mientras que los tranvías no rebasaban las 500 unidades. Para 1955 el Estado se hizo cargo de los trolebuses, en 1955 de los tranvías y por último, de la planeación y construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro (Ibid). Así, la planificación y gestión del transporte público estuvo bajo control absoluto del Estado.

La primera línea del metro nombrada como Línea 1, se inaugura en el año de 1969, sin embargo, gracias a la dinámica de una ciudad en creciente expansión, estas obras resultaron insuficientes para atender la creciente demanda de usuarios. El proceso de metropolización que vivió la Ciudad de México durante los años sesenta, condicionó el requerimiento de la capital en su conjunto por refuncionalizar el espacio productivo y fundamentalmente la reproducción de la fuerza de trabajo (Gonzales y Navarro, 1989). Así, de la alta demanda que existía por el servicio del transporte de los capitalinos, se permite la circulación de autobuses y taxis colectivos de manera extensiva para ayudar a resolver la demanda creciente de transporte de la ciudad.

El transporte público concesionado tiene sus orígenes desde las primeras rutas que nacen y crecen al amparo de organizaciones populares, sindicatos y centrales obreras, todas ellas pertenecientes o afiliadas al Partido de la Revolución Institucional (PRI) como la Coalición de Agrupaciones de Taxistas del D.F. que surge en 1969 con el apoyo de la confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP) (Legorreta, 1989). Los líderes de estas agrupaciones adquirirían más poder al obtener cargos políticos como diputaciones, ya que contaban con una base extensa de agremiados que les permitía ejercer presión sobre las autoridades para postular sus candidaturas. Al interior de la ruta, el control sobre los concesionarios y permisionarios era a través del reparto de las placas, las concesiones, los permisos y amparos, ya que desde entonces es imposible tramitarlos de forma directa e individual con las autoridades.

La disminución paulatina de la presencia política y operativa de R100 (creada en 1981 y desaparecida en 1995) beneficiará la promoción y organización del transporte de los colectivos llamados microbuses, combis, taxis de sitio y taxis libres que venían creciendo de forma

considerable, estructurando al transporte público en un negocio altamente rentable (Cuellar, 2000). Así, los 4 mil autobuses de servicio de la Ruta-100 fueron sustituidos por decenas de miles de vehículos combis y microbuses¹. El resultado general fue un severo retroceso en lo avanzado a lo largo de cuatro décadas en la transportación pública de la metrópoli (Navarro, 2015a).

Un aspecto importante sobre las unidades de transporte, es que los microbuses y combis han tenido la característica de poder adecuarse a la estructura vial de la Ciudad de México debido a su tamaño compacto que les permite hasta ahora transitar desde amplias avenidas hasta en callejones muy estrechos y de difícil acceso. La razón de su tamaño también obedece a la repartición del número de concesiones, pues mientras más unidades de transporte existan, más concesiones se reparten.

Así, la modernización del transporte público también se ha traducido en un crecimiento acelerado de unidades que ha articulado una estructura de movilidad de alta competencia entre esquemas, impactando con ello a los procesos productivos en el transporte público y a la forma cotidiana del cómo se trabaja. En términos de relaciones de poder, los más beneficiados han sido principalmente las grandes e importantes agrupaciones con fuerte capital político, es decir, quienes acaparan la mayoría de los créditos y sus más cercanos colaboradores, haciendo un lado y debilitando a los concesionarios que cuentan con pocas unidades obligándolos a vender por no contar con los recursos financieros para renovarlas ya sea por las deudas de los créditos o sus altas tasas de interés, impulsando con ellos la consolidación de un pequeño grupo de propietarios² (León, 2010). Hoy día, los más recientes apoyos para la renovación de las unidades, la orientación jurídica y administrativa sobre la migración del esquema hombre-camión hacia el esquema empresarial, han sido dirigidos principalmente hacia aquellas rutas de transporte que disponen de importantes capitales tanto económicos como políticos, sin embargo, es también ahí donde sus integrantes son más receptivos al cambio organizacional y laboral.

La movilidad es el conjunto de conjunto de prácticas cotidianas de desplazamiento de los habitantes urbanos, donde estas se constituyen por las prácticas que definen el rol de la familia y que están integradas al conjunto de actividades que permite la reproducción familiar, destacando entre estas actividades el trabajo y el estudio (Navarro, 2015b). La Ciudad de México una metrópolis fragmentada, ya que por una parte, tiene una zona norte que está segregada de una zona sur, una zona oriente con una importante segregación socioeconómica y urbana, y una dinámica de

movilidad articulada entre la periferia y sus centros urbanos dentro de la misma ciudad y alimentada por la zona metropolitana. Esta expansión urbana fragmentada se ha caracterizado por una urbanización discontinua y segregada, apoyada en las infraestructuras de carretera, en el crecimiento de los poblados y en la proliferación de unidades habitacionales y colonias populares o asentamientos irregulares. Alrededor de cuatro millones de personas (población itinerante que no reside en la ciudad capital) llegan diariamente a la Ciudad de México para trabajar o realizar actividades diversas utilizando sus servicios públicos principalmente el transporte (Téllez, 2015).

En la Ciudad de México el 80% de la población se encuentra asentada en la periferia y el 20% restante en la parte céntrica de la ciudad. En las cuatro delegaciones de la zona centro (Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón) están concentrados la mayoría de los servicios, las redes de transporte público³, sus centros de transferencia y sus modalidades, los centros de trabajo, escuelas, entre otros. La mayor parte de la población que habita en la periferia necesita en promedio, más de dos medios de transporte, para poder trasladarse de un lugar a otro (EOD, 2007). Para la Ciudad de México, el porcentaje de la población que trabaja y se traslada al lugar donde desempeña su actividad utilizando el transporte público de camión, taxi, combi o colectivo es de 46.6%; 21.1% utiliza sistemas de transporte público como el Metro, Metrobús o tren ligero; 25.8% se dirige al lugar de trabajo en vehículos particulares; 17.2% camina para llegar; el 2% utiliza bicicleta (INEGI, 2015).

En la ZMVM se realizan casi 22 millones de viajes por día donde la Ciudad de México concentra el 59% del total de éstos. Cerca de 15 millones de viajes se realizan en transporte público con un 71% de los viajes diarios, un 21.5 % en automóvil particular, un 5.4 % en taxi, 0.8 % en bicicleta y 0.2 % en motocicleta (EOD, 2007).

Como puede apreciarse en cuadro 1, de acuerdo a la distribución modal por tramos en viaje, el transporte colectivo (microbuses, camiones y combis) sigue siendo el principal modo de transporte de los capitalinos seguido del automóvil, Metro, camión suburbano y taxi.

Cuadro 1. Área Metropolitana de la Ciudad de México
Distribución Modal (Tramos de Viaje)

Modo de transporte	Tramos de Viaje	Porcentaje
Total	30 603 558	100
Colectivo	14 125 825	46.2
Automóvil	6 343 727	20.7
Metro	4 175 075	13.6
Autobús suburbano	2 202 813	7.2
Taxi	1 798 724	5.9
Autobús RTP	600 104	2.0
Bicicleta	437 342	1.4
Metrobús	233 165	0.8
Trolebús	204 916	0.7
Tren Ligero	114 348	0.4
Motocicleta	92 563	0.3
Otro modo que incluye transporte de personal, escolar, etc.	273 956	0.9

Fuente: Navarro, 2015

Las mediaciones de la modernización: experiencias sobre la transformación de los esquemas de transporte

La modernización del transporte público concesionado ha sido proceso gradual y heterogéneo. Los importantes marcos de regulación y las acciones políticas realizadas por los últimos gobiernos de la ciudad han promovido importantes cambios en materia de transporte y movilidad como la renovación de unidades, la prestación del servicio por sociedades mercantiles, la creación de nuevas modalidades (como los carriles concesionados), la definición de movilidad con un enfoque de derechos humanos, entre otros cambios. Sin embargo, la modernización del transporte es al presente, un proceso inacabado que enfrenta fuertes resistencias desde los mismos actores sociales involucrados. Por ejemplo, la migración de las organizaciones al esquema empresarial, la renovación del parque vehicular, la alta competencia entre distintos esquemas, la coherencia del proceso productivo y la profesionalización del trabajador son las principales problemáticas que

enfrenta en transporte público de la Ciudad de México.

Aproximarse a las mediaciones de la modernización del transporte implica, por una parte, considerar las relaciones construidas entre los actores y sus elementos culturales producto del ejercicio del poder en los ámbitos de la organización y el trabajo. Reflejo de estas mediaciones, son también las experiencias que los transportistas y sus organizaciones de distintas modalidades tuvieron en la modernización.

Actualmente se tienen registradas 29,128 unidades de las cuales 18,064 son microbuses, 6,330 son autobuses y 4,737 son vagonetas (SEMOVI). Operan 106 organizaciones, de las cuales 97 son rutas constituidas como Asociaciones Civiles y 9 empresas de transporte concesionado de ruta fija (corredores concesionados), con un total de 1,200 ramales y 2,443 recorridos.

Cuadro 2. Número total de unidades registradas por modelo año

UNIDADES	AÑO
92	2013
390	2012
410	2011
412	2010
661	2009
1,160	2008
1,001	2007
1,186	2006
854	2005
946	2004
22,016	2003 Y ANTERIORES
29,128	TOTAL

Fuente: Elaborada con datos de SEMOVI

Las organizaciones de transporte concesionado se integran fundamentalmente por permisionarios o propietarios de las unidades. De manera general estas organizaciones se caracterizan por tener una estructura piramidal, en donde los puestos de mayor importancia son

ocupados por los permisionarios que poseen o controlan el mayor número de unidades de transporte o el mayor número de dirigencia de rutas. Cada agrupación cuenta con un órgano de dirección ejecutiva, cuyo presidente o secretarios generales son elegidos en asambleas mediante votación directa (Legorreta, 1989). Desde el punto de vista jurídico, las agrupaciones de transportistas en la ciudad de México operan bajo la modalidad de asociación civil. Cada organización con diferentes jerarquías en la práctica funciona como empresas de carácter lucrativo, muchas veces sin una estructura administrativa del todo clara, y tampoco con los requisitos necesarios para conocer, analizar y evaluar procesos de transparencia en su interior. Así, las rutas de transporte público concesionado al estar amparadas en esta estructura legal, no se genera ninguna responsabilidad laboral para sus agremiados, operadores de los vehículos, ni personal administrativo reproduciéndose así el encubrimiento de los intereses económicos de los concesionarios (León, 2010).

El ejercicio del poder en las organizaciones se basa fundamentalmente, en el reparto de los permisos, concesiones y amparos a sus agremiados. El número de unidades (para cualquier organización) es también un importante recurso otorga poder económico y político a la ruta y a sus dirigentes. Otro elemento relevante son los ramales. Si bien el número puede ser importante, resulta más relevante su rentabilidad, pues un ramal altamente rentable, es decir, que atienda una alta demanda de usuarios, es más valioso que varios ramales con poca demanda. Así, considerando el número de unidades más la rentabilidad que pueden tener los ramales, constituyen la concentración de la propiedad, donde en el ámbito transportista son los recursos de poder principales de los líderes, dueños y concesionarios de una ruta.⁴

Las unidades del transporte en una gran proporción, se encuentran en manos de redes familiares y de amistad fuertemente articuladas por razones de interés político, donde su origen muchas veces nace desde el adentro de las instituciones, partidos políticos y organizaciones diversas. La relación de las organizaciones de transportistas con el Estado se ha interpretado como una manera de herencia y relación perversa del corporativismo hacia los transportistas, donde sus efectos se traducen en las relaciones laborales informales que construyen, de desatención y mal servicio hacia los usuarios y ciudadanos en general (Navarro, 2015).

El servicio de microbús se ha caracterizado como una forma de explotación cuasi-artesanal, un servicio basado en un trabajo ejercido de forma fragmentada, donde prevalecen relaciones de

subordinación hacia liderazgos verticales, que son quienes poseen unilateralmente los vehículos con las autoridades y controlan la información (Navarro, 2008). Este conjunto de características se traduce en un servicio de baja productividad y con una lógica de explotación de los operarios por parte de los concesionarios quienes recaban una renta o cuota fija dejando el remanente como ingreso variable del chofer (Navarro, 2015). Estas relaciones sociales han contribuido a que en el servicio prevalezca una lógica de reproducción económica mercantil simple, es decir, una la lógica de la obtención de un excedente sobre la cuenta⁵ por parte del chofer. Esto provoca la operación de un mecanismo económico combinado entre lo mercantil y el de la renta, donde prevalece la obtención por parte de los chóferes de “una cuenta promedio” que intenta presionar a los más ineficientes (Navarro, *ibid*). Es decir, mientras más se trabaje, más ingreso se puede obtener una vez cumplido la obligación de la cuenta diaria y otros gastos. Lo anterior provoca marcadas desigualdades de ingresos entre los distintos transportistas y los propietarios. Estas desigualdades se agudizan también por los factores de monopolio (alta expansión territorial de las rutas y número de unidades), muchas veces extraeconómicos provocados por el control de las rutas y ramales en espacios urbanos de alta demanda de transporte público. Así, las relaciones laborales de este servicio se basan en el establecimiento de una cadena que parte del propietario-concesionario, quien, al sobreexplotar al chofer, éste hace lo mismo con el vehículo, impactando con ello al usuario no sólo al prestar un mal servicio, sino además, también por las prácticas que van desde la no entrega del “cambio”, la alteración de la tarifa, el acoso al usuario e la inseguridad en el traslado. Así, la reproducción de estas relaciones va otorgando poder político, de gestión y económico a los líderes, concesionarios y también hacia algunas autoridades (Navarro, *op.cit.*) Aunado a ello, en esta relación también existen componentes culturales que reproducen los mecanismos de control de los patrones sobre sus trabajadores, basándose en elementos simbólicos legitimidad, representatividad y estilos de liderazgo.

Una aproximación a la relación social del trabajador hombre-camión

El trabajo de los transportistas es una relación social multidimensional, es decir, el trabajo tiene distintas dimensiones y ámbitos que se traslapan entre sí articulándose en una compleja red de interacciones entre distintos sujetos (muchos de ellos no laborales). Específicamente el trabajo del transportista tiene la característica de traslaparse con distintos ámbitos diferentes al mundo laboral,

por ejemplo, el ámbito de la familia, la organización, lo urbano, la política, lo religioso, el uso del tiempo libre, el ocio y hasta lo erótico. El trabajo del transportista se ejerce siempre en un espacio de trabajo abierto, con acotaciones no muy bien delimitadas donde distintos actores sociales y lógicas inciden en el proceso productivo del servicio. Es decir, la actividad laboral del transportista de la Ciudad de México esta embebida en y a través de las dinámicas y estructuras sociales, económicas y culturales del espacio urbano.

El proceso de trabajo del transportista varía según la modalidad de transporte que se trate. En todo proceso de trabajo siempre hay una tensión y una negociación entre dos fuerzas: el control y la resistencia. Por una parte, siempre existen presiones ya sean de tipo burocrático, tecnológico o subjetivas en las organizaciones y empresas que buscan controlar al trabajador trabajando, e incluso cuando éste no trabaja; por otro lado, el trabajador siempre se resiste a ser controlado, por lo que pone en práctica actitudes, costumbres y distintas prácticas (como trabajar más lento, hurtar herramientas de trabajo, etc.) resistiéndose a trabajar más allá del límite de sus capacidades físicas y cognitivas, de lo que él considera necesario o justo, o bien, de acuerdo al límite que la ley establezca (como la jornada laboral). Así, entre el control y la resistencia se construyen distintos significados sobre la libertad en el trabajo según su modalidad y territorialidad.

Hablar del hombre-camión implica desde considerar la estructura y relación política de las organizaciones, hasta la forma particular de ejercer el trabajo (Navarro, 2005). Por una parte, se habla de cierto modelo donde el propietario busca acaparar varios juegos de placas a través de una modalidad de “prestanombres” (dado que cada transportista no puede exceder más de cinco) con el fin de controlar muchas concesiones a su nombre (León, 2010). Esto significa que el esquema de hombre-camión se caracteriza principalmente por la figura del dueño de las concesiones y unidades que ejercen poder de control hacia el interior de sus organizaciones y que poseen recursos de poder (concesiones, unidades de transporte, capital económico y político) para negociar con el gobierno de la ciudad. Así, la figura del liderazgo del hombre-camión se traduce en el control que los concesionarios y dueños de las unidades ejercen sobre sus choferes al mantenerlos a ellos una relación laboral informal, sin acceso a prestaciones, seguridad social y reproduciendo la incertidumbre laboral.⁶

El hombre-camión se ha entendido como el trabajador que no sólo labora en su unidad, sino que también vive en ella y para ella. Es decir, es el trabajador que ya no sólo se identifica (personal

y socialmente) por su actividad laboral, sino a través de su unidad de transporte. Por ejemplo, al hablar de taxista, camionero o microbusero es imposible identificarlo sin su medio de trabajo. Aquí, la relación hombre-máquina se ha traducido como social, pues el trabajador labora, come, duerme, descansa, convive, festeja y se relaciona con muchos actores sociales desde el adentro de la unidad. La unidad no solo se vuelve una extensión del cuerpo, sino un lugar para habitar, un patrimonio, es decir, una objetivación personal donde el trabajador se ve reflejada en ella e inclusive, el trabajador le otorga a la unidad una personalidad específica. El hombre-camión es el trabajador que está en dependencia con la unidad de transporte (ya sea propia, prestada o rentada) en una relación que sobrepasa el mero uso de la máquina como una herramienta de trabajo. Es una relación que implica patrimonio, topofilia y distintas valoraciones y experiencias espaciales diversas, ya que también puede significar un lugar de encierro, confinamiento, encuentro de lo prohibido y lugar de transgresión.

Este trabajador microbusero, tiene un proceso de trabajo si bien distinto al taxista, no deja de ser similar en cuanto al significado de su trabajo.⁷ El hombre-camión trabaja en organizaciones y con regulaciones de trabajo distintas al taxista como reglamentaciones propias la ruta, un recorrido determinado, entre otras reglas, estructuras y sujetos que controlan su actividad. El microbusero es el trabajador orgulloso que siente superar la adversidad de su condición social, ya que al reafirmar su orgullo supera con ello el estigma que la sociedad le atribuye. Es el trabajador pobre que resiste su trabajo (como las largas jornadas) y que al generar ingresos y patrimonio su orgullo se fortalece, traduciéndose en una forma de trabajar festiva pero motivada también por la necesidad (Martínez, C., 2015). Así lo ejemplifica el testimonio de un chofer de microbús: “Mientras más trabajas más sacas [...] un chofer que no se jode por años trabajando no puede considerarse por él mismo ni por los demás como un auténtico transportista”. *Testimonio de chofer de ruta 11*.

La relación laboral del trabajador es una importante mediación cultural donde interviene la subjetividad y la construcción de significados sobre la experiencia cotidiana del trabajar. Los procesos intersubjetivos de negociación e imposición de significados juegan un papel muy relevante en objetivación de distintos códigos culturales que reproducen y transforman la realidad social. Respecto al trabajador transportista, el significado de orgullo está construido a la par del significado de libertad como una dualidad que mutuamente se fortalecen y dan sentido a la acción

de trabajar. Sin embargo, el orgullo también es un significado precedente y objetivado ya en la cultura del medio transportista, y está muy relacionado con la vida de las organizaciones y el papel de sus liderazgos.

El orgullo de los trabajadores transportistas se configura también con base en la construcción de la legitimidad de los liderazgos de las organizaciones. De acuerdo con estudios de caso realizados (Martínez, *ibid.*), la legitimidad se puede construir como una relación paternal por parte de los liderazgos al interior de las organizaciones transportistas. La estructura de la organización facilita el control de sus miembros e integrantes (delegados, líder de ramal y choferes) y en distintos casos, la legitimidad de los liderazgos se alimenta con base en “las conquistas” obtenidas, beneficios y repartición de privilegios hacia una parte de sus miembros.

La figura del liderazgo y su legitimidad es una mediación importante ya que puede explicar cuál es el rol de los sujetos como subordinados y/o representados, y cuál es el sentido de las relaciones sociales que se establecen entre uno y otro. Es necesario reconocer que cada organización tiene su propio entramado de relaciones y contextos propios, donde la subordinación hacia los liderazgos por parte de los trabajadores puede darse por el consenso basadas en formas de dominación carismática, caudillista, clientelar, o por aceptación forzada.

El liderazgo paternal es una figura frecuente en las organizaciones de transportistas, sobre todo en las que tienen amplios capitales económicos y políticos, aunque no es una regla. Sin embargo, existen elementos para argumentar que hay un imaginario colectivo y compartido en el medio transportista y sus organizaciones que reproduce las formas de subordinación de los liderazgos sobre sus integrantes: el imaginario de un gremio de transportistas. La idea de gremio es un imaginario no sólo ficticio, sino es un recurso simbólico de poder de los liderazgos para legitimar su estatus, pues promueven la idea de una comunidad de trabajadores inexistente pues la mayoría de las organizaciones y empresas están fragmentadas espacialmente e integradas con capitales diferenciados. De hecho, los líderes llaman al medio transportista como “gremio”, sin embargo, no lo es en realidad, ya que no existe una corporación o unión que, de acuerdo a ciertos estatutos, reúna a trabajadores transportistas con un fin específico. Cuando los líderes hablan de “gremio transportista” es sólo una alusión imaginaria en su discurso, ya que los trabajadores transportistas se encuentran fragmentados y muchos de ellos confrontados entre sí a través de rutas y modalidad que compiten intensamente por la demanda de movilidad. El imaginario de gremio es

la idea de que todos los transportistas “vienen de abajo” y que sólo a través del esfuerzo y la puesta en práctica de capacidades instrumentales y carismáticas se logra construir patrimonio, poder, prestigio y riqueza como los concesionarios/empresarios mayoritarios y liderazgos⁸. Así, la identificación de trabajadores como un gremio o colectividad en la cual “todos somos transportistas” e iguales (dado que todos provienen del mismo medio), lo interpretamos como un imaginario impuesto por los mismos líderes, concesionarios y empresarios sobre sus trabajadores, configurando con ello el orgullo del transportista. Este significado de orgullo cercano a la jactancia nace de una doble fuente: de la propia re-significación del trabajo con base en un intenso sentido de la libertad, y por otra, de la imposición de los códigos culturales de los liderazgos sobre sus trabajadores.

Por lo tanto, el hombre-camión es el trabajador arrendador/arrendatario a destajo personal, que conduce o da a conducir su unidad (dependiendo si es dueño o no) donde su ingreso lo obtiene por cuenta o por la renta de su unidad. Su relación laboral es informal, no tiene seguridad social y se construye básicamente con el acuerdo particular del dueño o concesionario. La forma de ganar sus ingresos fomenta el significado de libertad de su trabajo ya que considera que mientras más trabaje, más puede ganar. Sin embargo, el trabajador no necesariamente gana todo cuanto quiere, sino que el ingreso también depende de la mediación que construya con el dueño, la competencia en el ramal con compañeros de trabajo, transportistas de rutas rivales, la rentabilidad del ramal, el horario de servicio, la temporada del año, entre otros factores.

Es un trabajador resentido con los usuarios y con aquellos actores urbanos que también intervienen en el servicio controlando su trabajo, como los automovilistas particulares y autoridades de tránsito. Los trabajadores de esta modalidad de transporte logran sobreponerse al estigma de los usuarios y al control de sus patrones a través de una configuración de estabilidad subjetiva basada en un orgullo resentido. Así, el trabajador resiste subjetivamente la asignación del estigma de su cliente y su desprecio, reforzando para sí su orgullo transportista que es la forma de resistencia subjetiva que le permite trabajar cotidianamente en el medio transportista. Esta es la mediación cultural en que se sostiene el servicio de transporte público concesionado. La estabilidad social entre el trabajador y los usuarios se articula también en una mutua indiferencia, una ausencia de reconocimiento entre ellos, donde el estigma se dirime en cada viaje, en cada ascenso y descenso de la unidad, ya que el servicio tiene la característica de siempre negociarse subjetivamente entre

productor y consumidor.⁹

Es necesario reconocer que cada mediación se construye de manera específica de acuerdo a los contextos organizacionales, laborales y actores involucrados, pues el cambio no es homogéneo, aunque su influencia presiona a las demás organizaciones. Por ejemplo, distintas rutas se resisten rotundamente a abandonar el esquema concesionado del hombre-camión, debido a la inestabilidad financiera y organizacional que presentan las empresas de transporte que han migrado a las asociaciones mercantiles. Altos costos de inversión y operación, incertidumbre financiera, competencia desleal con otros esquemas de transporte, ausencia y falta de asesoría legal y administrativa, ingresos bajos debido a la tarifa, entre otros, son las principales razones que exponen las organizaciones para resistirse a la migración empresarial. Sin embargo, la resistencia también obedece a la pérdida de control del servicio, del recaudo, de sus integrantes y trabajadores por parte de los liderazgos.

Algunas experiencias del cambio organizacional en los esquemas de carriles concesionados.

Las actuales organizaciones de transportistas basadas en el esquema hombre-camión, tienen que migrar de acuerdo a ley a los esquemas organizacionales permisibles para poder adquirir nuevas concesiones y renovar las que ya tienen. Cumpliendo con este requisito obligatorio, las empresas podrán en un mediano plazo, seguir brindando el servicio de transporte en los derroteros asignados y acceder a distintos créditos para la renovación de sus unidades. Sin embargo, la migración al esquema empresarial no ha sido tarea fácil por parte de los transportistas por distintos factores, donde las mediaciones según los contextos organizacionales, laborales y culturales pueden configurar resistencias que impiden o atrasan el cambio del esquema. Entre los factores que configuran las resistencias al cambio en las organizaciones son:

1. Falta de asesoría financiera, técnica y operativa para la constitución empresarial, de su servicio y sus procesos de trabajo.
2. Mantenimiento del poder por parte de liderazgos renuentes al cambio debido al temor de perder control sobre sus ingresos, el control sobre integrantes, el servicio y sus trabajadores.
3. Ausencia de capital y capacidad crediticia.
4. Desconfianza hacia el gobierno de la ciudad y sus gestores.
5. La negativa a abandonar un esquema de trabajo que involucra prácticas, costumbres y

significados arraigados construidos en el esquema de hombre-camión.

Cada organización en lo concreto enfrenta distintas resistencias al cambio, unas al interior de la organización y otras desde afuera. Por ejemplo, una investigación comparativa que abordó los principales cambios en el proceso de trabajo de las organizaciones hacia el esquema empresarial (Martínez C., *ibid.*) mostró que la gran resistencia al cambio en las organizaciones se articula importantemente desde la legitimidad y representatividad que tienen los liderazgos y el anclaje subjetivo que tienen los trabajadores con un proceso de trabajo muy arraigado del esquema hombre-camión.

Además de lo anterior, también se ha demostrado que la migración al esquema empresarial cuando se ésta se concreta, no deja de haber resistencias a su interior tanto de los líderes ahora empresarios, concesionarios ahora vueltos socios y de los trabajadores convertidos ahora en operadores. Así, el cambio empresarial ha producido incluso en distintos casos, la fragmentación interna de las rutas propiciando rivalidades organizacionales que luchan por el control de los derroteros, de los propios carriles concesionados y hasta del mercado de trabajo de los operadores. Por ejemplo, este el caso de la fragmentación de la ruta 11.

Actualmente existe una fuerte rivalidad y competencia entre esquemas en Periférico Oriente, donde su origen se explica desde la propia historia de la organización Ruta 11. Si bien existe una competencia de origen por la propia naturaleza del esquema concesionado basado en la entrega de la cuenta diaria, el control por parte de los concesionarios de los choferes y la concentración de propiedad de unidades, la competencia surge también por razones sociales y políticas entre liderazgos, concesionarios y trabajadores. La actual invasión al carril concesionado otorgado a la empresa AMOPSA, es también un conflicto de distintos intereses entre particulares que luchan entre sí por explotar destinos de alta demanda, donde el gobierno, lejos de ser la figura institucional que garantice los derechos y haga cumplir las obligaciones de los actores, es más bien una figura institucional contradictoria que se maneja discrecionalmente privilegiando a ciertos liderazgos transportistas en detrimento de otros. Los siguientes testimonios explican claramente el proceso de modernización conflictiva que AMOPSA enfrentó en su migración al esquema empresarial:

Nosotros nacimos de que fuimos traicionados y nos organizamos por la necesidad de no

permitir que nos despojaran de nuestro patrimonio, de no haber sido así, ahorita estuviéramos igual o peor que los compañeros de Metrobús. [...] Nuestra verdadera historia fue que hubo una... ¿Cómo se puede decir? Nos obligaron pues a realizar la empresa porque ya había un contubernio entre autoridades y nuestro exlíder. AMOPSA que está constituido actualmente por tres ramales: Canal de San Juan, Bordo de Xochiaca y Central de Abastos, nos reunimos los dirigentes de cada ramal y empezamos a platicar, queriendo incluir sólo a gente de confianza a la empresa en lugar de que fuera una sola persona. Entonces eso hace que de alguna forma nosotros, nos organicemos y empujemos nuestro reconocimiento. El gobierno nos dijo: pueden dar el servicio en el corredor con la condición de que te conviertas en empresa, sino te vas y llega ADO u otros consorcios y se quedan con tus derroteros. [...] Nos constituimos así en empresa y logramos tener nuestra concesión. Desde entonces, los 84 concesionarios que nos conformamos formamos un consejo de administración, hicimos estudios de factibilidad y empezamos toda la cuestión. Cumplimos con todos los requisitos que el gobierno pide y aun así, desde entonces, todas las trabas habidas y por haber. Entonces desde ahí AMOPSA se conforma, sin embargo, la verdad, a nosotros nos iba a todo dar como hombre-camión que como empresa. *Mateo Romero Rodríguez, Presidente Consejo de Administración AMOPSA (Autotransportes Metropolitanos del Oriente-Periférico, S.A de C.V).*

Cuando te conviertes en empresa, el gobierno debe ofrecer exclusividad, inclusive en el convenio te dice que te van a dar apoyo económico. En primer lugar, AMOPSA nunca tuvo apoyo económico, a diferencia de que a casi todas las empresas que les dan bonos de chatarrización, en el caso de AMOPSA no le han dado ni un peso, patios de encierro, nada. El gobierno nos tenía que haber dado un carril semi-confinado ¿Por qué? Porque cumplimos con todo lo dispuesto. [...] Un grupo de compañeros muy leales a nuestro exlíder de la ruta 11 que nos ve como disidencia, nos comienza a invadir. De este grupito detona la invasión, porque ellos se quedaron trabajando ahí y la autoridad no tiene capacidad para sacarlos, o no quieren más bien. Tienen la capacidad, legal, penal, civil o como quieras, pero no los quieren sacar. ¡Es una total corrupción! Interés político, todo va de la mano. [...] Desde que estaba todavía Quintero traían negocio cerrado con ruta 11, termina su gestión y le avienta

la bola a la nueva administración. SEMOVI empieza a analizar el problema de AMOPSA y hasta el presente, no hay ninguna solución. *Salvador Arteaga, Tesorero de AMOPSA.*

La competencia que existe en Periférico Oriente entre la Ruta 11 y la AMOPSA ha llegado a tal grado, que el servicio se ha vuelto inseguro para los usuarios debido a la alta competencia que se presenta entre los conductores de cada uno de los esquemas. Las consecuencias de esta invasión han provocado cuantiosas pérdidas a la empresa, un servicio transporte inseguro e impactado con ello el significado del trabajo de los operadores.

Los significados del trabajo en los operadores de los esquemas de transporte

La migración hacia el esquema empresarial también ha impactado en la subjetividad de los trabajadores, configurando nuevas identidades laborales e identidades que aún están en proceso de identificación (Martínez, C. Ibid.). Respecto al trabajador operador del esquema BRT Metrobús, éste labora en un espacio de trabajo estructurado y acotado dentro de un sistema ordenado de transporte, al programarse y regularse el servicio, se controla con ello también las actividades del operador. El operador a diferencia del chofer de microbús (hombre-camión), experimenta una duración y un uso del tiempo de trabajo acotado al ámbito laboral, es decir, han desaparecido los traslapes de otros ámbitos sociales (como la familia o el ocio) en el lugar de trabajo que causaban intromisión, pues en el sistema BRT el espacio de trabajo está delimitado a las instalaciones y a medios de trabajo específicos. Su relación laboral es formal lo que le permite tener los servicios sociales y asistenciales para el bienestar de los trabajadores. En este caso la intensidad de la relación entre el control y la resistencia se ha equilibrado, es decir, no ha desaparecido la relación, sino que al mejorar las condiciones laborales y el medio ambiente de trabajo la intensidad conflictiva ha disminuido considerablemente. Así, el sentido de libertad que nace desde que era hombre-camión, se ha resignificado como responsabilidad y orden, donde el orgullo también se resignifica ahora en virtud del reconocimiento y distinción que tiene un trabajo formal, ordenado y pulcro. Podemos decir con esto que la aventura espacial del trabajador chafirete ha terminado.

El caso del operador que trabaja en carriles concesionados, podría caracterizarse como un trabajo dentro un esquema organizacional y laboral en transición, es decir, que enfrenta un importante cambio de migrar del esquema del hombre-camión al esquema empresarial.

Dependiendo de la empresa que se trate, el operador puede o no ejercer su actividad en procesos de trabajo bien establecidos, con esquemas de trabajo comprensibles y un proceso productivo ordenado. Sin embargo, muchas empresas que se encuentran en esta migración laboral y organizacional tienen esquemas de trabajo muy similares a cuando eran hombre-camión. Aunque el empleo se vuelva formal y mejoren las condiciones laborales, el proceso productivo del servicio tiene aún fuertes elementos equiparables a la prestación de servicio de los microbuses.¹⁰ Es necesario reconocer que la dificultad de la transición al esquema empresarial proviene también de dinámicas ajenas a la lógica interna de la organización, como el entorno institucional, el mercado de trabajo y diversas estructuras económicas y políticas. Lamentablemente en muchas empresas inciden ambas lógicas dificultando el cambio.

Conclusiones

Comprender el proceso de modernización del transporte público en la Ciudad de México implica analizar sus distintas dimensiones estructurales y temporales, considerando que entre estructuras de diverso orden existen distintas mediaciones que configuran las relaciones sociales concretas del servicio del transporte en sus distintos esquemas. El proceso de modernización se configura para cada caso, de manera distinta de acuerdo con la modalidad del transporte, su historia organizacional, el impacto de la política urbana, las mediaciones culturales y las subjetividades de los actores involucrados. Como evidencia de este complejo proceso se ha buscado resaltar sus mediaciones políticas, organizacionales, productivas, culturales y subjetivas de los sujetos sociales, principalmente de los sujetos laborales.

Queda pendiente profundizar, analizar e interpretar relacionadamente las dinámicas de este proceso heterogéneo como son: la relación servicio con dinámicas y experiencias de movilidad; comparación con otras ciudades y zonas metropolitanas; y nuevas emergencias derivadas del cambio organizacional y laboral que impactan en la vida cotidiana de trabajadores, sus familias y actores urbanos de las metrópolis.

Bibliografía

Bacelis, Sandra (2015) “Antecedentes de la Gestión y la Planeación de la Movilidad en la Ciudad de México, 1988-2006” en *Metrópoli y movilidad: la movilidad y el transporte urbano en*

- la Ciudad de México en los últimos años, México: UAM-X, UACM, CENFES A.C.
- CENFES (2015) Informe 2015. <<http://portal.cenfesac.org.mx>>
- Cuellar, Angélica Vásquez (2000) La cara oculta de Ruta 100: La construcción subjetiva de la democracia, la representatividad y la legitimidad, México: UAM, IET, Plaza y Valdés, Centro Americano de Solidaridad Sindical Internacional.
- CDHDF (2013) Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, México: IPTD, CDHDF, CIADH.
- Encuesta Origen Destino (EOD) (2007).
- INEGI, Encuesta Intercensal 2015.
- Legorreta, Jorge (1989), Transporte y contaminación en la Ciudad de México, México: Centro de Ecología y Desarrollo A.C.
- León, Carlos (2010), “El problema de la identidad y la acción colectiva de los microbuseros” en Enrique de la Garza (et.al) Trabajo, Identidad y Acción colectiva en trabajadores no clásicos, México: UAM.
- Martínez, Carlos Clemente. (2011), “El trabajo en la transición del microbús al Metrobús: identidad y movimiento social”, en Enrique de la Garza (Coord.), Trabajo, Identidad y Acción colectiva en trabajadores no clásicos, México: UAM-I.
- _____ (2015), “Subjetividad y proceso de trabajo: la construcción de la identidad laboral en el caso de los transportistas de la Ciudad de México”, Tesis de doctorado en Investigación en Ciencias Sociales, FLACSO, México.
- Nava E. y Jaime Ramírez, (2008), “El funcionamiento el sector transporte y las posibilidades de negociación”, en Construir ciudad: un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México, Clara Eugenia Salazar y José Luis Lezama (Coords.) México: El Colegio de México.
- Navarro Benítez, Bernardo (1989) Metro y Metrópoli, México: Instituto de Investigaciones Económicas.
- Navarro, B. Bernardo (2004), “La obra vial del gobierno de López Obrador: ¿integración urbana de la metrópoli?”, Revista Diseño y sociedad, otoño.
- _____ (2005), “El servicio de transporte urbano y los procesos sociales”, Veredas, 10, Primer semestre de 2005. UAM-X.

_____ (2008) “Microbuses: la organización social de su trabajo”, La Jornada, 04 dic., 2008.

_____ (2015a) “El contexto de la Movilidad en la Ciudad de México 2009-2012”, en *Metrópolis y movilidad: la movilidad y el transporte urbano en la Ciudad de México en los últimos años*, México: UAM-X, UACM, CENFES A.C.

_____ (2015b) “Políticas públicas de transporte en la Ciudad de México: 2009-2012” en *Metrópolis y movilidad: la movilidad y el transporte urbano en la Ciudad de México en los últimos años*, México: UAM-X, UACM, CENFES A.C.

Téllez, Miriam (2015), “Movilidad y Género: Ciudad de México” en *Metrópolis y Movilidad. La movilidad y el transporte urbano en la Ciudad de México en los últimos años*, México: UAM, UACM, CENFES, OTMM.

Notas _____

¹ Ruta-100 transportaba diariamente a 2,8 millones de usuarios. Llego a contar con 7 mil 500 autobuses y tener 262 rutas que cubrían el 86% del Valle de México

² En el medio transportista se le conoce como el pulpo camionero, es decir, la concentración de las concesiones en poder de pocas manos.

³ El Sistema de Transporte Colectivo Metro se encuentra básicamente en ocho de dieciséis delegaciones.

⁴ Por supuesto, en el ámbito de la política los concesionarios tienen fuertes vínculos de amistad o familiar con actores de distinto tipo provenientes de partidos políticos, organizaciones sociales, empresarios y autoridades gubernamentales.

⁵ La cuenta es la renta que paga el chofer al dueño de la unidad por trabajar la unidad.

⁶ El concesionario y dueño de las unidades puede despedir en cualquier momento a su chofer debido a que no existe ningún contrato laboral, ya que los acuerdos, reglas y ciertas formas de controlar el trabajo se hacen por la palabra, con base a las expectativas que el propio dueño espera de su chofer.

⁷ El taxista, es el trabajador que se siente más libre de poder controlar su trabajo, el uso de su tiempo y las prácticas cotidianas. Interpretamos al taxista como trabajador chafirete, que piensa que él es su propio jefe y su propio trabajador, es decir, una dualidad donde se construye un significado de libertad aventurero, orgulloso tanto de su clase social y del empeño que pone en su trabajo cotidiano.

⁸ Comúnmente llamados flotilleros.

⁹ Es decir, en servicio del transporte siempre existe una negociación permanente entre los operadores y los usuarios, por una parte el operador se resiste a ser controlado por el usuario (por ejemplo, cuando los usuarios presionan al trabajador para indicarle los puntos de ascenso y descenso de la unidad, la forma de conducir); por otra parte, el usuario, en una actitud defensiva respecto al operador, busca siempre protegerse de su acoso y transgresión (sobre todo los usuarios que son mujeres). Así, el servicio resulta ser siempre negociado entre ambas partes, donde los límites de tolerancia entre el productor y consumidor siempre se van redefiniendo en cada viaje. La coherencia productiva en este esquema (en comparación del sistema de Metrobús o el Metro) no se consigue, por la misma negociación permanente entre los actores sociales, es

por ello que cada viaje en el esquema concesionado de combis, microbuses y camiones la experiencia sea siempre distinta.

¹⁰ Por ejemplo, el control del flujo en el carril concesionado sigue siendo regulado por personas llamadas “checadores” a lo largo de la ruta, diversas paradas establecidas del carril no son operativas, se continúan realizando ascensos y descensos de los usuarios en lugares no permitidos, los operadores no hacen caso a los dispositivos de control como GPS para controlar los flujos en los corredores (inclusive muchas empresas han dejado de utilizarlos), en distintas unidades se han suspendido las cámaras de vigilancia y en distintas empresas los trabajadores siguen limpiando las unidades y durmiendo en ellas.