



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA IBEROAMERICANA
INCOPORRADA A LA UNAM

CLAVE 8901-09

FACULTAD DE DERECHO

**PROPUESTA PARA ESTABLECER UN PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN
EN LAS CONDICIONES OPERATIVAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN
EL ESTADO DE MÉXICO.**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA

BÁRBARA BECERRIL SÁNCHEZ

NÚMERO DE EXPEDIENTE: 410534513

DIRECTOR DE TESIS

MTRO. JAVIER ÁLVAREZ CAMPOS

XALATLACO, MÉXICO, AGOSTO 2023



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

DEDICATORIAS

A mis padres, por su amor incondicional y por creer en mí, desde el primer día, por sus sacrificios y su apoyo constante que ha sido clave en el avance hacia mis objetivos.

A mis profesores y mentores, por su dedicación y pasión por la enseñanza.

A todos aquellos que han sido una parte integral de mi faceta académica y personal.

PRÓLOGO

El primer transporte creado por el hombre fue el trineo, creado de forma totalmente rudimentaria, haciendo uso de los objetos que se encontraban en su entorno, troncos y maderas atadas que posteriormente representaría el inicio de la creación de la rueda, lo que es de total trascendencia para el hombre en cuanto a medios de transporte se trata.

Debido a la demanda que representa el comercio, así como a la necesidad de viajar de un lugar a otro de las personas, es así como en 1825, George Stephenson, desarrollo la primera línea destinada no sólo a las vagonetas de carbón, sino también a los viajeros. El 27 de septiembre de ese año, la locomoción N°1 arrastró un tren cargado con 600 pasajeros a lo largo de los 35 Kilómetros que separan Stockton de Darlington, y se convirtió así en el primer viaje en ferrocarril.

En las trece colonias estadounidenses originales, que se extendieron en el oeste hasta el río Mississippi, el principal modo de transporte terrestre era por reata de animales de carga y por caballos sobre los senderos de los nativos americanos.

Algunas de las primeras culturas que comenzaron a desplazarse en Mesoamérica, se encuentran los Mexicas, cuyo trayecto duro aproximadamente 200 años. Debido a las largas distancias que recorrían las primeras culturas en México y a la gran duración que dichos movimientos tenían; las culturas se iban estableciendo por distintos lugares por los que pasaban durante sus trayectos y estableciendo de esta forma distintos caminos para los viajeros.

Es durante la época colonial, ya en plena consolidación de la misma, que se pone en servicio el transporte de pasajeros; así el primero de marzo de 1784, se inaugura la línea de diligencias entre la ciudad de México y Guadalajara, de donde salía cada día 16 y de la capital del país el primero de cada mes. Aquellos pasajeros hacían las siguientes escalas llamadas postas: México, Huehuetoca, Tula, Arroyo Zarco, San Juan del Río, Querétaro, Celaya, Irapuato, Horcones, Frías, Cerro Gordo.

Para la segunda mitad del siglo XX, la ciudad de México presentaba graves problemas de transporte público y congestión de la red vial, particularmente en la zona centro, donde se concentraba el 40 por ciento del total diario de los viajes realizados dentro de la ciudad, en este lugar y sus alrededores circulaban 65 de las 91 líneas de autobuses y transportes eléctricos de pasajeros, con cuatro mil unidades, además de 150 mil automóviles particulares.

Actualmente el transporte público es un Servicio Público concesionado por el gobierno local y Federal, debido a la demanda de dicho transporte el gobierno se ha visto en la necesidad de otorgar la prestación del servicio a particulares, sin embargo, no se han tomado ni respetado las medidas necesarias para poder prestar dicho servicio de transporte público.

En consecuencia, las concesiones que brinda el Estado a particulares, sobre el transporte, se cometen muchas arbitrariedades que el Estado no ha sancionado y que por el contrario han aumentado día con día.

Es importante y necesario que el Estado se encargue de sancionar las arbitrariedades cometidas por particulares que cuenten con la concesión del transporte público.

Actualmente la legislación con la que contamos en el Estado de México, es deficiente ya que no establece que autoridades serán las sancionadoras en caso de arbitrariedades por parte de conductores, así como tampoco menciona las condiciones en que se debe encontrar la unidad de transporte, ni la forma en que el operador debe prestar el servicio, no habla de revisiones ni de la manera en que se llevarán a cabo las sanciones.

Derivado a la gran problemática que día con día se presenta en el Estado de México, provocada por los operadores del transporte público, así como las condiciones inadecuadas de las unidades, considero es necesario crear un organismo más especializado que pueda procurar y vigilar que dicho servicio se preste de manera adecuada, así como controlar y garantizar la forma en que debe desempeñar su trabajo cada operador de las unidades.

Pese a la inversión por parte del gobierno, en algunas unidades del transporte público aún quedan más unidades que se encuentran en pésimas condiciones prestando el servicio, sumado a eso los operadores no conducen con las precauciones debidas no respetan señalizaciones y su trato para con el usuario es inadecuado.

Aun con la inconformidad por parte de los usuarios del Transporte Público y pese a múltiples accidentes generados por dicho transporte, hoy en día la gente no identifica ni cuenta con alguna autoridad determinada que pueda controlar y dirimir esta problemática, es importante crear autoridades que vigilen y hagan cumplir el buen servicio de transporte público en el Estado de México.

Es necesario crear alguna autoridad y organismo que puedan vigilar de manera más cercana con el usuario que el servicio de transporte reúna los requisitos necesarios para que pueda ser de calidad y equivalente al pago tan elevado por el que el usuario tiene que pagar.

Las visitas de inspección y verificación, tienen como objetivo comprobar que el servicio de transporte público se brinde con forme a los términos autorizados y no en contra de las disposiciones legales aplicables. El vehículo que sea detectado prestando el servicio sin concesión o autorización será detenido, así como la imposición de multas y sanciones a que se hagan acreedores.

Es innegable el hecho de que dichas visitas de inspección, se realizan en algunas zonas específicas del Estado de México, pero es necesario que las visitas se realicen de manera periódica y definida y no sólo en los casos en los que la delincuencia o el mal servicio por parte del conductor se hayan evidenciado.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	I-V
-------------------	-----

CAPÍTULO PRIMERO

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MUNDO

1.1.- En la prehistoria.....	1
1.2.- Estados Unidos de América.....	4
1.3.- En México.....	7

CAPÍTULO SEGUNDO

CONCEPTOS BÁSICOS EN MATERIA ADMINISTRATIVA RELATIVOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

2.1.- Concepto de transporte.....	26
2.2.- Tipos de transporte.....	30
a) Transporte público.....	30
b) Transporte privado.....	33
c) Concesiones.....	34
2.3.- Concepto de Derecho administrativo.....	36
2.4.- Administración pública.....	40
2.5.- El Estado de Derecho.....	45
2.6.- Concepto de Derecho.....	49

2.7.- Teoría estructural funcionalista.....	55
---	----

CAPÍTULO TERCERO

AUTORIDADES DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ESTADO DE MÉXICO

3.1.- Origen de la figura del gobernador en Roma.....	57
3.2.- Gobernadores en México.....	59
3.3.- De las funciones de los gobernadores.....	62
3.4.- Secretaria de Movilidad.....	66
3.5.- Secretaria de Finanzas.....	72
3.6.- Secretaria de Seguridad.....	75

CAPÍTULO CUARTO

TRANSPORTE PÚBLICO PRICIPAL MEDIO DE DESPLAZAMIENTO EN EL ESTADO DE MÉXICO

4.1.- Usuarios.....	78
4.2.- Costos.....	85
4.3.- Calidad en el servicio.....	90

CAPÍTULO QUINTO

PROPUESTA PARA ESTABLECER UN PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN EN LAS CONDICIONES OPERATIVAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ESTADO DE MÉXICO

5.1.- Problemática generada por el transporte público en el Estado de México.....	94
5.2.- Ineficiencia e inseguridad en el transporte público en el Estado de México.....	111
5.3.- Exposición de opiniones de tratadistas que se manifiestan a favor de reglamentar esta actividad.....	119
5.4.- Propuesta para la creación de grupos de inspección al transporte público así como de módulos de inspección que se encarguen de hacer eficiente y garantizar que dicho servicio se preste conforme a lo que indica la ley.....	127
CONCLUSIONES.....	137
PROPUESTA.....	141
FUENTES DE INFORMACIÓN.....	144

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo, se generó a través de la enorme inquietud de dar solución práctica y total al problema que representa el mal servicio que se presta por parte del transporte público en el Estado de México.

Considero que hace falta una investigación de fondo que permita observar cuales son los distintos factores que influyen en que dicha actividad se encuentre llena de anomalías que no han permitido a lo largo de mucho tiempo que un servicio tan fundamental como es el transporte, presente tantas irregularidades.

Actualmente ninguna autoridad, se ha hecho cargo de la problemática que el transporte público ha generado, muchas autoridades se han pronunciado a favor de hacer eficiente dicho servicio, pero lo cierto es que sus propuestas son deficientes, que no han resuelto en ninguna medida el conflicto real y de fondo.

Día a día los conductores del transporte público, ponen en peligro la vida tanto de pasajeros, peatones, así como del resto de automovilistas, es importante que los sujetos encargados de conducir dicho transporte, cuenten con la capacitación y requisitos necesarios que le permitan brindar un buen servicio.

De ésta forma, la sociedad se verá beneficiada, al contar con un buen servicio, que ya en nuestro estado es bastante costoso, por lo que es importante regularizar

las unidades de transporte, así como capacitar a los conductores, observar su desempeño durante tiempo determinado y bajo ciertas reglas establecidas.

Esta investigación permitirá evidenciar, las carencias del transporte público y al mismo tiempo mejorar el desempeño de los conductores, siendo así posible mejorar dicho servicio, del que la mayoría de la población hace uso cada día.

La idea de desarrollar éste tema de investigación, surge debido a que, en lo personal como usuaria del transporte público, he podido observar que el servicio cada día es peor, es inseguro, ya que la delincuencia los usa como medio para poder robar, violar y entre otros delitos; la forma inadecuada de conducir por parte de los choferes, así como el estado deplorable de las unidades.

Es así que como estudiante y pasante de la Licenciatura en Derecho, considero que los ámbitos del entorno social, se deben regular a través de la ley, en éste caso en particular, pude observar un problema que no sólo me aqueja a mí, sino a toda una comunidad, por ello decidí realizar el presente trabajo, para mostrar esta problemática cuyo objetivo final es la de presentar una propuesta en la que se establezca medio de la ley, las normas mínimas para llevar a cabo una práctica adecuada de dicho servicio que más que ello es una necesidad.

Considero que el presente tema que he desarrollado, puede aportar un referente a próximas soluciones sobre la problemática, aquí expresado y así generar en apego a la ley un servicio de transporte público de calidad.

Por todo lo anterior desarrolle este trabajo y quedo integrado por cinco Capítulos, mismos que a continuación menciono su contenido.

Capítulo Primero. Antecedentes históricos del sistema de transporte público:

En éste capítulo, se presenta los inicios y la forma en cómo surgieron las primeras formas de transporte en todo el mundo, pero principalmente en México.

Capítulo Segundo. Conceptos básicos en materia administrativa relativos al servicio de transporte público:

Para poder comprender la tesis que se presenta, es importante antes, conocer los conceptos más básicos en Derecho en general y específicamente aquellos conceptos estrictos del tema que se desarrollan en ésta Tesis.

Capítulo Tercero. Autoridades del transporte público en el Estado de México:

En éste capítulo ubicaremos a las Autoridades que intervienen en materia de Transporte Público en el Estado de México, así como sus funciones y atribuciones.

Capítulo Cuarto. Transporte Público, principal medio de desplazamiento en el Estado de México:

Dentro de éste Capítulo se tratará la problemática actual en la que se encuentra el transporte público, así como la figura de los usuarios, la tarifa por el servicio.

Capítulo Quinto. Propuesta para establecer un procedimiento de inspección en las condiciones operativas del transporte público en el Estado de México:

Es en éste capítulo donde se presenta la posible solución al conflicto generado por el mal servicio del transporte público en el Estado de México, se identifica la problemática y mediante un estudio complejo se generan soluciones.

Para realizar la presente tesis, hice uso de los siguientes métodos de investigación:

Método Sintético:

Consiste en la reunión racional de varios elementos dispersos en una nueva totalidad. La síntesis se da en el planteamiento de la hipótesis el investigador como ya se explicó antes efectúa suposiciones o conjeturas sobre la relación de tales o cuales fenómenos, pero la conexión entre ambos fenómenos no es evidente por sí misma. El investigador la sintetiza en la imaginación para establecer una explicación tentativa que será puesta a prueba.

Éste Método fue aplicado en todos los capítulos, ya que el presente trabajo implica una síntesis general del tema que se está estudiando, sustrayendo lo más general y elemental de dicho tema.

Método Analítico:

Consiste en la separación de las partes de un todo a fin de estudiarlas por separado, así como examinar la relación entre ellas.

Este Método fue aplicado especialmente para estudiar la forma en que se presta el Transporte Público en el Estado de México, partiendo desde las distintas localidades que lo componen.

Método Histórico:

Este Método debe lograr que hechos del pasado sean representado fielmente; es como traer el pasado, pero como copia fiel al original.

Este Método fue aplicado específicamente en el primer capítulo, en donde se marcan como temas de estudio los antecedentes del Transporte Público.

Método Documental:

A partir del Método Documental, se realiza un cambio en la búsqueda del conocimiento, una reformatión en la apreciación del conocimiento hallado en los libros yendo más allá de los folletos o de las revistas.

Éste Método fue aplicado en los cinco capítulos, ya que el trabajo en general requiere de fundamentos documentales y consistentes que validen dicha información por medio de libros, revistas y periódicos.

Método Jurídico:

Consiste en estudiar la realidad de las fuentes y normas jurídicas de esta forma es posible identificar los cambios jurídicos que requiere la sociedad en un momento determinado, así como cuáles son esos estándares para conocer si están actualizados o no acorde con las necesidades actuales.

Este Método fue aplicado específicamente en el capítulo quinto, ya que fue necesario el estudio de las leyes así como de reglamentos relativos al servicio de transporte público, que debían modificarse para poder generar una mejora en su aplicación.

CAPÍTULO PRIMERO

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MUNDO

1.1. En la prehistoria

El hombre debido a sus necesidades básicas para vivir, comienza a desplazarse ya sea para comer o por simple curiosidad, debido a las grandes distancias en las que tenían que trasladarse es que se ve obligado a generar nuevas formas de transporte por medio de la locomoción.

En un inicio por medio de la observación, el hombre fue creando nuevas formas que le permitieran transportar sus alimentos, así como la forma de poder trasladar personas, por lo que hicieron uso de recursos como la madera, piedra y otros objetos que obtenían de la naturaleza y del medio tan rudimentario en el que en esos tiempos se desarrollaba.

“El ser humano ideó formas más seguras y fáciles para llevar sus pertenencias, de proteger sus pies y formó veredas. En éste momento, debido al asentamiento en lugares fijos y la creación de comunidades, los problemas de abastecimiento de alimentos y de comunicación con otras comunidades, motivan que el ser humano

domestique animales y los utilice como tracción o como modos de transporte.”¹

El primer transporte creado por el hombre fue el trineo, diseñado de forma totalmente rudimentaria; haciendo uso de los objetos que se encontraban en su entorno como: troncos y maderas atadas que posteriormente representaría el inicio de la creación de la rueda, lo que es de total importancia para el hombre tratándose de medios de transporte.

“Tiempo después, con el hallazgo de la rueda se amplía el horizonte, ya que ahora es posible mover un mayor volumen, con mayor facilidad a mayores distancias; sin embargo, esto planteó el problema básico de la transportación, en una forma más clara: ¿Qué características debería tener el vehículo y qué clase de vía seleccionar (terrestre, acuática o aérea)?”.²

Con la invención de la rueda, se hizo más común y fácil para los humanos moverse de un lugar a otro, lo que facilitó el comercio ya que las personas podían transportar alimentos y artículos en carros. El uso de materiales de trabajo, incluso el transporte de animales, lo que produce un transporte que los humanos puedan manejar, así como la posibilidad de transportar a varias personas.

¹ Cfr. ISLAS, RIVERA, Víctor M, Análisis de los sistemas de transporte, Publicación técnica No.307, Ed Santadilla Qro 2007, p. 13

² Ibídem. p. 13

“Posteriormente, y con la aparición de los grandes imperios, viene un gran auge de los modos de transporte. Con ello, se motiva el crecimiento, tanto en la cantidad como en la calidad de los transportes (ya que a las potencias les aseguraba la hegemonía mundial). Esto dio lugar a la creación de las técnicas para la construcción de vehículos, caminos, naves, etc.”³

La rueda ocupa un lugar importante en la historia de la humanidad pues sin ella no hubiera sido posible el desarrollo industrial, aunque su invención se dio de forma tardía en la historia humana. Muchas civilizaciones como los incas y los aztecas prosperaron sin ruedas y la primera evidencia del uso de ruedas de Sumer, ahora Irak data del 3500 a.c. este descubrimiento se extendió rápidamente a los países occidentales.

“Hace muchos años, los caminos eran de tierra rocosos, irregulares y difíciles de recorrer. Cuando llovía se volvían lodosos y resbalosos. En invierno, cuando la nieve y el hielo cubrían los caminos, la gente solía viajar en trineos tirados por caballos.”⁴

El transporte de alimentos y utensilios estaba más allá de la capacidad física del hombre, por lo que recurrieron a la domesticación de animales. Inicialmente, los perros fueron los primeros en ser domesticados, seguidos por criaturas más grandes y poderosas que ayudaban con el transporte de objetos más pesados. Por lo tanto,

³ Cfr. ISLAS, RIVERA, Víctor M, Análisis de los sistemas de transporte, Publicación técnica No.307, Ed Santadilla Qro 2007, p. 13

⁴ Cfr. FRANKLIN, Maya, El transporte en los Estados Unidos antes y ahora, Time for kids nonfiction readers, Huntington Beach, CA. 2005, p.6

esto también resultó ventajoso en términos de sustento, lo que permitió al hombre consumir productos animales o utilizar sus pieles a través de la caza.

Como se menciona anteriormente es con la invención de la rueda y su desarrollo que el hombre con el paso del tiempo fue ideando formas más avanzadas en cuanto de tecnología se trata para poder transportarse, es así que se crea el Ferrocarril.

Las vías fueron creadas aproximadamente dos mil años antes de la locomotora, ya que era por medio de estas que se auxiliaban para transportar material extraído de las minas, en ellas se desplazaban los vagones.

Debido a la demanda que representaba el comercio, así como a la necesidad de viajar de un lugar a otro de las personas, es así como en 1825, George Stephenson, desarrolla la primera línea destinada, no sólo a las vagonetas de carbón, sino también a los viajeros. El primer viaje en ferrocarril se realizó el 27 de septiembre de 1825, la Locomoción N° 1, arrastró un tren cargado con 600 pasajeros a lo largo de los 35 kilómetros que separan Stockton de Darlington.

1.2. Estados Unidos de América

Durante las trece Colonias americanas, el principal medio de transporte fue por reata de animales de carga, así como por caballos de los nativos americanos, posteriormente se improvisaron carreteras hechas de tierra y de materiales que la

gente tenía al alcance, sin embargo, esto no facilitaba el transporte de objetos y personas, ya que los caminos no se encontraban en buenas condiciones y durante los meses de lluvia el transporte se dificultaba aún más y hacia casi imposible que la gente se desplazará.

“Estados Unidos no solo era un país extenso y de enorme potencial: también estaba en constante expansión. El caballo, la diligencia, y más tarde el ferrocarril, el telégrafo permitieron el avance de colonos de origen europeo.”⁵

El clima, así como otros factores externos afectaban la forma de transporte de esos tiempos, lo cual perjudicaba en gran medida al comercio y a las principales actividades que realizaban los pobladores de lo que hasta ese entonces comprendían las trece colonias.

Los pobladores al verse sumergidos en esta problemática que impedía que realizaran sus actividades personales y de comercio, optaron por construir nuevas carreteras que fuesen aptas para poder transportar toda clase de cosas, sin que el clima pudiera afectar sus actividades.

Algunas Empresas al identificar la problemática que generaban las carreteras inestables e improvisadas, perfeccionaron nuevos materiales e idearon nuevos medios para construir vialidades de calidad que facilitarían el transporte de un lugar a otro, todo esto mediante la iniciativa privada.

⁵ SANZ, DÍAZ, Carlos, Breve historia de Estados Unidos, Ed Catarata, Madrid, 2022, p 2

“En 1814 luego de dos años de trabajo estaba terminada la primera locomotora de Stephenson llamada Blucher en honor del general prusiano que apoyaba a Wellington contra Napoleón. Esta máquina arrastraba 8 vagones con 30 toneladas de carbón y alcanzaba una velocidad de 6,5 km/h en una leve pendiente.”⁶

Fue en 1820 y derivado de la necesidad de crear mejores caminos, más seguros y de mejor calidad que por primera vez se construyen autopistas, estas permitían recorrer distancias más largas y en menor tiempo, además de que garantizaban que el clima, ya no representaría un factor determinante para dichas actividades, de esta forma la gente ya no dependía de las inclemencias del tiempo, ni de factores externos que pudieran interferir en el proceso de comercio y de comunicación.

Derivado de la construcción de autopistas, por parte de las empresas privadas, se implementó un peaje para poder transitar en ellas, todo esto permitió que las ciudades estuvieran conectadas y permitir así el desplazamiento de un lugar de manera más fácil y de mayor acceso para la población.

Las Autopistas favorecieron en muchos aspectos a las actividades de los estadounidenses de aquella época, sin embargo, era el medio de transporte, lo que de cierta forma seguía dificultando el poder moverse de un lugar a otro, ya que no existía un medio terrestre que pudiese desplazarse a mayor velocidad.

⁶ VALENCIA, GIRALDO, Asdrúbal, De la técnica a la modernidad construcciones técnicas, ciencia, tecnología y modernidad, Ed Universidad de Antioquia, Colombia, 2004. p. 108

George Stephenson, fue la primera persona en desarrollar una locomotora, generando así el primer ferrocarril de vapor en Inglaterra, lo cual represento un avance determinante en cuanto del transporte se trata.

La construcción del ferrocarril estimuló en gran medida el asentamiento y desarrollo de la región occidental. El primer ferrocarril de Estados Unidos se construyó en 1827, pero el desarrollo real comenzó el 4 de julio de 1828, con un ferrocarril entre Baltimore y Ohio.

1.3. En México

Desde que el hombre existe, la inquietud por viajar le ha hecho transportarse de un lado a otro, en busca de alimento y de herramientas para poder sobrevivir y por distintas necesidades físicas e intelectuales del hombre.

En la era prehistórica los primeros pobladores de Europa llegaron de África hace un millón de años, el continente americano fue poblado miles de años después por gente proveniente de Asia, a través del Estrecho de Bering.

“Como resultado de los intercambios comerciales y migraciones de pueblos enteros los transportes en la porción septentrional del

continente americano hicieron su aparición entre los años 1500 y 100 a. c.”⁷

Entre las primeras culturas que comenzaron a desplazarse en México, se encuentran los Mexicas cuyo trayecto duro aproximadamente 200 años. Debido a las largas distancias que recorrían las primeras culturas en México y a la gran duración que dichos movimientos tenían, las culturas se iban estableciendo por distintos lugares por los que pasaban durante sus trayectos, y estableciendo de esta forma distintos caminos para los viajeros.

“Los medios de transportes que utilizaron los mexicas fueron las canoas, el mecapal, el huacal y el cacaxtli. Al no tener vehículos con ruedas y animales de tiro domesticados y lo suficientemente grandes para llevarlos (tal y como ocurría en Europa) la mejor manera de moverse era a pie, aunque cuando el camino implicaba recorrer varios puntos, se optaba por ir en canoa.”⁸

Durante la época colonial, las personas comenzaron a utilizar los autobuses, es así que el 1 de marzo de 1784 se estableció una línea de vapor entre la Ciudad de México y Guadalajara, que salía de la Ciudad de México el 16 de cada mes y llegaba a la ciudad el 1 de cada mes. El tren ligero y pasajeros pasaban por las siguientes estaciones: México, Huehuetoca, Tula, Arroyo Zalco, San Juan del Río, Querétaro, Celaya, Irapuato, Jorcone Frías, Cerro Gordo.

⁷ Cfr. JAUREGUI, Luis. Los transportes, siglos XVI al XX, Dirección general de publicaciones y fomento editorial de la UNAM y sus colaboradores, México. 2003.

⁸ INFOBAE, México-Tenochtitlan: cuáles fueron los medios de transporte que utilizaron los mexicas, México 2022

El vehículo de transporte era remolcado por 12 mulas ubicadas en cuatro puntos separados. El costo de tarifa iba de \$200.00 para 1 pasajero, \$210.00 para 2 pasajeros, \$225.00 para 3 pasajeros y \$250.00 para 4 pasajeros.

A lo largo de la época colonial se construyeron 26.000 kilómetros de caminos, de los cuales 7.500 kilómetros era usado para carruajes tirados por caballos, el 30% se usaban para fines comerciales y el resto para transporte de caballos.

“Es así que en nuestro país, Juan Bautista Antonelli -ingeniero militar italiano- trazó la primera vía transitable que iba de México a Veracruz, vía Orizaba, por mandato del Virrey Luis de Velasco (hijo), en 1590.”⁹

Bajo el gobierno de Benito Juárez, se estableció la primera agencia federal encargada de la construcción de carreteras, la cual se convirtió en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) en 1891. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas jugó un papel importante en el desarrollo del México moderno. Destaca la construcción de la carretera México Nuera Laredo, que conecta a la Ciudad de México con la frontera con Estados Unidos a lo largo de 1.174 km.

El desarrollo del tránsito vial en nuestro país se inició paulatinamente desde la época precolombina, incluso con la invención de la rueda, y el mayor impacto fue la aparición de los españoles montados a caballo y en carros de arrastre. La razón principal de este desarrollo proviene de la necesidad de viajar largas distancias de la manera más cómoda, eficiente, rápida y económica.

⁹ Secretaria de comunicaciones y transporte Blog, El caminero en la historia, México. 2015.

La historia del transporte es parte elemental de la historia de la ciudad, desde las canoas del Gran Canal de Tenochtitlán, los carros alegóricos de estilo colonial y las locomotoras a vapor hasta la época del transporte eléctrico, cuyo tiempo de desarrollo ha marcado momentos inolvidables en el devenir de nuestro país. Fue en la década de 1800 que el imperio terrestre se estaba apoderando de la ciudad del lago en esa época, donde el medio de transporte ideal eran las canoas recorriendo los antiguos canales, más tarde el reinado de los caballos, todo sin embargo, el pie humano es un símbolo de transporte. La decisión del virrey Bucarelí de mejorar el aspecto de la ciudad, al convertir las antiguas calles reales en bulevares o arboladas, fue parte de los cambios de las llamadas reformas borbónicas del siglo XVIII, representa un impulso modernizador.

En el transcurso de la primera mitad del siglo XIX, cuando se fundó la República, la composición geográfica y social de la Ciudad de México hizo necesaria la creación de un medio de transporte para quienes necesitaban vender o trabajar a largas distancias y fue así que el ómnibus que era un carretón tirado por animales, el cual represento una gran solución a los problemas de traslado.

“Los mexicanos de mediados del siglo XIX conocieron aquellos pesados armatostes que los elegantes llamaban ómnibus; hay quien los comparaba con “barcos”, que se movían a puro empeño de mulas, burros o caballos.”¹⁰

Es importante resaltar cuán relevante y determinante fue el papel del transporte en México para el desarrollo y progreso del país.

¹⁰ HERNÁNDEZ, Bertha, La ciudad y los tranvías: de las mulitas a la electricidad, La Crónica de Hoy, México. 2021

La llegada del siglo XX supuso la instalación de los primeros tranvías en la ciudad, que circulaban por las mismas vías que las mulas, aunque la sustitución de estos últimos por nuevos carro no finalizó hasta 1934. El último tranvía de mulitas hizo su recorrido final por las calles de Guatemala, pasando por Carmen, hasta las inmediaciones de Tepito, así en la primera mitad de este siglo, los vehículos eléctricos compitieron con el creciente número de camiones de gasolina, coches de alquiler y coches particulares, creando el dinamismo que caracteriza hoy a la ciudad.

En la segunda mitad del siglo XX, la Ciudad de México experimentó severos problemas de congestión del transporte público y de la red vial, especialmente en el centro de la ciudad, donde se concentraba el 40% de todos los viajes de pasajeros al día en la ciudad, estaban en circulación 65 de las 91 líneas de buses eléctricos y de transporte de pasajeros, con 4.000 unidades, además de 150.000 turismos.

El principal impulsor de la construcción del metro fue el ingeniero Bernardo Quintana, titular de Constructores Civiles y Asociados (ICA), quien realizó una serie de estudios que permitieron realizar el anteproyecto y luego fue el proyecto de construcción de un metro para la Ciudad de México, que fue presentado a diversas dependencias, sin embargo, no fue sino hasta el 29 de abril de 1967, que por decreto presidencial se creó un organismo público descentralizado, El Sistema de Transporte Colectivo, con el objeto de construir, operar y explotar un tren bala con vías subterráneas para el transporte de personas en el territorio federal.

El 19 de junio de 1967, en la intersección de la avenida Chapultepec y la calle Bucareli, se llevó a cabo la ceremonia de colocación de la palada inicial del Sistema del Metro de la Ciudad de México, dando inicio a la obra de construcción civil más

grande en la historia de la ciudad, tanto en tamaño como en costos y por los beneficios que trajo a sus habitantes.

Durante la década de 1980, el transporte eléctrico de la ciudad no se concentró únicamente en el metro, pues fue entonces cuando el Sistema de Transporte Eléctrico (ETS) comenzó a reemplazar los antiguos tranvías con un símbolo distintivo de la organización. Dicha organización era El trolebús, que fue la última adquisición de los modelos de buses eléctricos serie 9000, que comenzó a operar en 1998. Fue en 1984 cuando se retiraron del servicio los últimos vehículos eléctricos PCC, que prestaban en la antigua línea Xochimilco, para dar cabida a los antiguos Faros. En 1985 se inició un proyecto de renovación del servicio en esta línea que consta de dos fases; se reguló por primera vez, en la zona de Taxqueña - Estadio Azteca y en 1988, en la zona de Huipulco-Xochimilco. Los primeros vehículos que dieron vida al tren ligero utilizaron los vagones del antiguo tranvía PCC, sin embargo, fueron reemplazados en 1995 por modernos trenes TE-90 y TE-95. En 1983 se inició la tercera fase de expansión del metro con la finalización de las líneas 1, 2 y 3 y la construcción de las líneas 6 y 7, que aumentaron la longitud a 114,7 km y 105 estaciones en 1985.

Mucho antes de que los españoles llegaran a la Ciudad de México hace más de 500 años, Tenochtitlán era una ciudad bien formada, con su propio sistema de alcantarillado, cañerías subterráneas que abastecían de agua potable a palacios, calles, canales, calzada y por supuesto también tenían transporte.

Cuatro caminos principales conducían a cuatro puntos principales, la primera, la vía Iztapalapa, era la entrada principal a los pueblos del sur, el segundo fue hacia

el oeste, hacia Tacuba, el tercero corría hacia el norte por la actual calle Argentina, y el último hacia el este por la actual calle Guatemala, hasta el muelle de Texcoco.

Hasta ese momento, había tres tipos de calles, además de carretera, camino, vía fluvial que es el medio de transporte más común y eficiente y calle mixta.

El transporte de mercancías a través de los canales más grandes de Tenochtitlan, de una manera más fácil, llevó a los aztecas a producir un medio de transporte muy eficiente: los "Acallis", o incluso canoas, para transportar mercancías. También se trasladaban en chinampas, la cual se cortaba en una sola pieza del grueso tronco de roble y tenía una capacidad para setenta personas.

Las "jangadas" o balsas de bambú unidas a calabazas se utilizaban para cruzar los ríos, otro medio de transporte fue el "albarradón" o dique-calzada, era el más grande es Nezahualcóyotl, con una longitud de 16 km, 4 metros de alto y 9 metros de ancho.

“Aunque buena parte de la red de caminos que conocemos hoy en día se remonta a la época colonial, sus orígenes se pueden rastrear en el México Antiguo. Las brechas y senderos por las que transitaban los pueblos indígenas fueron retomados por los colonizadores para conectar la capital virreinal con el puerto de Veracruz. Desde 1530, los habitantes de estas nuevas tierras pronto se dieron a la tarea de reconstruir ese camino para agilizar

el tránsito, introducir carretas y sustituir a los cargadores indígenas (o tamemes).”¹¹

El transporte en el virreinato se realizaba principalmente por caballos, mulas, carros, carrozas, por "acallis" y "jangadas", eventualmente el caballo fue ganando fuerza sobre la canoa por su velocidad y nobleza, mientras que los burros y mulos se utilizaron para el transporte de mercancías.

Poco después aparecieron los carruajes, el primero fue elaborado para Hernán Cortés. En 1648, de los 30.000 a 40.000 habitantes de la ciudad, más de la mitad tenía uno de estos vehículos, lo que ocasionó serios problemas de tránsito.

Tanto es así que Felipe II prohibió la importación de más automóviles a la Nueva España, esta medida dio lugar a la creación de una asociación de constructores de carruajes que cobraban una tarifa por alquilar coches o vagones.

El auge del alquiler de coches se produjo a finales del siglo XVII, cuando Manuel Antonio Valdés Murguía le propuso al virrey Revillagigedo establecer una empresa de alquiler de coches por horas, todo comenzó con ocho carros en la plaza de Santo Domingo, cada uno con capacidad para hasta cuatro personas, había relojes que marcaban cuando los carros debían ser recogidos y dejados.

Si un ciudadano deseaba salir de la ciudad, debía hacerlo en un autobús amarillo de 16 plazas tirado por dos coches a velocidad ligera.

¹¹ El mirador, Viajar en la época colonial, Caminos y transportes primarios, México.

Con una población creciente, a principios del siglo XIX, la ciudad contaba con 160.000 habitantes y un gran número de vehículos, sin embargo, la guerra de la Independencia empujó al país a una crisis política, económica y social que terminó recién en 1850. Las líneas de comunicación sufrieron graves daños, se interrumpió la circulación de bienes manufacturados y de consumo.



12

Después de 1824, año en que se establece la Ciudad de México como centro de poder, la geometría urbana cambió, aparecieron las primeras rotondas e intersecciones, aunque la intensa actividad automovilística siguió causando problemas viales.

¹² Imagen tomada de http://www7.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico_

Para solucionar este problema, en 1830 se publicaron las primeras normas de tránsito emitidas por el gobierno capitalino quien estableció límites de velocidad y tuvo como principal objetivo controlar las tarifas y el uso de los vehículos.

El aumento en la demanda de transporte alcanzó un nivel que generó preocupaciones sobre la construcción de vías férreas. La primera concesión del ferrocarril que conectaba la capital Veracruz fue otorgada en 1825 por el presidente Anastasio Bustamante a Francisco Arrillaga.

Treinta años después, Mosso Hermanos obtuvo la concesión para construir la carretera Ciudad de México-Villa de Guadalupe, aunque la carretera fue inaugurada dos años después bajo el patrocinio de Don Antonio Escandón. El servicio comienza con cuatro salidas diarias a una tarifa global de cuatro reales (0,5 centavos) cada una y transportaba 300.000 pasajeros al año.

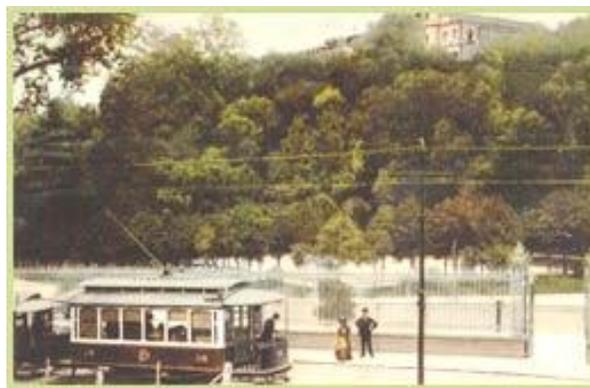
Posteriormente se creó otra sección de la plaza de Armas de Tacubaya, con servicio mixto, se utilizó una máquina a vapor del paseo de Bucareli en Tacubaya y otra impulsada por animales del centro de Bucareli.



13

El 12 de enero de 1858, Agustín Alcerreca, gobernador de la provincia, dictó un nuevo reglamento, para el servicio ferroviario y mantenimiento de vías, el cual regulaba los límites de velocidad, precios y capacidad de transporte de automóviles.

Un año después, en 1859, se introdujo el primer automóvil eléctrico en México. Este servicio de tranvía se fue modernizando progresivamente hasta diciembre de 1894, cuando se dictaron normas para la concesión de licencias de líneas ferroviarias en calles, plazas y vías con tendido eléctrico.



14

¹³ Imagen tomada de http://www7.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico_

¹⁴ Imagen tomada de http://www7.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico_

Los tranvías circulaban a una velocidad de 10 kilómetros por hora, había flotas de hasta 30 vehículos de cuatro ruedas, algunos de hasta ocho, posteriormente llegó una serie de tranvías de dos pisos, conducidos por conductores bien vestidos y que se detenían solo en las esquinas de las calles.

En 1865 se inauguró el primer tramo de un nuevo camino que conectaba Mixcoac, Tlalpan y Coyoacán, pero debido al ruido generado por la máquina de vapor que afectaba a los habitantes de la ciudad, se autorizó el uso exclusivo de este camino, en esta y otras calles, solo a carretas tiradas por animales. En 1875, las máquinas de vapor fueron movidas por mulas, ya que los rieles no podían soportar el peso de las máquinas.

Entonces aparecieron las máquinas de vapor en los canales, a través de los barcos de vapor y nació la Empresa de Vapores Mexicanos.

Los diferentes medios de transporte también se dividieron en clases sociales. la gente pobre usaba tranvías de mulas, un tren tirado por animales de unos 5 metros de largo, 2 metros de ancho, con bancos a ambos lados para transportar a unas 30 personas.



15

¹⁵ Imagen tomada de http://www7.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico_

En 1888 aparece la bicicleta en México y se incrementa su uso, a principios del siglo XX había 3,797 ejemplares registrados en los archivos del cabildo. Entre 1903 y 1904 hubo un aumento de las líneas de tranvía y también nuevos asentamientos, ante el crecimiento de la población y la creciente demanda de transporte, en 1905 se lanzó un proyecto de metro, pero no se concretó.

Unos años después, en 1908, nació un servicio llamado "rápidos" que partía del Zócalo con dirección a Tlalpan, Coyoacán, San Ángel, Mixcoac y Tacubaya, era un transporte de prioridad y cuando pasaban, todo el tráfico se detenía para permitirles la circulación.

En la época de la Revolución, los generales fueron los primeros en aprovechar los viajes en autos de marcas extintas, cuyos conductores se los compraban y empezaban a dar vueltas por la ciudad, eran una especie de pesero con ruta fija. El "Fordcito", como lo llamaban, fue adaptado para 10 pasajeros y también apareció el oficio de "lambiscón", es decir, cobrador de peaje.

“Llegó el año de 1900, y con él, los primeros tranvías que se movían con electricidad. Mucho azoro debieron causar entre los habitantes de la ciudad de México, y seguramente algo de recelo. Porque no era lo mismo la materialidad de mulas y caballos, y el poderío innegable de las locomotoras, con su inseparable columna de humo.”¹⁶

¹⁶ HERNÁNDEZ, Bertha, La ciudad y los tranvías: de las mulitas a la electricidad, La Crónica de Hoy, México. 2021

Las carreteras y otras vías de comunicación se vieron severamente afectadas por el levantamiento y estallaron conflictos entre trabajadores y empresarios, aunque continuaron proyectos como el de unir a Cuernavaca con la Ciudad de México, por medio del transporte eléctrico. Finalmente, en agosto de 1913, se completó la construcción de un camino eléctrico a Santa Fe y Desierto de los Leones.

Los conflictos entre los trabajadores y la dirección se intensificaron, los trabajadores se organizaron y se les negó la demanda del transportista de reconocimiento sindical y otros derechos, lo que provocó el cierre del servicio ferroviario el 8 de octubre de 1914. La huelga terminó casi un mes después con un aumento del 25% en los salarios de los transportistas, seguida de varias huelgas más, el estado confiscó el 70% de los activos de Tram Company y admitió la necesidad de descentralizar la empresa.

De 1916 a 1918 se incorporaron "minivans" para los recorridos que tenían los tranvías y otros improvisados de manera anárquica, poco a poco, las "pequeñas camionetas" se hicieron populares, los autos eléctricos reaccionaron con violencia ante la disminución del número de pasajeros en su unidad, aplastaron a las "minivan" provocando muchos muertos y heridos.

En 1943 se llevó a cabo otra revisión del contrato y el gobierno decidió subvencionar a la compañía de tranvías, aunque el 3 de febrero de 1945 los tranvías volvieron a declararse en huelga, unos meses después volvieron los conductores de coches eléctricos y se declararon en huelga. Eventualmente, el gobierno tuvo que intervenir nuevamente y el 4 de enero de 1955, el gobierno tomó posesión de la empresa.

Durante la gestión de Ruiz Cortines se renovó el sistema con la compra de 274 tranvías y durante su apogeo 876. En esa época también se puso en marcha el estudio del metro.

A mediados de la década de 1920 aparecieron camiones que aumentaron su capacidad a 32 pasajeros, posteriormente ingresaron otros con una capacidad de 42 pasajeros sentados y 40 de pie.

En la época de Lázaro Cárdenas se establece la primera estructura organizativa en forma de asociaciones cooperativas de transporte de automóviles.

El 28 de diciembre de 1959 se fundó en la Ciudad de México, el sindicato de titulares de pasajeros de camiones y autobuses, organismo público de capital privado y propiedad privada que agrupaba a los propietarios de ómnibus. Existían 7,500 licencias, este fue el primer paso en la nacionalización del transporte desde que se estableció el control entre los camioneros y la regulación del sistema de pago.

Los sindicatos de empresarios que prevalecían hasta entonces, se convirtieron en representantes sindicales de empresarios, 92 sindicatos desaparecieron y se agruparon en 20 grupos, seis de ellos eran los más importantes. La alianza de camioneros de México A.C. aumentó la representatividad del gremio cuando su representante legal asumió la dirección, estableciendo otros modos de servicio de transporte y defendiendo sus intereses.

Se eliminaron las vías de peaje, se ensancharon las rutas cortas y se olvidaron las zonas de difícil acceso, las flotas quedaron en mal estado y se obstaculizó el desarrollo urbano para atender la demanda de servicios de transporte público.

En 1967, como respuesta a la necesidad del transporte público, se crea un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y propiedad privada, denominado sistema de transporte colectivo con el objeto de construir, operar y operar trenes de alta velocidad con túneles subterráneos y seguimiento en superficie. Vial en la ciudad de México.

Dos años después se inauguró la línea 1 del metro en la zona de Zaragoza en Chapultepec, con 16 estaciones y 11,5 km de longitud, con tracción eléctrica y rodamiento neumático. En 1981, el metro transportaba a unos 100 millones de usuarios, con un tráfico medio de tres millones de personas al día.

Con la llegada del metro surgieron otros servicios complementarios, como los "peseros" en 1968, que eran vehículos que cumplían un trayecto no estacionario y se llamaban así por su precio, su costo era de un peso. Sus servicios se ampliaron hasta formar 103 rutas y 14 mil 377 unidades.

Cambiaron de automóviles a camiones combinados, pero demostraron ser menos eficientes en el servicio, modernizaron el equipo y desarrollaron nuevos sistemas organizacionales.

En 1972, el departamento del distrito federal, negoció con licenciarios, y el sindicato de camioneros para alentarlos a brindar servicios completos de mantenimiento de maquinaria a sus unidades. Los camioneros trabajaron para detener el humo y el ruido, pero fue en vano.

Bajo la regencia de Octavio Sentíes Gómez, en la segunda quincena de marzo de 1975, se botaron los primeros llamados “delfines”, con capacidad para 70 pasajeros.

En esa época circulaban más de dos millones de vehículos en la capital del país, incluidos los que venían del conurbano, se realizaban más de 20 millones de viajes diarios, de los cuales más de la mitad eran en ómnibus. Los automóviles personales representan el 70% del funcionamiento y estacionamiento, consumían el 33% de la producción nacional de petróleo y transportaban 1,8 personas por viaje, mientras que los autobuses transportaban un promedio de 50 a 60 pasajeros.

El metro se convirtió así en la columna vertebral del transporte, por su rapidez, regularidad y facilidad de servicio, pero no pudo cubrir toda la demanda, por lo que se utilizaban otros medios de transporte integrados.

En 1976 se redactaron el Plan Director del Metro, el Plan Vial y el Sistema de Transporte Terrestre, en los que se estipularon cambios en las rutas de buses para adecuarlas a la infraestructura de los pisos de las “Carreteras” incluyendo la construcción que comenzó en 1979 y estructurarlos en un sistema global de

transporte de superficie, en una red de rutas directas "ortogonales" que accedían y facilitaban los viajes de norte a sur y de este a oeste.

En 1981, la construcción de la infraestructura del metro y los ejes viales llegó al punto en que era necesario integrar el sistema de transporte urbano, razón por la cual se tomó la decisión de revocar la concesión a particulares y atribuirla al gobierno de la ciudad, posteriormente Carlos Hank González fue el responsable del servicio de autobuses así nació el transporte urbano de viajeros R-100.

El final de 1981 y principios de 1982 se caracterizó por una situación inestable en el ámbito laboral, se realizó un gran esfuerzo en cuanto a la organización, de la red de rutas y servicios directos a la demanda, se optimizaron los recursos y se han introducido variantes para reducir las rutas muertas y el tiempo perdido. El plan integral de capacitación consistía en organizar cursos para sus operadores.

Durante la presidencia de Miguel de La Madrid Hurtado, en 1983 se expide un decreto que crea el Comité Consultivo Mixto de Transporte del Distrito Federal, para coordinar la implementación de medidas administrativas y operativas para atender temas de calidad, tránsito y transporte dentro de la actual ciudad de México y áreas metropolitanas del Estado de México.

“La infraestructura de la vía del Tren Ligero data de principios del siglo XX, con la línea de tranvías que corría del Zócalo a Xochimilco que inicio de operaciones el 12 julio de 1910. Con la instalación de la Línea 2 del Metro sobre Calzada de Tlalpan en

1970 solo quedó funcionando el tranvía de Tasqueña a Xochimilco. En 1984 dejó de funcionar la línea de tranvía e inició la reconstrucción de la vía para el Tren Ligero, el cual entró en operación en 1986 de Taxqueña a Estadio Azteca, utilizando el mismo sistema de vía concretada, los mismos rieles y aparatos que datan de principios de siglo, con adecuaciones menores para la circulación de trenes tipo Moyada.”¹⁷

En 1995, fue declarado en quiebra por C. El juez primero de quiebras del Distrito Federal y 5 años después, la jefa de Gobierno del DF, Rosario Robles Berlanga, emitió decretos según los cuales se destruyó la organización y en consecuencia los bienes muebles e inmuebles pasaron a ser propiedad de la Junta de Gestión de Decomiso, constituida en 1997.

Para atender los problemas de tránsito del Área Metropolitana, el gobierno federal, el Estado de México y el Distrito Federal, establecieron el 7 de febrero de 1991 el Consejo Metropolitano de Transporte (COTAM), el cual a su vez, tres años después, se convirtió en la Comisión de Transporte Urbano y Carreteras (COMETRAVI).

El 30 de diciembre de 1994, mediante reforma a la ley orgánica de la agencia federal de la administración pública del Distrito Federal, se suprime la Coordinación General de Transporte, que apareció en 1984 como un área reguladora de la distribución del transporte público.

¹⁷ PROM Y ARTEGA, Alberto, Justificación técnica y administrativa Servicio especializado de mantenimiento al sistema de vías del tren ligero, México. 2019, p.1

Con los cambios se crea la Secretaría de Transportes y Carreteras, que además de absorber las unidades administrativas que integran la Dirección General de Transportes, cuenta también con la Dirección General de Transportes Urbanos. Transportes y la Dirección General de Transportes.

La década de 1990 fue una época de auge para el metro, cuando se inauguraron nuevas líneas y se inició la construcción de otras líneas, como la línea B, en 1994, de Buenavista a Ciudad Azteca.

En 1996 se adjudicaron los cuatro centros de transferencia modal “sitio” más importantes con gran volumen de vehículos: Chapultepec, Indios Verdes, Pantitlán y Observatorio, reconstruidos y operados bajo permisos de operación principales temporales cancelables.

CAPÍTULO SEGUNDO

CONCEPTOS BÁSICOS EN MATERIA ADMINISTRATIVA RELATIVOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

2.1. Concepto de Transporte

El concepto de transporte se utiliza para describir la acción y las consecuencias de mover algo de un lugar a otro. También permite nombrar artefactos o vehículos

utilizados para este propósito, transportando personas o bienes de un lugar en particular a otro.

El transporte es una parte de la logística, que es el conjunto de medios y métodos utilizados para organizar un servicio o una empresa. En el mundo del comercio, la logística se ocupa de llevar los productos al lugar correcto, en el momento correcto y en las condiciones correctas. Entonces el flete se hace adentro, El objetivo de una empresa es asegurar la distribución y comercialización del producto correcto al menor costo posible, en este sentido el transporte incluye tanto los vehículos como la infraestructura asociada, camiones, barcos, cargueros, carreteras, puertos, etc.

“El transporte puede definirse como el conjunto de actividades económicas que permiten el movimiento de personas y mercancías a lo largo del espacio físico mediante tres medios principales: terrestre, aéreo o marítimo.”¹⁸

Naturales: La topografía o clima determina los ejes de tráfico de manera importante, por tanto, el ferrocarril o la carretera deben adaptarse al terreno, seguir el camino natural a través del paso o salvar estos accidentes mediante la construcción de túneles, viaductos, etc. El alivio es también una condición para la ubicación de aeropuertos para facilitar la maniobrabilidad de las aeronaves y puertos requiere cierto calado para que los barcos se acerquen. Las condiciones meteorológicas del transporte por carretera o ferrocarril en invierno, por posibles nevadas o heladas,

¹⁸ LERIDA NAVARRO, Carlos. SANCHEZ GUTIÉRREZ, Juan Ignacio, Fundamentos del transporte, Aranzadi, España. 2023

mientras que el transporte fluvial vendrá condicionado tanto por el invierno río helado como por el verano nivel del agua.

Espaciales: La distribución de la población en el territorio, así como la localización de industrias, fuentes de materias primas y energía influye de manera decisiva en la red de transporte, tanto en términos de densidad como de ejes.

“El transporte terrestre es aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra. Sus ejes son visibles, debido a que están formados por una infraestructura construida previamente por la que discurren las mercancías y las personas. Así pues, existen redes de carreteras, caminos, ferrocarriles y otras redes especiales (eléctricas, de comunicaciones, oleoductos y gaseoductos). Denominamos flujo al tráfico que circula por la red de transporte, mientras que la capacidad es el flujo máximo que es capaz de absorber la red.”¹⁹

Estas redes de transporte por carretera se pueden clasificar en tres categorías según su densidad: ejes aislados, que conectan por separado dos puntos del territorio; lugares de producción y consumo redes en algunas áreas de países desarrollados donde la población es escasa, los recursos naturales no son explotados, red mal estructurada, en la que hay varios ejes, vinculados o no entre ellos, sin jerarquía entre ellos red de países subdesarrollados, una red estructurada es una red con una gran cantidad de ejes, conectados entre sí y organizados en una

¹⁹ <https://elinsignia.com/2018/11/07/medios-de-transporte-y-clasificacion/>

jerarquía, conveniente para el transporte en todo el territorio, red de países desarrollados.

“La historia del transporte terrestre mexicano se remonta a 1837, cuando el entonces presidente Anastasio Bustamante facilitó la construcción de una vía conectando la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, pero no fue hasta la presidencia de Porfirio Díaz que se empezó a invertir dinero y tiempo a las nuevas vías ferroviarias con objetivo de impulsar la inversión extranjera y el comercio. El plan a largo plazo resultó bastante bien, ya que con el paso del tiempo, el transporte terrestre de mercancías ganó fuerza e impulsó la economía de nuestro país.”²⁰

Actualmente es el más importante tanto para mercancías como para personas, debido al rápido crecimiento de los vehículos públicos y privados, coches, camiones o autobuses, su ventaja radica en la gran flexibilidad que presenta, ya que no se limita a seguir rutas fijas como las ferroviarias, sino que teniendo en cuenta la conexión de diferentes ejes, es posible llegar a cualquier lugar a lo largo de las carreteras. Sus desventajas son el alto costo de construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, o la congestión debido al aumento del tráfico.

²⁰ Estrategia aduanera, Transporte terrestre en México: pasado, presente y futuro, México. 2019

2.2. Tipos de Transporte

a) Transporte Público

Hablamos de transporte público, que hace referencia a los autobuses, trenes y otros vehículos móviles que sirven para movilizar a los ciudadanos de una comunidad y son financiados y gestionados por el Estado actual. Cabe señalar que en algunos casos estos vehículos son propiedad de empresas privadas que tienen algún tipo de convenio con el gobierno y han asumido la responsabilidad de brindar un servicio específico a la comunidad. Es importante señalar que este tipo de transporte no tiene como fin el lucro, sino cumplir un fin social y ser de utilidad a la comunidad.

“El transporte público comprende los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros (empresas públicas o privadas). El transporte público ayuda al desplazamiento de las personas de un punto a otro en un área de una ciudad, pagando cada persona una tarifa establecida dependiendo de su recorrido.”²¹

Actualmente el Estado no tiene la capacidad para solucionar los problemas que se presentan en los servicios de transporte público, cada día hay escasez y el costo va en aumento, los usuarios no reciben la calidad de servicio que debería ser.

El transporte público, en el marco de la movilidad urbana en general, se define por tanto como un sistema de vehículos e infraestructura que permite a las personas

²¹ Secretaria de movilidad Estado de México, Transporte público.

desplazarse de un lugar a otro de la ciudad. Este sistema se caracteriza por la mecanización (transporte) y por la comunidad (público).

El transporte público urbano permite trasladar a las personas de un punto a otro de la ciudad y por tanto es una parte esencial de las ciudades. Se reduce la contaminación porque se utilizan menos automóviles para transportar personas, además de permitir que la población que no cuenta con automóvil y las que tienen que recorrer largas distancias, puedan realizarlo a través del transporte público. Debemos tomar en consideración que hay personas que, teniendo coche, a veces no lo utilizan por atascos o dificultad para aparcar y prefieren (al menos en algunos casos) el transporte público, lo que se considera una actividad socialmente favorable, por lo tanto, puede ser subvencionado con fondos públicos para reducir la congestión del tráfico y la contaminación (menos contaminantes por pasajero transportado).

“El servicio de transporte público en el Estado de México es prestado en gran proporción por vehículos de baja capacidad, inapropiados para dar servicio en los corredores de mayor demanda; inducen congestión innecesaria, son ineficientes, tienen una elevada edad promedio, y crean altos costos a los transportistas y a los usuarios; además de ser altamente peligrosos, presas de la delincuencia y con grandes emisiones contaminantes. La situación es consecuencia de la falta de planeación y de regulación centralizadas, y de un modelo clientelar y corporativo de organización que funciona primordialmente en la informalidad con base en hombres camión, y no en empresas concesionarias legalmente constituidas.”²²

²² QUADRI DE LA TORRE, Gabriel, Transporte en Edomex: el caos, El economista, México. 2017

Sin embargo, dada su baja capacidad de pasajeros, no son eficientes en rutas de mayor uso, los autobuses, en rutas altamente usadas producen mucha contaminación, debido al mayor número de autobuses que son necesarios para el transporte eficiente de pasajeros en esa ruta. En este caso, es mejor el metro, otra posibilidad es la construcción de un tramo único y especial para los autobuses, es decir, la implementación de un Sistema de Buses de Tránsito Rápido, con lo cual es posible llegar a capacidades cercanas a las de un sistema de metro, y mucho mayores que las de un sistema de tranvías.

Muchos países subdesarrollados se enfrentan al problema del transporte público ilegal, en varias mega ciudades, como Calcuta, Ciudad de México, entre otras; muchas personas, para sobrevivir, cobran una tarifa fija por transportar, ilegalmente, personas en vehículos (furgones y camionetas son los más comunes) no reglamentados, haciéndolos pasar por un transporte oficial. Esto causa grandes perjuicios económicos para las compañías de transporte público que operan en la ciudad en apego al Derecho.

“Es notable la situación precaria y caótica de movilidad que se vive hoy en día en el Estado de México. Debe ser uno de los temas y de los compromisos prioritarios en las campañas electorales que ya se desarrollan, más allá de los lugares comunes y retórica ampulosa y vaga a los que nos tienen acostumbrados los políticos. Es uno de los problemas más graves, con mayores alcances, y con las imbricaciones urbanas, sociales, económicas ambientales de mayor densidad.” ²³

²³ QUADRI DE LA TORRE, Gabriel, Transporte en Edomex: el caos, El economista, México. 2017

Entre los peligros que existen para los usuarios de este tipo de transporte está el alto índice delictivo (robo o asalto, incluso secuestro), ya que muchos grupos criminales crean este transporte falso para cometer este tipo de delitos, llamar la atención de la comunidad.

En las ciudades más afectadas por este problema, se están implementando estrategias para mitigar estas anomalías, verificando que todas las unidades en circulación cumplan con todas las regulaciones necesarias, así como establecer determinados estándares para servir mejor a los usuarios.

En el Amazonas, Indonesia y el interior de la República Popular China, barcos de pasajeros sin licencia surcan ríos y mares, poniendo también en peligro la vida de los pasajeros. Otro problema, que existe en muchos países de África, América Latina y Asia, es que las empresas de transporte interurbano no registran correctamente sus vehículos.

La mayoría de las personas deciden utilizarlo porque no gestiona el tiempo ni limita el espacio para el equipaje, crea más paradas continuas o intermedias, facilitándoles llegar a su destino.

b) Transporte Privado

Este tipo de transporte pertenece a particulares o empresas, en este caso, los responsables del mantenimiento de los citados vehículos son sus propietarios, para

los casos de accidentes son los mismos propietarios quienes asumen la responsabilidad sobre los gastos así como el trámite que de estos devenga.

“Transporte privado es el término que comúnmente se utiliza para referirse a los servicios de transporte que no están abiertos o disponibles para el público en general.”²⁴

Técnicamente, el transporte privado se diferencia del transporte público en tres puntos: Primero, el transporte privado no depende de la ruta, es decir, el usuario elige la ruta que considera más conveniente para llegar al destino. En segundo lugar, no depende del tiempo, a diferencia del transporte público, donde los horarios de viaje están determinados por la disponibilidad de los servicios. Tercero, la velocidad es elección del viajero dentro de los límites del vehículo, la ley y la infraestructura.

C) CONCESIÓN

Las concesiones son transferencias gubernamentales de derechos otorgados a personas físicas o jurídicas para prestar servicios de transporte público.

En consecuencia, el Estado pierde la facultad de regular que el transporte público se brinde de conformidad con lo que señala la ley, la iniciativa privada asume el control completo sobre las unidades de transporte así como de las rutas así como del protocolo de operatividad.

²⁴<https://definicion.de/transporte/#:~:text=El%20transporte%20privado%2C%20en%20cambio,los%20desplazamientos%20de%20los%20ciudadanos.>

El Estado tiene tanto dominio que se hace difícil ejercerlo con sus propios medios y recursos, lo que abre la posibilidad de delegar ciertas actividades no esenciales a los particulares sin que por ello renuncien o abandonen estos deberes por los atributos que obtienen. Siempre especificando, lo que impide que los particulares puedan realizar sin su autorización previa mediante la cesión de los derechos respectivos.

“El estado, sujetándose, a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijaran las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitaren fenómenos de concentración que contraríen el interés público.”²⁵

Según expertos, los diversos programas de transporte urbano creados para las principales ciudades y pueblos del país en los últimos 20 años padecen de tres defectos básicos:

Debilidad de los servicios de transporte público por falta de planificación, por intereses de particulares causan un sinnúmero de arbitrariedades y concesiones, aun cuando los particulares no cumplan con lo que exige la ley y que se hagan concesiones sin considerar el transporte público es un problema que necesita ser estudiado a fondo y resuelto.

²⁵ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 28 constitucional

Es responsabilidad del gobierno velar por que los servicios de transporte público se presten de acuerdo a lo señalado por la ley, por los particulares y por el propio Estado, es indispensable que dicho servicio sea de alta calidad. Los problemas de tráfico exigen una mayor vigilancia y que las autoridades sancionen a quienes no cumplan con las disposiciones de la ley.

2.3. Concepto de Derecho Administrativo

El derecho administrativo es una de las ramas del derecho que se enfoca en el análisis, organización y clasificación de las diversas normas relacionadas con la administración pública, es decir, con los diferentes organismos que forman parte del estado.

El derecho administrativo no es tan conocido ni tan amplio como otros tipos de derecho porque trata principalmente de organizaciones e instituciones específicas y no del funcionamiento de la sociedad en su conjunto. Sin embargo, la importancia del derecho administrativo radica en su capacidad para organizar y poner orden en el funcionamiento de diversos tipos de cargos y funciones, lo que en definitiva repercute en la calidad de vida de las personas.

“El Derecho administrativo es aquella parte del Derecho público que tiene por objeto la organización, los medios y las formas de la

actividad de las Administraciones Públicas y las consiguientes relaciones jurídicas entre aquéllas y otros sujetos.”²⁶

El derecho administrativo surge en el contexto histórico a partir del cual las grandes monarquías absolutistas de Europa comenzaron a perder su poder frente al establecimiento de nuevas instituciones así como la consolidación del nuevo régimen.

El objetivo del derecho administrativo sería entonces controlar y organizar el funcionamiento de muchas actividades, trabajos y funciones que antes estaban a cargo de una sola persona y que ahora deben agilizar tanto física como mentalmente su nivel de eficacia a nivel legal.

Inicialmente, el derecho administrativo utilizaba instituciones centrales como base del poder de los órganos legislativos, sin embargo, con el tiempo y con los complejos marcos sociales y políticos creados por las nuevas sociedades, han surgido muchas instituciones administrativas para llenar el vacío dejado por el los gobernantes.

Uno de los factores a tener en cuenta es que el derecho administrativo hoy en día ejerce su jurisdicción sobre todos los organismos y entidades que integran exactamente la administración pública. Así, las entidades son responsables de temas como salud, educación, seguridad, sociedad civil, empresas públicas, secretaría.

²⁶ cfr PARADA, Ramón, Concepto y fuentes del derecho administrativo, Marcial Pons, Madrid, 2012. p. 11

Los distintos organismos públicos son ejemplo de espacios en los que el derecho administrativo controla y legitima la legislación para definir funciones, responsabilidades, límites, capacidades, etc.

“El Derecho administrativo como Derecho de las Administraciones Públicas, porque las normas de unos y otros presuponen que en la clase de relaciones que regulan intervendrán necesariamente esas categorías de sujetos. En este sentido, el Derecho administrativo es un Derecho estatutario, el Derecho de las administraciones públicas, como lo ha denominado García de Enterría.”²⁷

Considerando lo anterior, podemos concluir que el derecho administrativo es entendido como una rama del derecho, encaminada a estudiar el régimen jurídico aplicable a la estructura social, comportamiento, obligaciones, procedimientos y responsabilidades de los actores del Estado. En este sentido, es necesario afirmar que el derecho administrativo, en su concepción, tiene una independencia propia, con particularidades definidas como la norma, teoría y jurisdicción, su autonomía proviene del derecho francés, donde se concibe como el derecho administrativo predominante. El Estado forma parte de una relación jurídica, no pueden aplicarse las normas del derecho privado, sino que debe existir una ley especial que regule casos en específico.

27 Cfr PARADA, Ramón, Concepto y fuentes del derecho administrativo, Marcial Pons, Madrid, 2012. p. 12

Algunas de las funciones del derecho administrativo son las siguientes:

- Regular la relación entre administrados y la Administración.
- Estructura la organización interna de la Administración.
- Reglamenta las relaciones con otras ramas del Derecho y con las que no pertenecen al Derecho.

El Derecho administrativo establece los órganos e instituciones a través de los cuales actúa la Administración Pública, desde los órganos centrales, los órganos desconcentrados, descentralizados y organismos autónomos dependientes de otras instituciones y en su caso, las Secretarías Generales, Direcciones generales, Subsecretarías, órganos representativos de las entidades que componen la Administración local, de empresas públicas.

La universalidad de estos órganos tiene como rasgo común, la eficiencia para desempeñarse con prerrogativas anteponiendo los poderes superiores a los que poseen los particulares. En lo que respecta a las normas de funcionamiento, es necesario mencionar que el Derecho Administrativo, regula aquellas actuaciones de la Administración Pública, en las que los órganos administrativos actúan investidos de potestades públicas, es decir, están revestidos de poder.

“Por último, en un tercer tipo de normas administrativas los destinatarios más directos son los particulares o administrados, pero presuponen la presencia vigilante de la Administración como garante de su efectividad. Son aquellas normas de intervención en las relaciones entre particulares que la Administración no ha de

cumplir, pero a la cual se responsabiliza de que las cumplan los particulares destinatarios, atribuyéndole una potestad sancionadora o arbitral para conseguir su efectividad, es decir, asignándole, en cierto modo, el papel del juez penal o civil.”²⁸

El derecho administrativo es una rama del derecho público interno, constituida por un conjunto de estructuras y principios doctrinales y por normas que rigen las actividades directas o indirectas de la administración pública como organismo del poder ejecutivo federal, organización, funcionamiento y control de los asuntos públicos; sus relaciones con los particulares, los servicios públicos y demás actividades del Estado.

2.4. Administración Pública

La administración es una función del Estado, constituida por actividades concretas, continuas, prácticas y voluntarias subordinadas al poder estatal, cuyo fin es satisfacer las necesidades directas e inmediatas de la colectividad y lograr los fines del Estado. Mantenerse dentro y en cumplimiento de las leyes y reglamentos establecidos.

“El Derecho administrativo es, por tanto, el Derecho público común y general, el verdadero Derecho público de cuya concepción tradicional, en puridad, habría que excluir aquellas ramas del Derecho que están por encima del Derecho público y del

²⁸ Cfr PARADA, Ramón, Concepto y fuentes del derecho administrativo, Marcial Pons, Madrid, 2012. p. 12

privado. Así ocurre, en primer lugar, con el Derecho «legislativo», es decir, aquella parte del ordenamiento que regula el sistema de fuentes, los modos en que el Derecho se produce y el distinto valor de unas u otras normas; todo lo cual constituye el contenido fundamental del Derecho constitucional, esencialmente vocado al estudio de la «normación sobre la normación» (Giannini), o «Derecho que regula cómo se crea y cuál es el efecto del Derecho» (Kelsen).»²⁹

La gestión surge del hecho humano intuitivo de satisfacer las necesidades más apremiantes de supervivencia. Cuando dos hombres acordaron mover una piedra, nació un régimen.

Los hechos trascendentes en su desarrollo son: La revolución industrial. El sistema de gestión de mercancías y el desplazamiento de las personas.

En el estado de bienestar, la administración aún está en evolución. La palabra Administración etimológicamente proviene de “Administración del latín 'ad' y 'ministratio' que significa 'servir'. Adolfo Posada dijo que la gerencia es la administración ordenada de los asuntos e intereses personales o colectivos con el fin de satisfacer las exigencias de la realidad.

²⁹ Cfr PARADA, Ramón, Concepto y fuentes del derecho administrativo, Marcial Pons, Madrid, 2012. p. 13

Como se ve en toda la concepción de la administración, esta concepción de la administración fue altamente consensuada tanto temporal como espacialmente. En Alemania, Karl Marx se refirió a la actividad organizativa del estado y Lorenz von Stein a la actividad del estado. En los Estados Unidos, por otro lado, Woodrow Wilson estaba a cargo de los asuntos gubernamentales, Luther Gulick estaba a cargo de los asuntos gubernamentales y Marshall Dimmock estaba a cargo de la nación como constructor.

“La voluntad del Estado supone un objeto sobre el cual actúa. Cuando la acción se repite continuamente, se llama "actividad". Lo anterior sirve a Lorenz von Stein para explicar que "esta actividad del Estado, que tiene lugar mediante los órganos estatales y constituye, por lo tanto, la vida propiamente exterior del Estado, es lo que se llama administración del Estado.”³⁰

La administración pública, que se caracteriza por ser una actividad estatal, tiene por objeto la supervivencia y el desarrollo de la sociedad, por lo tanto, este gobierno tiene su origen en la legitimidad de su existencia, en el mantenimiento y desarrollo de la sociedad.

No es fácil que el Estado se defina a través de sus actividades, porque las actividades del Estado involucran una gran variedad de formas de expresión. Max Weber, reconociendo esta dificultad, optó por no pensar el Estado en términos de sus funciones y propósitos, sino en términos de sus medios particulares, la violencia

³⁰ STEIN, Lorenzo. Movimientos Sociales y Monarquía. Madrid, Centro de Estudios Constitucionales. 1981 (1850). p. 33.

física que monopolizaba su territorio, sin embargo, la administración cuestiona esta imposibilidad y encuentra su definición en agrupar las acciones más importantes que debe realizar el Estado para el mantenimiento y desarrollo de la sociedad.

De lo anterior se puede afirmar que la administración pública es una actividad del Estado encaminada a crear las condiciones que faciliten la supervivencia de la sociedad y de crear la capacidad de desarrollo de los elementos que la componen.

El Estado es un órgano de gobierno coercitivo y consensuado, esta paradoja comienza en un punto de equilibrio donde la coerción y el consentimiento se reconcilian y contribuyen al desarrollo de una sociedad cuya supervivencia se basa en la vida cívica. Thomas Hobbes elogió que el miedo a la muerte violenta asentó al hombre en la sociedad y que lo exhortó a renunciar a parte de su libertad y someterse a la coerción libremente aceptada. Los humanos esperan estar protegidos de las amenazas violentas civiles mientras que la administración pública se esfuerza en contribuir a la coexistencia y bienestar social.

El establecimiento del Estado asumió el al hombre como animal político, pero más aún a su amor por sí mismo, debido a que el estado se basaba principalmente en el respeto propio y menos en el amor por los semejantes, los intereses consistían en generar incentivos más importantes para poder involucrar a la sociedad en la comunidad política. El grado de subsistencia del Estado obedece más al miedo entre las personas que al amor existente entre ellos mismos, por lo que el actuar del gobierno se ve obstaculizado no sólo por la coerción, sino también por la persuasión necesaria para promover la ayuda mutua.

La administración pública consiste esencialmente en la capacidad del Estado para otorgar prestaciones que han estado encaminadas a promover el desarrollo social desde el siglo XVIII. Dicha competencia tiene un doble sentido administrativo, y por tanto dos definiciones: una amplia y otra estricta.

En su sentido más amplio, la administración es una actividad dirigida a aumentar el poder del estado y maximizar su poder interno.

En sentido estricto, la administración pública es la actividad de desarrollar una sociedad que está conectada con la administración pública a través del orden, la seguridad y el sustento. En otras palabras, promueve la convivencia civilizada.

Hay dos tipos de constituyentes sociales: grupos e individuos. En la sociedad moderna, ambos elementos deben promoverse simultáneamente para garantizar su supervivencia continua y promover la prosperidad. La administración pública existe sólo en función de la sociedad.

La administración pública para la diligencia y vigilancia de los derechos comunes e individuales, obtiene como resultado, la paz entre las familias y la paz entre los pueblos, es indispensable poder proteger a la propiedad de la violencia, el poder público puede ayudar a mantener el orden, la industria nacional puede ser fortalecida por la industria privada, las instituciones públicas pueden mantenerse y los individuos puedan disfrutar con seguridad de todo lo que aman y poseen, desarrollarse plenamente dentro de la sociedad. Conscientes de que la seguridad

protege su existencia y poder brindar la felicidad que es objetivo de cualquier organización social.

“La administración pública -caracterizada como la actividad del Estado- tiene por objeto a la sociedad, para la cual labora en su perpetuación y desarrollo. Por consiguiente, dicha administración tiene su origen existencial, así como su legitimidad y justificación, en la perpetuación y desenvolvimiento de la sociedad.”³¹

Los estados más poderosos son los mejor administrados y por lo tanto, tienen una buena balanza comercial, finanzas sólidas y producen lo suficiente para alimentar a su gente.

2.5. El Estado de Derecho

El estado representa una categoría histórica distinta de otras formas de gobierno político que lo precedieron. Se desarrolló gracias a su composición externa delimitando su formación territorial así como sus límites con otros estados, y cambios en la estructura interna del estado. Esto afecta el tamaño, la estructura, los vínculos organizacionales y la composición social de las naciones.

³¹ GUERRERO, Omar, Principios de administración pública, Biblioteca digital. Colombia. 1997

El Estado moderno tiene una singularidad histórica determinada por un conjunto de rasgos y características distintas a las formas de gobierno anteriores, cuya naturaleza es una unión de elementos políticos, económicos, sociales y jurídicos más polifacéticos.

Estas características suelen agruparse e identificarse en modalidades que resaltan algún aspecto sobresaliente del estado moderno, personificándolo como un estado soberano, una nación o un estado constitucional. Este último estado de derecho no representa un fenómeno histórico particular, sino un conjunto de rasgos que caracterizan de manera particular a los estados modernos, aunque las leyes todavía están vigentes en muchos estados, la naturaleza de las leyes en el estado de derecho tiene un carácter especial. El estado constitucional claramente externaliza su diseño individualista para proteger simultáneamente los derechos objetivos y los reclamos legales subjetivos de sus ciudadanos, velando por su vida pública y privada.

El estado de derecho surgió del despotismo la ley romana para proporcionar reglamentos para justificar las monarquías absolutistas y proteger la privacidad de sus súbditos. Roma supo introducir en su cultura elementos jurídicos que vinculaban tradiciones e instrumentos políticos heredados de Grecia y porque se usó el adjetivo 'publicus' como modificador de esta institución". Este fue un acontecimiento muy importante.

“El derecho administrativo y la Ciencia del derecho administrativo son relativamente de reciente aparición, por cuya razón esa ciencia

es aún una disciplina en formación, in fieri, como dicen numerosos autores; su gestación se ubica en la Francia revolucionaria, durante la época de la Asamblea Constituyente, como producto de la sistematización de los principios racionales que fundan la acción administrativa, las atribuciones del poder público, los caracteres esenciales de las instituciones administrativas, así como los intereses y derechos del hombre.”³²

El desarrollo del estado de derecho implica un proceso progresivo, en el que a partir del siglo XIX en adelante el estado de derecho anteriormente liberal fue reemplazado gradualmente por un estado de derecho social. Esto es especialmente notable en países altamente desarrollados donde prevalecen constituciones democráticas.

La mutación de las características del Estado moderno como Estado de derecho ha dejado espacio a las características sociales, superando la vieja idea de una separación absoluta entre la esfera pública y la esfera de los derechos individuales. Bajo este término, el estado social de derecho se identifica principalmente por características como la seguridad social, la participación pública y la mitigación del riesgo social para los empleados y trabajadores asalariados en general. A diferencia de sus antecesores liberales, el estado constitucional organiza democráticamente no solo el estado, sino también la sociedad, sobre la idea de ofrecer a la clase trabajadora oportunidades reales de igualdad en el proceso económico.

³² FERNÁNDEZ RUÍZ, Jorge. El origen del derecho administrativo en México, 2021

Incluso después de décadas de desarrollo, el equilibrio proporcionado para el bienestar social todavía se considera muy alto, a pesar de que la sociedad del estado de derecho enfrenta severas críticas. Incluso el desempeño de las funciones sociales del estado fue visto como evidencia de modernidad, distinguiéndolo de otros estados cuya edad se reflejaba en el énfasis en funciones básicas como finanzas y defensa.

Hemos previsto que la administración pública es una actividad estatal que en términos generales, se puede clasificar en dos tipos: actividades funcionales y actividades organizativas.

Las actividades funcionales son actividades encaminadas a dirigir la ejecución de los negocios, que es el fin esencial de la administración. Las actividades organizativas, por su parte, son actividades encaminadas al mantenimiento y funcionamiento de la administración para constituir un organismo.

Las actividades funcionales abarcan un área de diversidad infinita, incluyendo un conjunto de actos y órdenes gubernamentales tan diversos como las responsabilidades del Estado a lo largo de la historia. Max Weber advirtió que no podía haber tarea que no estuviera de alguna manera relacionada con el estado, pero que al mismo tiempo pudiera considerarse un monopolio permanente del gobierno. Eso es cierto, pero está claro que desde el siglo XVIII el Estado ha tenido el monopolio de actividades funcionales específicas como las relaciones exteriores, la defensa nacional, las finanzas, la justicia y los asuntos internos.

“El Estado es una asociación de dominación obligatoria y consensual. Esta paradoja supone un punto de equilibrio donde la coerción y el consenso se concilien y coadyuven al desenvolvimiento de una sociedad, cuya perpetuación esté fundada en la vida cívica. Tomás Hobbes alagaba que los hombres se habían establecido en sociedad por temor a la muerte violenta, y que ello auspició que cedieran parte de su libertad y se sometieran a una coacción libremente aceptada. Sin embargo, el ser humano espera mucho más que estar a salvo de la amenaza violenta de portadores privados que detentan fuerza y aspiran a que la vida asociada contribuya a su convivencia y bienestar.”³³

Las actividades organizativas incluyen actividades específicas de seguridad, y mantenimiento de instalaciones físicas, contratación y gestión de personal, contabilidad y manejo de información. Todas estas actividades de carácter esencial difieren significativamente de las actividades funcionales no solo en términos de clase, sino también por el hecho de que se llevan a cabo no como un fin en sí mismas, sino como un medio para lograr objetivos comunes. El alcance de la administración llega a su límite cuando es necesario para lograr objetivos nacionales.

2.6. Concepto de Derecho

La palabra derecho proviene del latín *directum*, que significa "Todo lo que obedece las reglas". El derecho se inspira en los postulados de la justicia y representa el orden normativo e institucional que rige el comportamiento humano en sociedad. La base del derecho son las relaciones sociales, las cuales determinan su contenido y

³³ GUERRERO, Omar, Principios de administración pública, Biblioteca digital. Colombia. 1997

carácter, en otras palabras, la ley es un conjunto de reglas para resolver disputas dentro de la sociedad.

“El derecho es el conjunto de normas que regula nuestra convivencia y es el medio para acceder a la justicia. Determina asimismo las funciones del Estado, con el objetivo de lograr el bienestar de la sociedad. La Constitución es la fuente de las normas jurídicas de una sociedad democrática. La cultura de la legalidad garantiza la vigencia del Estado de derecho, esencial para la convivencia social.”³⁴

DERECHO deriva del latín “directium” que significa ‘directo’, ‘derecho’. Algunos dicen que la palabra “Derecho” deriva de “dirigere”, que significaría ‘enderezar’, ‘ordenar’, ‘guiar’.

El Derecho es un conjunto activo de normas derivadas de la sociedad como sistema creado en derecho para establecer la relación entre los miembros de un grupo y las personas y los titulares del gobierno.

Para Ulpiano, el derecho es "El arte de la concordia y la armonía". Para Kant, la ley es “el conjunto de condiciones bajo las cuales la voluntad de cada uno puede coexistir con la voluntad de todos los demás, según la ley de la libertad”. Para Marx,

³⁴ Cfr. CÁCERES NIETO, Enrique. ¿Qué es el Derecho? Lenguaje y Derecho, Instituto de investigaciones jurídicas, México. 2016, p.15

el derecho “es la voluntad de la clase dominante, que ha alcanzado el nivel de constitución.

Derecho del individuo: Las normas jurídicas rigen las relaciones entre las personas, sean grupos o individuos y entre el gobierno y los gobernados.

El derecho público incluye leyes que gobiernan al público, el cual implica un código de prácticas de privacidad. Las leyes gubernamentales son propiedad del gobierno. La política se emite a los individuos, si se persigue el interés del gobierno, estamos en el derecho gubernamental, si se sigue la voluntad del hombre, estamos en el concepto de derecho privado.

El derecho público es irrenunciable y el derecho privado permite a los particulares ejercer o no sus facultades estatutarias. El derecho público es obligatorio, mientras que el derecho privado defiende el principio del libre albedrío.

En el derecho público no hay nada que no esté prohibido por la ley, y se hace todo lo que la ley exige. De acuerdo con el derecho privado, los individuos tienen derecho a todo lo que no esté expresamente prohibido por la ley.

Otros autores niegan estas diferencias, afirmando que por definición el derecho tiene una función colectiva y todo derecho es público.

La ley es un sistema de normas. Las normas no están inconexas y no pueden imponerse al azar o caóticamente, por lo tanto, las normas jurídicas vigentes en un Estado se encuentran orgánicamente correlacionadas, guardando entre sí niveles de rango y prelación, unas son superiores, otras inferiores y todas conforman una estructura armónica, gradual y unitaria que evoca la imagen de una obra arquitectónica, con atinada distribución de masas. Al conjunto de normas positivas de un país, coordinadas y distribuidas jerárquicamente, se denomina ordenamiento jurídico.

El ordenamiento jurídico se encuentra organizado sistemáticamente por niveles de rango; unas superiores otras inferiores y todas conforman una estructura armónica.

Para que una norma pueda ser eficaz, para que se ejecute, han de crearse, además, los medios e instituciones que propicien la realización de la disposición y de los derechos y deberes que de tales situaciones resulten. Pero la eficacia de una norma no puede exigirse sólo en el plano normativo (coerción), también ha de ser social y material, para que haya correspondencia entre la norma y el hecho o situación, reflejando así la situación existente o que desee crearse, manifestándose así la funcionalidad del Derecho. Esto permite que las normas reciban el consentimiento afirmativo de sus súbditos y sean conscientemente observadas y respetadas sin necesidad de presión por parte del aparato estatal de aplicación.

La publicación de las normas se hace no sólo para anunciar el nacimiento de la disposición y el inicio de su vida jurídica formal, sino también para comunicar la posibilidad de su exigencia y obligación para los destinatarios de las normas, condición necesaria para la validez normativa. Además, si una disposición normativa se redacta generalmente para que tenga una duración indefinida y surta efectos el

día de su publicación, salvo que se especifique lo contrario, el acto de publicación es determinante para su creación y posterior funcionamiento.

Por lo tanto, la legitimidad de una norma jurídica, así como la de la disposición en la que está contenida y expresada, es crucial para asegurar su efectividad y realización anticipada en la sociedad. Se ocupan no sólo de adherirse a las normas fundamentales que sustentan cada ordenamiento jurídico, sino también de las normas asociadas a su formulación racional, al establecimiento de instituciones que aseguren su cumplimiento y a los fines que con ellas se persiguen, la conservación, modificación, y justificación de los cambios.

Por tanto, para determinar de qué forma precisa se debe exigir o favorecer, o de la institución jurídica que se quiere regular, las disposiciones normativas, de cualquier rango, deben provenir del resultado de un análisis previo, con el objeto de conocer los hechos, sus causas y efectos, posibles regulaciones, sus efectos, del cumplimiento de ciertos requisitos formales en su creación y de la observancia de los principios técnicos jurídicos. Como consecuencia de los condicionamientos socio-materiales provocados por el actual régimen socioeconómico y político, es necesario también establecer las instituciones y medios que favorezcan el cumplimiento de la disposición, así como los derechos y obligaciones que se derivan de tales circunstancias. De las organizaciones requeridas para su implementación, tales como las normas jurídicas secundarias y las requeridas para poner en práctica el estado de derecho, si se cumplen las condiciones antes mencionadas para la realización de la norma, también se deben aclarar los objetivos o propósitos de la norma, sólo entonces se puede considerar válido dicho precepto. La funcionalidad de la Ley se manifestará entonces no sólo de esta forma sino también en el orden

formal, posibilitando que la norma gane el apoyo activo de sus destinatarios y asegure su aceptación, cumplimiento e incluso defensa.

Cuando nace una norma, debe ser seguida y respetada no sólo por la población, sino también por las demás instituciones sociales, especialmente las subordinadas, a las que se les prohíbe formalmente prescribir otras distintas o contrarias. Las disposiciones, limitaciones o prórrogas se aplican en el caso de una disposición anterior, a menos que la disposición misma permita tal elaboración.

Así pues, la efectividad de las leyes depende no solo del proceso de adopción aunque esto es muy importante, sino también de las medidas que se tomen para implementar las normas de la ley y cumplir con la misma, lo cual es principalmente responsabilidad de los órganos estatales, especialmente órganos administrativos de todos los niveles.

Finalmente, para que las normas dictadas por el Estado sean respetadas no sólo ante eventuales sanciones por infracciones, sino también para que sean ejecutadas voluntariamente, sus autores deben recordar siempre la regla general y fundamental de que los destinatarios de las normas son los que tienen el poder. Otorgar a las demás personas, a través del derecho electoral, facultades generales para actuar en su nombre, los instrumentos jurídicos e instituciones y materiales destinados a hacer valer y autorizar los derechos legalmente reconocidos en las cláusulas. En otras palabras: la necesidad de garantizar el uso y la preservación de los derechos como una forma de aplicación de la ley, para asegurar que se regulen las relaciones bilaterales entre individuos y Estados, entre individuos e individuos, etc. Por tanto, el mantenimiento del orden, la defensa de los derechos y la legalidad irán de la mano.

El desarrollo del derecho tal y como lo conocemos hoy es esencialmente estatal y tiene su origen en la institucionalización del Estado moderno caracterizado por la hegemonía del Estado español tras la unión de Castilla y Aragón con España.

2.7.- Teoría estructural funcionalista

El funcionalismo es una teoría sociológica basada en la suposición de que todos los aspectos de la sociedad tales como: instituciones, roles, normas, etc. tienen un propósito y son esenciales para la supervivencia humana.

Esta teoría fue propuesta por el francés Durkheim en 1895 en su libro "Reglas del método sociológico", en el que trató de explicar las necesidades y funciones de diversas estructuras sociales.

“La Teoría Estructural –Funcionalista, dominante durante la década de los años cincuenta y sesenta, sostenía que el consenso social que generaba el Estado de bienestar contribuía a la armonía entre las distintas partes del sistema social. La armonía social era fruto del consenso en los valores, el consenso y la estabilidad. Por el contrario, el conflicto era sólo una cuestión temporal y transitoria. La función de la institución del Estado de bienestar era integrar, coordinar y armonizar los intereses de los distintos

grupos en la sociedad industrial avanzada de modo que el sistema social avanzaba de forma fluida (Mishra 1992,24)”.³⁵

El funcionalismo explica que cada elemento de un sistema social debe buscar el orden y la coherencia, es decir, la cooperación entre diversas instituciones, unidades, organizaciones y personas así como factores que se encuentran fuera del sistema social, como la naturaleza y los mercados económicos globales, pueden afectarlo y forzarlo a cambiar o adaptarse. Si algún elemento de la sociedad cambia, afecta el funcionamiento de toda la institución.

En la presente tesis se puede observar la aplicación de la teoría estructural funcionalista, ya que el hombre al vivir y desarrollarse dentro de una sociedad se ve en la obligación de generar estructuras y un orden para poder alcanzar objetivos en común, el servicio de transporte público surge como una consecuencia básica del hombre, la de desplazarse, dicha actividad debe ser regulada y debe mantener cierto orden que pueda posibilitar el desarrollo óptimo de los individuos y en donde cada estructura dentro de la sociedad funcione de la mejor manera posible.

³⁵ DETLEV KÖHLER, Holm. MARTIN ARTILLES, Antonio. Manual de la sociología del trabajo y de las relaciones laborales, Delta, Madrid. 2007, p.496

CAPÍTULO TERCERO

AUTORIDADES DEL TRASPORTE PÚBLICO EN EL ESTADO DE MÉXICO

3.1. Origen de la figura Gobernador en Roma

Un gobernador romano era elegido o designado como administrador supremo de la ley romana en todas las regiones de una o más provincias del Imperio Romano.

El término común en el lenguaje legal romano es Rector provinciae, que a pesar de estos títulos, también describe la naturaleza del gobierno y la diferencia de poderes.

Durante el imperio Romano, había dos tipos de distritos electorales senatoriales y distritos electorales reales, así como diferentes tipos de virreyes.

“Los gobernadores provinciales eran la más alta autoridad en la provincia después del príncipe (D. 1. 18.4; Ulp., 39 ed.: Praeses provinciae maius imperium in ea provincia habet omnibus post principem): ellos eran responsables, entre otras funciones, de la gestión y recaudación tributaria dentro de sus provincias, que se llevaba a cabo por los decuriones municipales, y se configuraban también como los iudices competentes para conocer en primera instancia las demandas judiciales y los crímenes y delitos cometidos en su territorio.”³⁶

³⁶ SERRIGNY, Denis. Droit public et administratif romain, París óp. cit., p. 162-163.

Además de estas funciones económicas, el gobernador era también el presidente del Tribunal Supremo de la nación. El gobernador tenía pleno poder para imponer la pena de muerte a una persona y con frecuencia, los casos de pena capital. Para apelar la decisión del gobernador, había que viajar a Roma para plantear el asunto a los funcionarios de la ciudad o al propio emperador, una posibilidad que era muy costosa y se presentaba solo en ocasiones extraordinarias. El gobernador viajaba por todo el estado para impartir justicia en las principales ciudades donde era necesaria su intervención.

Finalmente y lo más importante, estuvo al mando del ejército local, en donde las áreas más importantes eran las fuerzas armadas, pero en otras áreas eran solo auxiliares, bajo su ley permanente, el gobernador tenía el poder de usar sus fuerzas armadas para combatir grupos criminales u organizaciones criminales en el área sin obtener necesariamente aprobación del Senado.

Cada gobernador tenía una serie de asesores y personal llamados sus consejeros (en latín, "amigos"), cuyo número dependía de los poderes y cargos del gobernador. Estos comités servían como agencias ejecutivas junto con el gobernador y cada comité administraba un aspecto diferente del gobierno y apoyaba la toma de decisiones del gobernador. En países con grandes ejércitos, el virrey era el tesorero, un designado romano que era enviado al gobierno en misiones importantes, pero que podía controlar las fuerzas armadas con el consentimiento de la nación anfitriona. En algunas provincias, el alcalde nombraba funcionarios para administrar una pequeña parte de la provincia en su lugar.

Durante la época de la República Romana, el senado se encargaba de nombrar gobernadores para las provincias de Roma, nombrando magistrados para servir, los cuales podían ser elegidos al azar o en su caso designados por el Senatus consultum, sin embargo, no eran legalmente obligatorios y podían ser denegados por las Asambleas romanas.

“También, para el desempeño de los diferentes cargos públicos se exigía ya desde la República, como regla general, la ausencia de enfermedades o defectos físicos o psíquicos que impidiesen o dificultasen el ejercicio de sus funciones, sobre todo para ciertos cargos, como era el caso de los gobernadores provinciales que debían viajar por toda la provincia, o por razones obvias, el de los militares.”³⁷

La palabra gobernador está presente en la Antigua Alianza y es expresada por los autores con diversos términos: slyt, msl, pqyd, hqq, nasi, nagid, sr. También se encuentra en la versión griega de los LXX, bajo el sustantivo chiliarcos, del mismo modo algunos autores expresaron de diversas maneras el sustantivo "gobernador".

3.2. Gobernadores en México

México es una Federación de Estados libres y soberanos, de ahí su nombre oficial: Estados Unidos Mexicanos y está integrada por 32 entidades federativas.

³⁷ QUINTANA ORIVE, ELENA, "Principios básicos de la Administración imperial romana", Revista digital de Derecho Administrativo, Universidad Externado de Colombia.

Los Estados miembros de la Federación, son:

1. Aguascalientes
2. Baja California Norte
3. Baja California Sur
4. Campeche
5. Coahuila
6. Colima
7. Chiapas
8. Chihuahua
9. Durango
10. Guanajuato
11. Guerrero
12. Hidalgo
13. Jalisco
14. México
15. Michoacán
16. Morelos
17. Nayarit
18. Nuevo León
19. Oaxaca
20. Puebla
21. Querétaro
22. Quintana Roo
23. San Luis Potosí
24. Sinaloa
25. Sonora
26. Tabasco
27. Tamaulipas
28. Tlaxcala
29. Veracruz
30. Yucatán
31. Zacatecas
32. Ciudad de México

El poder público de cada Estado, se divide para su ejercicio en Ejecutivo, Legislativo y Judicial, el Poder Ejecutivo recae en el Gobernador, el Legislativo en la Cámara de Diputados del Estado y el Judicial en el Poder Judicial del Estado.

Cada Estado tiene su propia Constitución, siendo libres de redactarla siempre y cuando no transgreda con lo establecido en la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos. Así mismo cada Estado tiene la libertad de promulgar sus propias leyes en materia electoral, penal, civil, etc.

“Las funciones y obligaciones de los Gobernadores se encuentran previstas en la Constitución Política de cada Estado; algunas de las funciones más comunes de los Gobernadores son: Guardar y hacer guardar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Particular del Estado y las Leyes que de ellas emanen.”³⁸

El exgobernador de Yucatán, Víctor Cervera Pacheco, quien estuvo al frente de la Dirección General de Gobierno durante 8 años, la razón es que se convirtió en gobernador interino en violación de la constitución y luego participó en las próximas elecciones para gobernador.

El Distrito Federal fue considerado una dependencia más del Poder Ejecutivo Federal, en consecuencia, sus autoridades eran nombradas por el Presidente de la República, no contaba tampoco con su propio Poder Legislativo.

³⁸ Hoy en la Salle, ¿Cuáles son las funciones de nuestros gobernantes?, Revistas digital.

La asamblea de Representantes del Distrito Federal, se creó en 1991, que fungía como Poder Legislativo local, sin embargo, este órgano estaba limitado en sus atribuciones, por ejemplo no podía determinar el presupuesto local.

En 1997 finalmente se logró que los habitantes del Distrito Federal, eligieran al representante del Poder Ejecutivo local y la asamblea obtuvo mayores atribuciones, cambiando también de nombre: ahora se llama Asamblea Legislativa.

“Durante el siglo XIX, existía el cargo de Gobernador de Palacio Nacional, mismo que derivaba de la tradición española de contar un Gobernador en el Palacio Real. Este cargo confería las funciones de administración, resguardo y mantenimiento del inmueble en condiciones óptimas para el desarrollo de las actividades del Ejecutivo Federal.”³⁹

3.3. De las Funciones de los Gobernadores

Un gobernador es un funcionario político o administrativo que tiene la autoridad y la responsabilidad de dirigir a los estados, provincias o dependencias.

³⁹ DÁVILA TORRES, Nancy. Implementación de la Figura de Gobernador en el Palacio Nacional, PGA Pérez Góngora y asociados, México 2021

Los países federales como Estados Unidos, Argentina, México, Brasil y Venezuela tienen un gobernador al frente de cada una de sus federaciones constituyentes, al igual que los estados formados en un estado unitario como Chile, China, Colombia y Turquía tienen gobernadores en sus provincias.

“Los gobernadores, como representantes del poder ejecutivo en las entidades federativas, tienen la responsabilidad de promulgar y publicar leyes, planear el desarrollo de su estado, conservar el orden público y asegurar la recaudación y distribución del recurso de forma eficiente.”⁴⁰

El gobernador generalmente tiene diferentes funciones dependiendo del sistema legal particular del país en cuestión. En países altamente centralizados, sus funciones pueden ser bastante limitadas y sujetas al gobierno nacional, como es el caso de Chile; pero en países descentralizados sus funciones pueden ser muy importantes, por ejemplo en Argentina o México. Incluso en países con sistemas federales radicales y complejos, los poderes y afiliaciones pueden reservarse para gobernantes nacionales en otros países.

Este es el caso de los Estados Unidos, donde el gobernador de un estado puede promulgar proyectos de ley relacionados con el derecho penal y el derecho civil, y las leyes en esta área son hechas por la legislatura local; también puede prohibir o hacer cumplir dichas leyes, al igual que leyes laborales, leyes bancarias, leyes de seguros, leyes fiscales, etc. La ley del campo es la misma. Además, puede indultar a los presos en casos civiles, luego hacerse cargo del jefe de las fuerzas armadas guardia nacional, asociado con altos impuestos y puede solicitar a las

⁴⁰ PALMA, Martha. ¿Cuáles son las atribuciones de los alcaldes?, México 2021

legislaturas estatales que aumenten el salario mínimo. El poder y la autoridad que existen en otros países, como muchos países latinoamericanos, se transfieren al Presidente de la República.

“Un gobernador debe promulgar y publicar las leyes, decretos o acuerdos que expida la Legislatura del Estado, y a su vez, expedir los reglamentos necesarios para la ejecución y cumplimiento de las leyes y decretos. Además de presentar iniciativas de ley o decretos ante la Legislatura del Estado.”⁴¹

La Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, en su Artículo 77 establece que son facultades y obligaciones del Gobernador:

- I. Cumplir y hacer cumplir la Constitución Federal, las leyes del Congreso de la Unión y los Tratados Internacionales en materia de derechos fundamentales de los que el Estado Mexicano sea parte;
- II. Cuidar el cumplimiento de la presente Constitución y de las leyes, reglamentos, acuerdos y demás disposiciones que de ella emanen, expidiendo al efecto las órdenes correspondientes;
- III. Promulgar y publicar las leyes, decretos o acuerdos que expida la Legislatura del Estado, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia;

⁴¹ PALMA, Martha. ¿Cuáles son las atribuciones de los alcaldes?, México 2021

IV. Expedir los reglamentos necesarios para la ejecución y cumplimiento de las leyes y decretos expedidos por la Legislatura.

V. Presentar ante la Legislatura del Estado iniciativas de ley o decreto;

VI. Planear y conducir el desarrollo integral del Estado; formular, aprobar, desarrollar, ejecutar, controlar y evaluar el Plan Estatal de Desarrollo, planes sectoriales y regionales, y los programas que de éstos se deriven. En los procesos de planeación regional deberá consultarse a los Ayuntamientos;

VII. Convocar a la Legislatura a sesiones extraordinarias por conducto de la Diputación Permanente, expresando el objeto de ellas;

VIII. Ejercitar todos los derechos que asigna a la Nación el artículo 27 de la Constitución Federal, siempre que por el texto mismo de ese artículo o por las disposiciones federales que de él se deriven no deban considerarse como reservados al Gobierno Federal o concedidos a los Cuerpos Municipales;

IX. Conservar el orden público en todo el territorio del Estado; mandar personalmente las fuerzas de seguridad pública del Estado y coordinarse en esta materia con la Federación, otras entidades y los municipios en términos de ley;

X. Cuidar de la instrucción de la Guardia Nacional en el Estado, conforme a las leyes y reglamentos federales y mandarla como jefe;

XI. Objetar por una sola vez, en el improrrogable término de 10 días hábiles, las leyes y decretos aprobados por la Legislatura; si ésta después de haberlos discutido nuevamente los ratifica, serán promulgados;

XII. Nombrar a los magistrados del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Estado, sometiendo los nombramientos a la aprobación de la Legislatura o de la Diputación Permanente, en su caso;

XIII. Aceptar las renunciaciones de los Magistrados del Tribunal de lo Contencioso Administrativo, sometiénolas a la aprobación de la Legislatura o de la Diputación Permanente, en su caso, así como acordar las licencias de esos funcionarios cuando éstas excedan de tres meses, sometiénolas a la aprobación del Cuerpo Legislativo;

XIV. Nombrar y remover libremente a los servidores públicos del Estado cuyo nombramiento o remoción no estén determinados en otra forma por esta Constitución y por las leyes;

XV. Solicitar de la Legislatura Local, o en su caso, de la Diputación Permanente, la destitución por mala conducta, de los Magistrados del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Estado.

3.4. Secretaría de Movilidad

La historia del autotransporte va de la mano con los avances en la construcción de caminos, al crecimiento de la población, así como a los avances técnicos y científicos de la ingeniería del transporte.

La Secretaría de Transporte es el organismo responsable de la planificación, programación, gestión, administración, seguimiento, evaluación, ejecución y seguimiento de las políticas, programas, proyectos y estudios para mejorar la calidad de los vehículos y servicios gubernamentales.

También se encarga de promover el derecho al libre tránsito, la política gubernamental también apoya y facilita el acceso a todas las formas de transporte público, en términos de acceso gubernamental, calidad y seguridad, para facilitar los viajes de las personas y así como el transporte de los recursos.

La Secretaría de Movilidad y Comunicaciones, tiene su origen funcional en la Secretaría de Estado y Derecho de Relaciones Exteriores e Interiores; establecida el 8 de noviembre de 1821: posteriormente, debido a las modificaciones efectuadas en el aparato de gobierno, las funciones relativas al ramo de comunicaciones y transportes se dispersaron entre varios organismos.

“En 1857, se funda la Administración General de Caminos y Peajes como un primer intento por centralizar las funciones encaminadas a satisfacer las necesidades de comunicación en el ámbito nacional, el cual se ve consolidado el 13 de mayo de 1891, fecha en que se crea la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, misma que centralizó en forma definitiva tales funciones.”⁴²

⁴²<https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/informacion-sobre-la-direccion-general-de-autotransporte-federal/creacion-de-la-dgaf/>

En 1925, se creó la Comisión Nacional de Carreteras y el 1 de enero de 1928 se estableció el Departamento Federal de Transporte por Carretera, responsable de todos los asuntos legales relacionados con el autotransporte federal. El departamento pasaría a depender de la División de Caminos y Puentes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; en febrero de 1931, por decreto presidencial, se creó la Policía Federal de Caminos luego Policía Federal de Caminos y Puertos para regular el tráfico en las carreteras federales de acuerdo con las leyes del caso.

El 1 de febrero de 1938, en la administración de tránsito se convirtió en un solo departamento. En 1939, el Departamento de Policía de Carreteras y Vehículos Motorizados estableció un reglamento para sus nuevas operaciones. El Departamento de Relaciones Exteriores se estableció en 1938, con 13 brigadas y 2 equipos, que fueron asignados a la oficina de delegaciones foráneas.

La regulación jurídica aplicable lo fue la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada el 19 de febrero de 1940 y su reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos, igualmente publicado el 24 de agosto de 1949.

El 11 de enero de 1951, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se organizó en dos Subsecretarías denominadas: de Obras Públicas y de Comunicaciones y Transportes respectivamente. En el mes de julio de 1953, se fundó la Escuela de la Policía Federal de Caminos, con el objetivo de formar elementos del cuerpo policiaco.

En 1959, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, se dividió, creándose la hoy llamada Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En 1962, se creó la Dirección General de Tránsito Federal.

En 1971, cambió su denominación por el de la Dirección General de Autotransporte Federal. Para 1976 ésta contaba con tres Subdirecciones Generales la de Operación, la de Carga y la de Pasaje; en el mismo año se reestructuró en cuatro Subdirecciones Generales: la Técnica, de Concesiones y Permisos, la de Operación y la Administrativa.

“En 1977, se integraron los Comités de Autotransporte Federal con las funciones de ser órganos consultores asesores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, controlados por el Departamento de Comités de dicha Dirección. En 1978 sufrió otra modificación.”⁴³

El 22 de octubre de 1979, el C. Presidente de la República, entregó la concesión para el funcionamiento de la empresa Mexicana de Transporte Multimodal, que agrupa los diversos modos de transporte de mercancías para facilitar el comercio exterior, recayendo la presidencia en el Subsector Autotransporte. Son accionistas de dicha empresa las siguientes empresas: Navieros nacionales, las empresas aéreas mexicanas, la mayoría de las portuarias, los Ferrocarriles nacionales de México y las centrales de servicios de Carga de autotransporte Federal.

⁴³ <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/informacion-sobre-la-direccion-general-de-autotransporte-federal/creacion-de-la-dgaf/>

En 1980, la Dirección General de Autotransporte Federal, se reestructuró y se crearon la Comisión de Capacitación y Adiestramiento para el Autotransporte Federal, la Subdirección de Registro y Concesionamiento, la Subdirección de Análisis y Sistemas, la Subdirección de Terminales y la Subdirección de Presupuesto. La Subdirección de Coordinación de Delegaciones cambió su nombre por el de Subdirección de Delegaciones, la cual contaba con cuatro Subdirecciones Generales, siete Subdirecciones, 6 Departamentos, 39 Subjefaturas y 150 Oficinas con un total de 237 unidades administrativas.

Por otra parte, como producto de las medidas de racionalidad y disciplina presupuestal dispuestas por el Gobierno Federal, en 1988 La Secretaría realiza la fusión de la Dirección General de Ferrocarriles con la de Autotransporte Federal, por lo que el 28 de noviembre de 1988, cambiando ésta última su nombre a Dirección General de Transporte Terrestre.

Como consecuencia de lo anterior, en el ámbito foráneo, por Acuerdo Secretarial del 31 de julio de 1989, las Delegaciones de Autotransporte Federal cambiaron de denominación por el de Delegaciones de Transporte Terrestre, al quedar de derecho pero no de hecho, con funciones de autotransporte y de ferrocarriles y su control por los Centros SCT, los cuales existe uno en cada Entidad Federativa con competencia hasta los límites de las mismas, quedando el control de éstos por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre en el aspecto meramente normativo, pero no así en lo operativo. Es preciso señalar que el número de Delegaciones en este lapso era de 67, distribuidos en toda la República en forma estratégica.

En 1991, las Delegaciones de Transporte cambian de nombre y se dividen en dos Departamentos que son: Departamento de Autotransporte Federal y Departamento de Transporte Ferroviario, integrándose a la estructura de los Centros SCT. Asimismo, se crean las Unidades de Supervisión Regional de Transporte Terrestre, cuya dependencia radica en la Dirección General de Transporte Terrestre para efectuar la supervisión de las funciones de los Departamentos antes señalados, por lo que desaparecen las Jefaturas de Zona de Transporte terrestre que hasta esta fecha se encontraban suspendidas en sus funciones por la desconcentración de las Delegaciones cuyo control, como ya se expresó quedó en los Centros SCT.

El 22 de diciembre de 1993, se publicó la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que derogó lo relativo al auto transporte federal contenido en la Ley de Vías Generales de Comunicación, y con fecha 22 de noviembre de 1994, se publicó el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, que complementó a la Ley vigente.

En 1994, se desincorpora de la Dirección General de Transporte Terrestre lo relativo al transporte ferroviario, integrándose a la actual Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal, como consecuencia, la primera retoma el nombre de Dirección General de Autotransporte Federal. Asimismo, desaparecen las Unidades de Supervisión Regional de Transporte Terrestre, quedando las funciones a cargo de los Centros SCT. Por otra parte, en ese mismo año, a la Dirección General de la Policía Federal de Caminos y Puertos, se le suprime esta última función.

Posteriormente en el año de 1999, se crea mediante Ley específica, la de la Policía Federal Preventiva, con dependencia de la Secretaría de Gobernación que sustituye a la de Comunicaciones y Transportes.

3.5. Secretaría de Finanzas

Es la dependencia que se encarga de crear y utilizar la política financiera del Estado y administrar así las finanzas públicas en beneficio del bienestar de los ciudadanos.

Entre la funciones primordiales se encuentran las de dirigir, fortalecer y optimizar el sistema tributario estatal, el ejercicio del gasto, el crédito público y los recursos administrados por el Estado, con calidad, eficiencia y transparencia, aplicando las leyes y normas vigentes, para impulsar el desarrollo integral del Estado.

El 6 de octubre de 1890 se dispuso que el Jefe de Gabinete de la Secretaría de Gobernación fuera Jefe del Departamento de Asuntos Internos, hasta el 11 de mayo de 1895, cuando ocupó el cargo de Jefe de Gobierno. Se crea una Secretaría de Gobierno con las estrictas funciones del Jefe de Gabinete, atribuyéndole también facultades para ocupar su lugar en ausencia del Secretario General. En 1898, el oficial superior fue reconocido como director adjunto, secretario general y no fue hasta 1915 que se reconsideró al oficial superior, además del Ministerio del Interior que incluía el cargo.

Posteriormente, en la década de 1980, debido a la dinámica económica y social, se dijo que era necesario vincular las necesidades de la población con medios administrativos y medios para satisfacer las necesidades y requerimientos. Lo que significó que la administración estatal ampliaba el alcance de sus actividades agregando nuevos e importantes puestos de trabajo. Así, el 17 de septiembre de 1981 se aprobó la Ley de Organización de la Administración Pública del Estado de México, cuyo objetivo fue reorganizar el aparato administrativo, redefiniendo las atribuciones de los órganos administrativos. Legislar, establecer otras agencias, eliminar duplicaciones, omisiones y superposiciones y otorgar nuevas responsabilidades y poderes. Con esta ley se proponía una organización administrativa acorde con las realidades del Estado, dado que las funciones de gobierno se distribuían equitativamente entre los responsables de los distintos poderes y se reconocía su importancia. En virtud de esta ley, se establecieron ocho secretarías, que junto con la Secretaría General de Gobierno y el Ministerio Público constituyen 10 unidades de alto nivel de igual jerarquía.

Al respecto, cabe señalar que la creación de la secretaria de finanzas, que es el órgano administrativo de la Dirección General de Hacienda y de la Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas, es el encargado de ejecutar la política tributaria y administrar los recursos y las deudas.

Asimismo, esta subordinación se encarga de la facturación de gastos y cuentas generales; Calcular, automatizar y procesar los datos necesarios para el mejor funcionamiento de sus dependencias, así como para la planificación, programación y evaluación de las inversiones económicas de los gobiernos estatales. La Secretaria de Finanzas de encarga de generar acciones encaminadas

a brindar la asistencia solicitada en aspectos relacionados con la administración del personal, orden, registros financieros.

“Atendiendo la exigencia de la sociedad mexiquense de un gobierno cercano y responsable, para logra con hechos, obras y acciones, mejores condiciones de vida y constante prosperidad, a partir de la creación en 1827 del departamento de Hacienda, la actual Secretaria de Finanzas es el resultado de una constante evolución en sus funciones y organización.”⁴⁴

Luego, en 2003, por orden ejecutiva de la legislatura estatal, se fusionaron las Secretarías Fiscal, de Planeación y Administrativa con el fin de tener una sola unidad que manejara de manera integral los temas relacionados con las finanzas, la planeación y la administración y también equilibrara el gasto público. Por lo tanto, se creó la Secretaría de Hacienda, Planificación y Administración, como el organismo facultado para tratar los asuntos relacionados con la planificación, programación, presupuesto, gestión financiera y fiscalidad, así como la gestión de los recursos físicos, financieros y humanos. Flexibilizar y hacer más eficiente la gestión pública en beneficio de la sociedad. Luego, el 8 de diciembre de 2005, mediante decreto de la Legislatura del Estado de LV que reforma el Código de la Administración Pública del Estado de México, la Secretaría de Hacienda, Planificación y Administración cambió su nombre por el de Secretaría de Hacienda para dar una identificación más rápida y sencilla de las características correspondientes.

⁴⁴ <https://finanzas.edomex.gob.mx/antecedentes>

Son objetivos generales de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público: resolver los asuntos relacionados con la planificación, presupuestación y evaluación de las actividades de los poderes ejecutivos, la gestión financiera y tributaria de la Secretaría de Hacienda Pública del Estado de México y la prestación del apoyo administrativo exigida por la Administración Pública Nacional, la regulación de los sectores auxiliares.

Administrar las finanzas públicas estatales, los recursos humanos y materiales de la administración estatal y prestar apoyo administrativo a sus órganos subsidiarios y unidades administrativas.

FUNCIONES: – Acordar con el Gobernador los proyectos de ley, ordenanzas, decretos, convenios y demás disposiciones legales de competencia del Gobernador. - Elaboración de políticas de recaudación y gastos para los proyectos de Ley de Presupuesto de Ingresos y Egresos del Estado Mexicano, que deberán ser presentados anualmente al Jefe del Estado. – Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones que regulen la materia en el ámbito de competencia de la Secretaría. - Determinar la política de endeudamiento público de los gobiernos de los estados mexicanos.

3.6. Secretaría de Seguridad

Entre sus principales objetivos se encuentran: fortalecer la reinserción social y garantizar la seguridad de todas las personas que habitan y transitan por el Estado de México mediante el uso eficiente de los recursos, la acción enfocada a la

prevención, investigación y persecución del delito, y la gestión de la seguridad penitenciaria, con medidas cautelares y suspensión condicional del proceso.

Reducir los índices de criminalidad a través de la coordinación efectiva con los tres niveles de autoridades gubernamentales en materia de seguridad, promoción del profesionalismo y dignidad en las funciones policiales, inversión en equipamiento y tecnología, y buenas relaciones con la sociedad.

-Transformar las instituciones de seguridad pública.

-Impulsar la participación social generando entornos seguros y sanos, para reducir la inseguridad.

-Impulsar el combate a la corrupción.

-Fortalecer y mejorar el sistema penitenciario.

-Concentrar en la Secretaría de Seguridad las tareas y mando del esfuerzo estatal en materia de seguridad pública y privada.

-Realizar una reingeniería al modelo de policía estatal y coadyuvar en el fortalecimiento de las policías municipales.

-Enfrentar desde una perspectiva integral la prevención, investigación y persecución de los delitos, con base en la integridad policial.

-Re direccionar la estrategia estatal contra la delincuencia, a fin de disminuir la comisión de ilícitos.

- Fortalecer el Sistema Único de Información Criminal Estatal.

- Elevar el nivel de profesionalización de los integrantes de las instituciones de seguridad pública, a fin de actualizar sus conocimientos, competencias y habilidades, como parte de la dignificación de la función policial.

-Combatir la corrupción con un enfoque frontal y sistemático.

- Desarrollar la doctrina y normatividad del uso legítimo de la fuerza.

- Fortalecer la estrategia para la Prevención del delito con la participación ciudadana.

- Fortalecer los mecanismos de control y seguimiento penitenciario.

- Fortalecer los mecanismos de control de confianza estatal.

CAPÍTULO CUARTO

TRANSPORTE PÚBLICO, PRINCIPAL MEDIO EN EL ESTADO DE MÉXICO

4.1. Usuarios

El área metropolitana es muy problemática, los vecinos de la zona tienen que soportar violencia, problemas medioambientales además de los enormes problemas del transporte público. Desde hace varios años las carreteras se han vuelto intransitables en horas pico y no debemos olvidar que por la zona circulan rutas de dos entidades Ciudad de México y Estado de México, lo que implica un incremento en cuanto a costos, ya que, por ejemplo en el microbuses se cobran 6 pesos por recorridos menores a 5 kilómetros, subiendo a 6.50 pesos si la distancia es entre 5 y 12 kilómetros, pero a 7.50 pesos por más de 12 kilómetros, mientras que en el Estado de México, los vehículos combinados, minibuses, vans y camiones tienen una tarifa mínima de 12 a 14 pesos

“Organizaciones civiles especializadas en temas de transporte, enviaron a Bravo Mena, Alejandro Encinas y a Eruviel Ávila al gobierno del estado de México 10 propuestas para que la movilidad de pasajeros en el estado de México deje de ser una de las problemáticas más graves que tiene la entidad. Y es que señalaron que cada año mueren en el Edomex 4 mil personas por enfermedades respiratorias asociadas a la mala calidad del aire por los automóviles y camiones; otras mil 756 muertes fallecen por accidentes viales.”⁴⁵

⁴⁵ El Universal Estado de México, Josué Huerta <http://www.eluniversaledomex.mx/otros/nota18049.html>

Los usuarios del transporte público en el Estado de México tienen que lidiar diariamente con necesidades insatisfechas, servicios ineficientes y lo más importante, un gasto enorme para todas las familias mexicanas ya que sus costos son muy altos.

Los conductores maltratan a los pasajeros, no solo verbalmente, sino también físicamente y por supuesto también a otros conductores. Esto es parte de la responsabilidad de los franquiciadores, quienes no asignan personal bien capacitado a cargo de las unidades y no cuentan con buena una buena preparación ni estándares operativos. Además, cabe señalar que la entidad mexicana ha sido identificada como la que tiene los índices más altos de asesinato y acoso sexual de mujeres en su transporte.

“La Zona Metropolitana del Valle de Toluca concentra un alto índice de muertes por siniestros viales en lo que va del año. De acuerdo con un estudio hecho por la asociación civil Eco Renacimiento, a la fecha tienen contabilizados 87 víctimas mortales entre las que se encuentran peatones, automovilistas, ciclistas y pasajeros de transporte público.”⁴⁶

Cada vez es más común, que los usuarios del transporte público en el Estado, sufran de acoso y asaltos por parte de delincuentes, sin que nadie haga algo y sin que las autoridades correspondientes generen un plan o estrategia que pueda erradicar dicho mal de la sociedad. Ante ésta problemática pareciera que la sociedad se encuentra totalmente desprotegida y vulnerable ante la delincuencia.

Este servicio se encuentra tan viciado, tan lleno de fallas, pareciera que el usuario no tiene medios para exigir que el servicio por el que se paga un alto costo corresponda a la calidad en el que se debiese prestar. El usuario en su mayoría está

⁴⁶ El sol de Toluca, Valle de Toluca concentra alta cifra de muertes y choques en 2022, Toluca 2022

acostumbrado a tolerar las faltas cometidas por parte de los conductores, que además de todo, pocas veces cumplen con los requisitos señalados por la ley.

De forma cotidiana podemos observar en los distintos medios de comunicación la problemática que se vive en el Estado por parte del transporte Público y es cierto que cada vez es más peligroso usar dicho medio de transporte, no solo por los delincuentes que abordan las unidades violentando de distintas formas a los pasajeros, sino también por todas las fallas cometidas por los conductores, desde realizar cobros indebidos, mostrar agresividad con los usuarios, no respetar señalizaciones y de esta forma generar accidentes, accidentes en los que mucha gente muere o sufre otro tipo de golpes que incluso puede modificar su forma de vida.

“I. El crecimiento del estado de México está vinculado al desarrollo intensivo y expansivo de la Ciudad de México de las décadas de 1930 y 1940. Sin embargo, en la de 1970, la creación de los suburbios asentados en el estado de México estableció lazos concretos de vida con esa ciudad. Los habitantes de estas periferias establecieron dinámicas de trabajo y desarrollo que involucraban traslados diarios, en varias ocasiones constantes entre las demarcaciones de la Ciudad de México y los municipios mexiquenses aledaños a ellas.”⁴⁷

Los accidentes o negligencias de los transportistas se cobran muchas vidas cada año, y no podemos olvidar que las víctimas de algunos de estos accidentes no son indemnizadas, porque algunas unidades no cuentan con seguro de pasajeros.

⁴⁷ Sistema de información legislativa de la Secretaría de Gobernación

La Autoridades del transporte público ignoran el tema de las deficiencias en dicho servicio, pero debemos resaltar que sin sus usuarios, el transporte público no existiría. Los usuarios son el motivo y la finalidad principal del servicio. Los derechos humanos de los usuarios deben ser la inspiración para nuevas leyes de tránsito.

Las concesiones del servicio de transporte público se rigen por política, no por ley y uno de los derechos humanos de los usuarios es que los servicios que reciben estén totalmente regulados y fiscalizados por el Estado.

Si bien el derecho administrativo ampara la relación del concesionario con la administración estatal, por su subordinación a la autoridad pública para mantener el equilibrio, la posición del usuario, que se encuentra en un estado de total indefensión, lo es tanto, que es incapaz de defenderse físicamente, presentarse para reclamar sus derechos u organizar mecanismos legales para defenderlos, el estado es responsable de su protección y cuando se dictan las leyes, sus derechos deben tener prioridad.

Como resultado de la reforma constitucional reciente en su artículo 1°, en el que obliga a toda autoridad administrativa, legislativa y judicial a proteger los derechos humanos de toda persona, la administración pública está obligada a establecer políticas públicas y prever que todo acto de administración priorice los derechos humanos de las personas, así al otorgar concesiones, deben establecer en las cláusulas, todo tipo de prevención y sanción con respecto al usuario y peatón que sufre los riesgos del mal servicio, cuántos peatones y pasajeros han muerto debido a

vehículos de transporte público deficientes, conductores ebrios o sin capacitación, sin seguro de viaje y a menudo, sin licencia de conducir.

Entre los derechos humanos de los usuarios se encuentra el derecho a la universalidad de los servicios. Esto significa que cualquiera debería poder acceder al servicio simplemente cumpliendo con los términos de pago del servicio y comportándose apropiadamente. Derechos protegidos por los artículos 1, 2 y 7 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas. 1948.

Otro derecho humano de los usuarios es la igualdad de trato, esto significa que independientemente de la raza, color, edad, sexo, nacionalidad, condición física u otras características del usuario, el usuario debe recibir el mismo trato respetuoso, orden, cortesía y seguridad en su vida. La integridad física al subir y bajar de las unidades, manteniendo su eficiencia.

No se podrá suspender el servicio por continuidad, cortes, toma de oficinas, apoyo a otras organizaciones, etc. Los usuarios tienen derecho a utilizar los servicios que normalmente utilizan para ir al trabajo, a casa.

El reglamento del servicio asegura que el servicio cumpla con las leyes y reglamentos y se cumpla a través de la supervisión de la autoridad y sanciones legales y efectivas. Artículo 14 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

No se podrán otorgar concesiones sin licitación, sólo si el servicio es realmente necesario en el municipio o en una determinada línea del municipio.

Debido a que el trabajo humano abarca una amplia gama de actividades en la vida privada y el servicio público, no es una función del Estado, es decir, una de las funciones públicas, ha delegado algunas de sus facultades a particulares, ya que el estado no cuenta con la capacidad de brindar dicho servicio a toda su población,

Ya deberíamos tener una administración profesional donde las autoridades nos digan exactamente qué hacer y quién tiene el poder y la autoridad, reduciendo la discrecionalidad de quienes están en el poder y aumentando la regulación y la supervisión.

La Concesión de Transporte es un derecho personal intransferible y no heredable. Solo los titulares de fondos de comercio están obligados a prestar servicios directamente de conformidad con la legislación aplicable. Se debe enviar una circular al notario público que contenga sanciones contra los infractores de la ley y al notario público para evitar transferencias y alquileres ilegales de placas. Los particulares se reservan el derecho de otorgar concesiones y la supervisión y control sobre la prestación de servicios al Estado, considerando que de esta forma se prestan los servicios con mayor eficiencia y en mejores condiciones, en aras de satisfacer el interés público, siendo exclusiva responsabilidad de la Administración su procedencia y dotación recae a favor del particular.

En diferentes sistemas jurídicos, predominan las siguientes figuras de ley para revocar, revertir, caducar o cesar una concesión, siempre en beneficio de la población, es importante incluir en ley aquellas figuras que puedan terminar con el desorden creado por algunos grupos de poder.

1. La rescisión o revocación.
2. La reversión del servicio a favor del Estado.
3. La caducidad.

4. La cesación del objeto de la concesión.

La rescisión o revocación es una forma de extinción de la concesión que puede ser negociada entre las partes en el momento de la concesión o como consecuencia de un incumplimiento por parte del concesionario.

La restitución o rescate del servicio a favor del Estado, es la forma de extinción que consiste en la voluntad de la administración de pasar a su dominio los bienes que utiliza el particular concesionario en la prestación del servicio público concesionado o la utilización de cierto bien, su justificación es el evitar el interrumpir el servicio o la explotación de un bien, evitando afectar a la colectividad. Desde luego previa indemnización.

“La caducidad administrativa hace alusión, en general, a un modo de extinción anormal de los actos administrativos en razón del incumplimiento por parte del interesado de las obligaciones que aquellos les imponen.”⁴⁸

La cesación del objeto de la concesión se da cuando deja de existir en la realidad la necesidad de brindar el servicio concesionado o el bien que se explotaba, o cesa en general el objeto para que fueran hechas.

Las agencias federales que se enorgullecen de vivir bajo el estado de derecho deben proteger los derechos humanos de sus comunidades por encima de todos los demás poderes.

⁴⁸ SORIA, D. La caducidad del acto administrativa, en AA.VV, Acto administrativo y reglamento, RAP, Buenos Aires, 2002, p. 261.

4.2. Costo, Tarifa

Actualmente la tarifa mínima para el transporte público en el Estado de México es de 12 pesos, lo cual es muy caro. Se ha argumentado que los costos de transporte son tan altos debido al aumento de los precios de la gasolina, pero si ese fuera el caso, el transporte público sería mucho más barato en otras partes del país, a pesar del aumento de los precios de la gasolina, no entiendo por qué. La gasolina es la misma en toda la República Mexicana, por lo que es la misma en todos los estados a los que pertenece México. Entonces, Cuál es la verdadera razón por la que el transporte público es tan caro en nuestro estado.

“A partir del 1 de enero de 2020, la tarifa de transporte público en el Estado de México tendrá un aumento de dos pesos, por lo que la tarifa mínima pasará de 10 a 12 pesos por cinco kilómetros del viaje, y 25 centavos más por cada kilómetro adicional. El aumento, que incluye a micros, combis y camiones, fue publicada este jueves en la Gaceta del Gobierno del Estado de México. La Secretaría de Movilidad justificó que el aumento ayudará a las empresas de transporte público a continuar el proceso de regularización, renovación de unidades, colocación de cámaras de video vigilancia, botones de pánico y GPS, así como a implementar nuevas medidas para tener un servicio de mejor calidad.”⁴⁹

Debemos recordar que el Servicio de Transporte Público, en un principio fue un servicio que debía proporcionar el Gobierno mexiquense, pero debido al incremento de la población, a la gran demanda del transporte y a que el Gobierno no

⁴⁹ Redacción Animal Político, 19 de diciembre de 2019.

tiene la capacidad para brindarlo a todas las personas, es que tuvo que concesionarse a particulares.

Lo que realmente sucedió con el transporte público en el momento de la concesión fue que el transporte público estaba lejos de servir al público y era cuestión de dinero y no por un interés social. Lejos de apegarse a los estándares mínimos que marca la ley, corrompen la ley y se desinteresan por brindar un servicio de calidad, mucho menos apto para que las personas que trabajan para ellos (choferes) hagan su trabajo de manera óptima.

El Transporte Público para los Concesionarios, no representa más que dinero y el Gobierno que debiese vigilar porque este servicio se preste de manera adecuada solo omite los errores cometidos por estos y peor aún se encuentra coludido en muchos negocios ilegales.

“Lo bueno, bonito y barato no se puede dar en el transporte. Este es un negocio y las tarifas no podían mantenerse así, comentó Juan Sánchez Peláez, dirigente de la Asociación de Autotransportes Autónomos, quien gestionó el aumento con el argumento de que el gobierno federal ha incrementado los precios de los hidrocarburos hasta en 40 por ciento en los tres años recientes.”⁵⁰

Al elevar el costo del Transporte Público, debiese incrementarse también la calidad del mismo, pero esto no sucede, pareciera que es todo lo contrario, el transporte Público sigue igual de ineficiente como desde hace años o quizás más y pese a eso sin tomar en consideración las necesidades de la población, los derechos

⁵⁰ CHAVEZ, Silvia. DÁVILA, Israel. corresponsales periódico la jornada, jueves 16 de mayo de 2013

más básicos de los usuarios ninguna autoridad gubernamental ha alzado la voz a favor de los usuarios.

“Por si fuera poco señalaron que el 30 por ciento de los ingresos de los mexiquenses se destinan únicamente al transporte y cada persona pierde más de dos horas al día en traslados.”⁵¹

Es un hecho que la economía del país, no se encuentra en condiciones como para que el transporte público aumente tanto su costo, quienes son las personas que necesitan de éste servicio, los estudiantes, los obreros, gente que no cuenta en su mayoría con la posibilidad de adquirir otro medio de transporte particular y pese a esto tiene que enfrentarse con la desventaja de pagar un servicio realmente costoso.

El aumento al costo del transporte público lesiona de forma notoria la economía de las personas y debemos considerar y recalcar que la tarifa mínima es de doce pesos, por consiguiente, aquellas personas que se desplacen a lugares más lejanos tendrán que pagar mucho más dinero, esto por supuesto repercute en la economía familiar y en la economía del Estado en General.

“El aumento, dijo un vocero, no se justifica y lesiona la economía de los usuarios. Si los concesionarios quieren más ganancias, que se reordene el transporte”.⁵²

Reordenar el Transporte sería una solución justa tanto para quien presta el servicio como para quien lo recibe, que el costo del transporte equivalga a la calidad

⁵¹ El Universal Estado de México, Josué Huerta <http://www.eluniversaledomex.mx/otros/nota18049.html>

⁵² CHAVEZ, Silvia. DÁVILA, Israel. corresponsales periódico la jornada, jueves 16 de mayo de 2013

del servicio, mejores unidades, limpias, seguras, conductores capacitados, respetuosos, que se cumpla con la normatividad que indica la ley.

El transporte en el estado de México, es uno de los más costosos en comparación con países de América Latina como Uruguay, Chile, Colombia, Brasil, Venezuela, Argentina entre otros.

Además de costoso, el mexiquense debe pagar con su tiempo de una forma cada vez mayor, y es que el usuario puede pasar en el transporte desde 50 minutos hasta dos horas, señala el estudio estrategias de movilidad para un Estado de México Competitivo, Seguro y Sustentable, hacia una Red Integrada de Transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México.

El estudio, realizado por el Centro de Transporte Sustentable, indica que las elevadas tarifas del transporte público en el Estado de México, se deben en gran parte, a las grandes distancias que recorre el mexiquense en promedio, pero también por las ineficiencias estructurales que posee ese servicio en particular.

Lo anterior, justifica el estudio, se debe a que la tarifa que paga el mexiquense resulta como un peso cada vez mayor en su economía personal.

GASTO

De acuerdo a los datos de la encuesta nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares del año 2020, el gasto corriente monetario promedio trimestral de los hogares mexiquenses asignados al transporte público fue de \$1,742, o 5.7 por ciento del gasto total, posicionandose como la más alta del país.

“De acuerdo con datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, en 2022 se registraron en el país 8 mil 57 casos de robo a transporte público colectivo con violencia, de los cuales 80% (6 mil 436) ocurrieron en el Estado de México. De hecho, 55% de los robos en transporte colectivo a nivel nacional, con y sin violencia, ocurrieron en la entidad mexiquense.”⁵³

El servicio de transporte público del Estado de México, no solo es uno de los más caros a nivel nacional, sino que es también uno de los más inseguros, los usuarios al hacer uso de este servicio se encuentran susceptibles ya que en cualquier momento pueden ser víctimas de algún delito, vulnerando su seguridad, su salud tanto física como emocional, así como afectaciones en su economía. Es innegable que la calidad y seguridad que proporciona el servicio de transporte público, no es proporcional al elevado pago que se debe realizar por el uso del mismo.

⁵³ <https://imco.org.mx/elecciones-2023-transporte-publico-en-el-estado-de-mexico/#:~:text=Seg%C3%BAn%20la%20Encuesta%20Nacional%20de,m%C3%A1s%20alta%20a%20nivel%20nacional.>

Los largos tiempos de viaje se deben no solo a la distancia y el tráfico, sino también a la falta de servicios de transporte público de calidad en el estado.

“Ahora bien, para desplazarse los usuarios del transporte público no solo incurren en un costo monetario, sino también en uno de tiempo. Cifras de la última encuesta Origen-Destino del INEGI muestran que 28.9% de la población en los municipios conurbados del Estado de México y de Tizayuca (Hidalgo) gasta más de una y hasta dos horas para llegar al trabajo, siendo el transporte colectivo la opción más usada (51.1%).”⁵⁴

Los mexiquenses deben dedicar lapsos de tiempo bastante considerables para poder trasladarse de un lugar a otro y poder llegar a sus destinos, considerando las arbitrariedades que los conductores del transporte público, cometen durante sus jornadas laborales, se debe considerar que dichos operadores realizan paradas largas según sea su conveniencia esto sin tomar en cuenta el tiempo que los usuarios tengan destinados para realizar su traslado.

4.3. Calidad en el Servicio

Es claro que entre las principales cosas que se deben establecer en la prestación del transporte público es la calidad del mismo.

⁵⁴ <https://imco.org.mx/elecciones-2023-transporte-publico-en-el-estado-de-mexico/#::~text=Seg%C3%BAAn%20la%20Encuesta%20Nacional%20de,m%C3%A1s%20alta%20a%20nivel%20nacional>.

Necesitamos un transporte que cubra todas nuestras necesidades como usuarios, necesitamos autoridades que escuchen, observen y enfrenten todas las injusticias que se comenten en este tipo de Servicio.

“Como parte de los puntos anunciados, destacan mejorar la seguridad; establecer los 21 años como la edad mínima para ser chofer de transporte público, con sanciones severas para quien no lo cumpla; revisión periódica de unidades, mobiliario urbano multifuncional, ampliación del transporte masivo y reordenamiento de rutas en el Valle de Toluca.”⁵⁵

Implica un gran avance que el Gobernador en turno, asuma e identifique la problemática que se tiene con el Servicio de Transporte Público y que genere los medios para resolver ésta situación. Sin embargo plasmar soluciones y convertirlas en reglamento o normativas no va a solucionar el problema, ya que eso ya ha ocurrido puesto que actualmente existen leyes y reglamentos que especifican de forma clara la forma que debe prestarse este servicio, plasma toda la normatividad en cuanto a Conductores y Unidades, el problema que se debe resolver es sobre las autoridades sancionadoras y sobre los derechos y deberes que tienen los usuarios, específicamente resaltar y darle la importancia debida a su poder de queja y que está a su vez tenga repercusiones sobre los sujetos responsables.

“Es necesaria la participación conjunta de las autoridades de los tres niveles de gobierno, empresarios del ramo y la propia sociedad, que tiene como una de sus mayores demandas el contar

⁵⁵ Excelsior Edomex impulsa acciones para mejorar transporte público 16/05/2013 15:11 Redacción

con un servicio de transporte público seguro, de calidad y eficiente, que permita tener una mejor movilidad y con ello una mejor calidad de vida.”⁵⁶

Transportarnos de un lugar a otro para realizar diversas actividades es parte de la vida de todos, por consiguiente, es una necesidad, es algo que se vuelve cotidiano y tal vez por ello nosotros como usuarios le restamos cierta importancia y dejamos pasar las arbitrariedades cometidas por los conductores, lo cierto es que nosotros como ellos somos responsables del tipo de servicio que queremos y debemos recibir.

Restarle importancia a ésta problemática nos limita como individuos y nos impide superarnos como sociedad, ya que la organización del transporte público habla mucho de quiénes somos y como sociedad, habla de disciplina y organización de un buen gobierno y de instituciones justas que trabajan y se preocupan por su sociedad.

Son muchos los factores de los que depende el desarrollo y la buena vida de la sociedad, el transporte público, es un factor determinante que de ser controlado y re organizado generara mejoras no solo en éste aspecto sino en muchos otros aspectos que son necesarios para el buen funcionamiento de la sociedad.

“La Universidad Autónoma del Estado de México comenzará a capacitar y certificar choferes del transporte público hasta julio,

⁵⁶ Excelsior Edomex impulsa acciones para mejorar transporte público 16/05/2013 15:11 Redacción

reveló Jorge Olvera García rector de la institución. Transcurrió un año desde que la administración de Eruviel Ávila Villegas permitió el aumento del pasaje al transporte público (8 pesos) y desde que se hicieran públicas las 10 acciones para mejorar el servicio, una de ellas la preparación de los conductores..”⁵⁷

Es importante respetar las necesidades de los conductores como trabajadores, así como sus derechos y obligaciones, brindarles las herramientas necesarias para que puedan prestar un buen servicio, capacitarlos y otorgarles los beneficios que por ley les corresponden.

Asumir nuestro rol como usuarios, reconocer nuestros deberes y obligaciones será de mucha ayuda para el cambio que necesitamos, exigir que se respeten los límites de velocidad, un trato digno, respetar las paradas de autobús, hacer un uso correcto de las unidades.

⁵⁷ AD NOTICIAS, En julio, certificación de choferes, México 2014.

CAPÍTULO QUINTO

PROPUESTA PARA ESTABLECER UN PROCEDIMIENTO DE INSPECCIÓN PARA LAS CONDICIONES OPERATIVAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ESTADO DE MÉXICO

5.1. Problemática generada por el Transporte Público en el Estado de México

El Transporte Público es el principal medio de transporte utilizado por la gente en el Estado de México, miles de personas recurren a este para trasladarse de un lugar a otro, ya sea para desplazarse a su lugar de trabajo o bien para asistir a las escuelas. El uso del Transporte Público, representa hoy en día una necesidad básica para que las personas puedan realizar sus distintas actividades que la vida les demanda.

“Tras señalar que el problema del transporte público no es exclusivo de la entidad, el diputado Alfonso Bravo Álvarez Malo, afirmó que ya se trabaja en la Ley de Transporte Público y Movilidad del Estado de México, y tiene como función principal cambiar la cultura y el esquema de cómo se vive actualmente en esta materia en territorio mexiquense.”⁵⁸

Pese a que el transporte público, es de suma importancia para el desarrollo de las actividades diarias de la sociedad, éste servicio es de pésima calidad, en su mayoría las unidades son viejas y sucias, básicamente las condiciones en que se encuentran son deplorables.

⁵⁸ Reporteros en movimiento, El problema del transporte público no es exclusivo del edomex: diputado Alfonso Bravo. Toluca 2013

El Transporte Público, es un servicio totalmente viciado, el Estado de México maneja una de las tarifas más altas a nivel nacional en cuanto a transporte se refiere sin embargo la calidad que se presta en dicho servicio deja mucho que desear. Actualmente la tarifa mínima para el uso del Transporte es de 12 pesos siempre y cuando la distancia recorrida sea corta, ya que si un usuario necesita desplazarse a algún punto lejano pues la tarifa aumenta; pensemos que una persona tiene que llegar a su fuente de trabajo para lo cual tiene que tomar dos autobuses, cada uno con el costo de 12 pesos, si pensamos que la distancia a desplazarse no es tan lejana, este individuo gastará, 24 pesos de ida y 24 pesos de vuelta, dándonos un total de 48 pesos diarios, 288 pesos semanales si trabaja seis días, éste es solo un pequeño ejemplo de la cantidad de dinero que un individuo cualquiera gasta en su día a día.

“Alfonso Bravo Álvarez Malo, impulsor de un amparo colectivo contra el alza de la tarifa en 2013, reconoce que actualmente es difícil echar abajo el nuevo aumento, sin embargo la ciudadanía debe seguir presionando para tener un transporte digno”⁵⁹

Día a día el Transporte Público, presenta una problemática que a nadie parece interesarle y que ni el mismo Gobierno, con sus medios ha podido solucionar, es cierto que ha habido inversión por parte del Gobierno para renovar algunas unidades, pero es notable que eso no ha solucionado en nada la problemática que, desde el aspecto de esta Tesis, es mucho más profunda que el solo hecho de comprar unidades nuevas.

⁵⁹ El sol de Toluca, Transporte articulado, el gran pendiente del valle de Toluca, Toluca 2020

El Transporte se ha transformado en puntos clave y de accesibilidad para el crimen organizado, delincuentes secuestran unidades, despojando a los usuarios y conductores de sus bienes, algunos los golpean, amenazan, insultan y en el peor de los casos matan e incluso violan mujeres.

Pareciera que a los usuarios nadie los protege, que al momento del pago de este servicio, también asumen el riesgo de perder sus bienes, de perderlo quizás todo. ¿Por qué no se ha tratado el problema de fondo? ¿Es tal vez que no existe incluso una secretaría encargada de dicho servicio?, son tantas las interrogantes que se han presentado a lo largo del estudio e investigación del presente trabajo.

Es necesario evidenciar mediante documentos e investigaciones lo que para gran parte de la población es un problema tan evidente, muertes, asaltos, violaciones dentro de las unidades de transporte día a día, y ninguna autoridad ni siquiera las responsables y a las que se les paga por dar solución a esta problemática ha hecho nada.

“Resaltó que hay estudios que marcan que sí el transporte público y la adquisición de vehículos sigue al ritmo actual, dentro de seis años se duplicarán a cinco millones, tan sólo en la ciudad capital, es decir que un mal transporte público perjudica e incide en los ciudadanos.”⁶⁰

Diversas y complejas son las propuestas que tratan de modificar y mejorar el Sistema de Transporte Público en nuestro Estado, pero la realidad es que no se hace

⁶⁰ Reporteros en movimiento, El problema del transporte público no es exclusivo del edomex: diputado Alfonso Bravo. Toluca 2013

nada, las autoridades no asumen su responsabilidad y que desconocemos el destino de todo el dinero que genera éste servicio.

Gran parte del dinero que adquieren las familias por su trabajo se destina al uso del Transporte simplemente porque para muchos es una necesidad básica, porque no toda la población tiene la capacidad económica para poder adquirir un automóvil y es por desgracia que el sector más afectado por el cumulo de anomalías que genera el Transporte Público, es el sector más vulnerable, el sector trabajador.

“El transporte público del Edomex es considerado el más inseguro y entre los más caros del país. Además, no hay transparencia por parte de las autoridades de movilidad, lo que impide conocer la gravedad de sus problemas”.⁶¹

El incremento a la tarifa del Transporte, significo una gran afectación para la mayoría de la población mexiquense, pues no basta con que el servicio sea desde ya hace muchos años de pésima calidad, que se encuentren en malísimas condiciones, que los conductores manejen muy mal y que incluso no tengan ni un poco de educación vial, además de todas estas ineficiencias por parte de dicho de servicio, la población tiene que pagar una tarifa bastante alta que por supuesto día a día lesiona la economía de casi todos los hogares de nuestro Estado.

Los conductores del Transporte, en su mayoría no cumplen con los requisitos básicos que exige la ley y es así que nos encontramos con conductores menores de edad, casi niños jugando con el volante, hombres que no respetan señalizaciones, que no tienen educación vial, que no son conscientes de los derechos de los pasajeros.

⁶¹ CRUZ, Ivan. Transporte público del Edomex es el más inseguro del país, Data Noticias, Actualizada Junio 2023

Es un problema de todos los días que un autobús suba pasaje en cualquier lugar, a cada momento, que incluso no respete las tarifas ya impuestas, sino que de manera inconsciente cada conductor a su gusto eleva el costo del pasaje.

“En cuanto al costo, una revisión hecha en todos los estados del país permite conocer que la tarifa en el Edomex está entre las cinco más caras, con un pasaje mínimo de 12 pesos por persona. Solamente Baja California, Baja California Sur, Coahuila y Guanajuato están por arriba de ese margen.”⁶²

Uno de las principales consecuencias que tiene la movilidad basada en el automóvil privado, es que incrementa el gasto del sector público para atender necesidades individuales afectando negativamente a los usuarios de transporte colectivo, a los transportistas, empresarios y a la ciudadanía en general, varios estudios internacionales han encontrado una relación inversa entre la proporción de viajes realizados en transporte público y la proporción del producto bruto regional que se gasta en brindar los servicios necesarios para la movilidad urbana. Esta relación muestra que los modelos de transporte urbano basados en automóviles privados son más caros que el valor neto para la sociedad.

Otro grupo afectado por el colapso del transporte masivo de baja calidad son los propios prestadores de servicios pues los atascos de tráfico, y las velocidades reducidas por no poder permitirse renovar los vehículos, aumentan los costos operativos. Por otro lado, las largas distancias, las malas condiciones del producto y el exceso de oferta también aumentan los costos de entrega y reducen los márgenes de ganancia.

⁶² CRUZ, Ivan. Transporte público del Edomex es el más inseguro del país, Data Noticias, Actualizada Junio 2023

“El Estado de México, con 18 millones de habitantes, no cuenta con un sistema de transporte suficiente ni digno para las personas, por el contrario, la movilidad en la entidad está obsoleta y sin intenciones de ser modernizado por las últimas administraciones, señalaron especialistas.”⁶³

El crecimiento del área metropolitana del Valle de México en los últimos 50 años ha tenido un impacto significativo en la calidad de vida de sus residentes, especialmente en lo que respecta a la contaminación del aire.

Según el Inventario de Emisiones de 2008, anualmente ingresan a la atmósfera más de 3 millones de toneladas de contaminantes, el 84% de los cuales provienen de vehículos, 6 incidentes ambientales en 10 días y enormes costos, la población presenta mayor riesgo de salud pública por enfermedad respiratoria.

El aumento de la motorización y la falta de medidas públicas para mejorar la seguridad vial en el Estado de México están provocando un aumento de accidentes y muertes. En otras palabras, cuanto mayor sea el kilometraje de un vehículo que circula en un área en particular, mayor será la tasa de accidentes de tránsito.

Las medidas y políticas de transporte en el Estado de México están dirigidas a satisfacer las necesidades de grupos específicos y no de satisfacer las necesidades de las masa de población, por lo que aún no han promovido la justicia social entre la gente. La inversión insuficiente y la mejora del sistema de transporte público durante las últimas décadas, y la expansión de la infraestructura vial diseñada para solo el 19% de los viajes motorizados privados, han creado políticas complejas que deben resolverse.

⁶³ GUADARRAMA, Ricardo. Elecciones Edomex 2023: Transporte público, obsoleto e inseguro, dicen especialistas, El Financiero. 2023

“El documento añadía que “la problemática descrita anteriormente puede continuar agravándose. Las tendencias de motorización de combustibles fósiles y la expansión urbana desorganizada, genera la disminución en la calidad de vida, la competitividad y la sustentabilidad de la región... La ampliación en el número de viajes realizados en automóvil, contribuiría a agravar los impactos negativos de la movilidad actual; aumentaría la duración de los viajes durante las “horas pico”, que se verían extendidas a lo largo del día, tanto para conductores privados, como para los usuarios del transporte público colectivo, el cual debe compartir las vialidades con vehículos personales”.⁶⁴

Esta situación deteriora la calidad de vida de los mexiquenses, ya que en el Estado de México, entre más lejos se vive del lugar de trabajo, más se gasta en transporte público y los ingresos se ven reducidos de manera considerable.

Los problemas descritos anteriormente pueden exacerbarse a medida que las tendencias en la motorización de combustibles fósiles y la expansión urbana descontrolada conducen a una menor calidad de vida, competitividad y sostenibilidad en la región.

A menos que se tomen medidas para revertir estas tendencias, México observará 1,7 millones de viajes en automóvil privado adicionales por día para 2025, lo que aumentará la proporción de viajes en transporte público del 47 % actual a casi un 35 %. 14 años en el futuro. El aumento de los viajes en automóvil magnificará aún más los impactos negativos de la movilidad actual. Esto aumentará el tiempo de viaje en las horas pico, extendiéndose a lo largo del día, tanto para los conductores

⁶⁴ ALONSO, Eduardo. Los operadores del caos, <https://metricadigital.com/los-operadores-del-caos/>, 2015

privados como para los usuarios del transporte público que necesiten compartir la vía con sus vehículos.

“El aire que se inhala determina la salud de nuestros pulmones y la pureza de nuestra sangre; en la actualidad, en las grandes urbes representa un problema que atañe al interés público y conocimiento de nuestras sociedades y autoridades.”⁶⁵

Además, la calidad del aire seguirá deteriorándose, aumentando en gran medida su contribución al calentamiento global actualmente, el 44% de los gases de efecto invernadero del Estado de México son generados por el sector transporte. Se espera que la cantidad de accidentes de tránsito y muertes causadas por el aumento de millas vehiculares anuales se cuadruplique y para 2025 la cantidad de accidentes superará los 100,000.

El transporte público estará en una situación perecedera ya que la demanda de este servicio disminuirá a medida que disminuye el ingreso total de los usuarios y las ciudades crecen con bajas densidades y distancias de viaje cada vez mayores, se vuelve más difícil para el sector privado ver los proyectos de transporte como rentables y los usuarios del sistema es decir, la población que no pueden permitirse conducir sus propios vehículos, afectar el ingresos más bajos.

El resultado final de todo esto es una pérdida de competitividad y atractivo regional tanto para los ciudadanos como para las empresas y una disminución del

⁶⁵Estudio del Sistema Integral de Movilidad Sustentable para el Valle de Toluca, Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos Sobre Energía y Medio Ambiente A.C. Diciembre 2014, p. 268

papel del Estado de México en la política pública para el desarrollo sustentable. La expansión de ciudades con ingresos totales de usuarios decrecientes, baja densidad y creciente distancia recorrida dificulta que el sector privado considere rentables las operaciones de transporte y los usuarios, es decir, la población, que no tiene acceso a vehículos privados se verán mayormente afectados.

En última instancia, el resultado de todo esto es una pérdida de competitividad y atractivo para la región, tanto para los ciudadanos como para las empresas y dada la concentración de políticas públicas para el desarrollo sustentable en México, el Estado de México jugará un papel cada vez más secundario.

“El estado sufre uno de los mayores conflictos en la transformación del transporte, debido a que es inseguro, caro, lento y con mucho desorden; siete de cada 10 personas en la entidad utilizan microbuses o combis. El costo es de 50 pesos aproximado para sus recorridos y tarda en promedio dos horas para llegar a la Ciudad de México, donde se encuentran sus lugares laborales, explicó el experto en Movilidad en América Latina de la Universidad Autónoma del Estado de México, Humberto Ortiz Miranda.”⁶⁶

El área metropolitana está plagada de conflictos y los residentes de la región tienen que soportar no solo graves problemas de transporte público, sino también violencia y problemas ambientales. En los últimos años, las carreteras han estado intransitables durante las horas pico cabe mencionar que la región opera rutas desde ambas entidades Ciudad de México y Estado de México, por lo que no solo los servicios son diferentes, sino que los costos también son más elevados.

⁶⁶ CORONA, Salvador. Transporte, un flanco abierto en el Edomex, El economista, México 2017

A continuación, se muestran los problemas que persisten en el sistema de transporte público en el Estado de México.

Todas las empresas prestadoras de servicios son concesionarias o permisionarias y están sujetas a las leyes del mercado. Es una empresa más, no un servicio destinado a satisfacer las necesidades de movilidad de sus usuarios, no controlado por el Estado y no ofrece subsidios. No hay seguridad social para los trabajadores del transporte ni bienestar para los usuarios.

La violencia abordo del transporte. Los agravios por parte de los conductores hacia los pasajeros, no solo verbal, sino también a la hora de conducir y el maltrato en general a los demás automovilistas.

Responsabilizando principalmente a las empresas concesionarias, que no regulan a su personal a cargo de las unidades, no ofrecen capacitación ni estándares de buena operación, además, es necesario señalar que la Entidad mexiquense es un estado con el mayor índice de feminicidios y de acoso sexual hacia mujeres en el transporte. Es necesario implementar un transporte rosa que transite por las principales vialidades del Estado.

“El número de denuncias por robos cometidos a bordo del transporte público en el Estado de México, superó las siete mil denuncias en los 12 meses de 2022, con 19 hechos por día, según el informe anual del Sistema Nacional de Seguridad Pública”.⁶⁷

Los asaltos a mano armada a bordo de las unidades, es muy frecuente y cada vez deja mayores pérdidas, materiales y humanas. La seguridad a bordo de las

⁶⁷RAMOS, Filiberto, El Sol de Toluca, Más de siete mil asaltos contra usuarios de transporte público en 2022 en el Edomex, 22 de enero de 2023.

unidades es responsabilidad del gobierno, el mismo que sólo ha podido cubrir el 1% del total del transporte, con cámaras de seguridad y botones de pánico. Según datos de la propia Secretaría de Seguridad Ciudadana mexiquense, las rutas más peligrosas en Edo de México, se ubican en vialidades como: Periférico Norte, Gustavo Baz, Texcoco, Vía López Portillo, Av. Central, Luis Donald Colosio, Primero de Mayo, Adolfo López Mateos, Vía Morelos, en los municipios de Ecatepec, Neza, Tlalnepantla, Atizapán y Naucalpan, además de los municipios, Cuautitlán Izcalli, Cuautitlán México, Tultitlán y Coacalco.

“El Sistema Nacional de Seguridad Pública, también precisa que el número de robos denunciados por día, fue de 19, aunque en los cuatro meses con la mayor tasa, el promedio fue de 20 y 21 asaltos denunciados por día.”⁶⁸

Los accidentes y la negligencia de las empresas de transporte causan muchas muertes cada año. En algunos de estos accidentes, las partes pueden no recibir compensación ya que algunas unidades no tienen seguro de pasajeros.

“En cuanto al comparativo con los años anteriores como lo es 2021 y 2020, el delito de robo a transporte público en el Estado de México, fue aún mayor. En lo que respecta a 2020, la cifra anual fue de seis mil 531 robos contra usuarios de transporte público.”⁶⁹

La gran cantidad de vehículos está superando la demanda, provocando un caos de tráfico en las horas pico, con 161.980 vehículos de transporte público en circulación, lo que requiere una difícil regulación por parte de la Secretaría, el 63% de

⁶⁸ RAMOS, Filiberto, El Sol de Toluca, Más de siete mil asaltos contra usuarios de transporte público en 2022 en el EDOMEX, 22 de enero de 2023.

⁶⁹ Ídem

los mexiquenses ocupa de 2 a 4 transportes en sus recorridos, mientras que 31%, emplea 5 o más. La entidad mexiquense deja de generar cada día 30 millones de pesos, debido a 1.5 millones horas-hombre desperdiciadas en traslados a la Ciudad de México. Lo anterior es causado por la deficiente y pobre movilidad, de acuerdo con el estudio “Estado de México: Movilidad 2025”, realizado por el Centro de Transporte Sustentable. Un usuario con un recorrido normal: casa trabajo casa, puede tardar en el tráfico aproximadamente 4 hrs de su día.

Ese es el panorama general del transporte público en Estado de México, no solo es un problema de movilidad o seguridad, sino que trae consigo, problemas ambientales, problemas de salud, de estrés entre los propios usuarios, de empleo informal respecto a los choferes, en general problemas viales, que cada vez obligan a los usuarios a optar por usar el transporte particular, agravando más, los ya mencionados problemas vehiculares y viales.

Los gobiernos priistas en turno en el Estado de México, han mantenido una mafia en el transporte, que les asegure votos cada elección y el control de los trabajadores del transporte para cohesionarlos a mantener inclinaciones específicas durante periodos electorales.

“Con 6,727 presuntos delitos registrados en carpetas de investigación iniciadas en las Agencias del Ministerio Público, de enero a octubre de 2022, el Estado de México toma la delantera en cuanto incidencia delictiva en robo a transporte público individual y colectivo. En segundo sitio se posiciona la Ciudad de México con 4,038 hechos delictivos que fueron denunciados ante un MP.”⁷⁰

⁷⁰ ARRIAGA, Ivonne, Noticias Pasajero7, Cierra 2022 el estado de México como la entidad con más delitos en el transporte público. 16 de diciembre de 2022.

El MexiBus aún no ha sido concluido y será tan caro como el Tren Suburbano, dichas obras han sido concedidas a empresas concesionarias españolas, las cuales generan ganancias millonarias, la infraestructura en las avenidas y carreteras también ha estado dominada por la inversión privada extranjera.

El desarrollo de infraestructura y transporte público barato y de alta calidad si es posible y resolvería este problema, pero el gobierno del PRI no tiene interés en esas cosas.

Los mexicanos pasan entre una o dos horas en transporte público para llegar al trabajo o centros de estudio, lo que se considera inseguro y peligroso por la violencia y la forma de conducir de los operadores del transporte público. Además, los residentes de los estados mexicanos gastan el 30% de su salario en pasajes de transporte público.

Una encuesta reciente de 1.400 usuarios metropolitanos encontró que el 68% de los encuestados pensaba que el transporte público era peligroso por su forma de trabajar, y el 74% dijo que era por asaltos y robos.

“Dante Álvarez, experto en temas de movilidad, dijo en entrevista a Pasajero7, el Estado de México es la entidad que más delitos acumula en el país y esto es consecuencia del modelo hombre-camiión y por el tipo de concesiones que operan actualmente, en donde el gobierno y las empresas transportistas no saben qué hacer ante el problema. Agregó que se trata de un desorden operativo que propicia que el transporte público sea vulnerable a este tipo de delitos y conductas antisociales, además de violencia de género. Añadió que esto se debe a que en la entidad

mexiquense no ha habido un gobierno con voluntad política para regularizar el transporte concesionado, ya que en caso opuesto, el transporte estructurado como el Mexibús no presenta incidencia delictiva por ser un sistema que cuenta con paradas específicas, guardias de seguridad y cámaras de video vigilancia.”⁷¹

El transporte público en el Estado de México es atendido principalmente por vehículos de baja capacidad, provocan congestiones de tráfico innecesarias, son ineficientes, tienen una edad media elevada y generan costes elevados para operadores y usuarios. No solo son extremadamente peligrosos, también son víctimas de delitos y emiten grandes cantidades de contaminantes.

Un sistema no planificado, saturado y rebasado en su capacidad de respuesta a la población y operatividad de las autoridades fue como calificaron especialistas de movilidad el sistema de transporte público en el estado de México.

“Profesionales de la política mexiquense que han tenido como denominador común el no contar con el conocimiento y experiencia requerida en el sector del transporte público que en 2013 y 2014 arrojó un saldo de 108 decesos y 716 personas lesionadas, entre pasajeros, automovilistas y peatones involucrados en siniestros donde los protagonistas fueron operadores de unidades concesionadas para prestar el servicio de transporte de pasajeros.”⁷²

⁷¹ARRIAGA, Ivonne, Noticias Pasajero7, Cierra 2022 el estado de México como la entidad con más delitos en el transporte PÚBLICO. México 2022.

⁷² CORONA, Salvador. Transporte, un flanco abierto en el Edomex, El economista, México 2017

Los funcionarios por ejemplo no cuentan con el perfil académico indicado, para asumir la dirección de áreas referentes a la administración del servicio de transporte público.

Es necesario que las autoridades gubernamentales, realicen un plan de movilidad sustentable para la entidad en donde se priorice las necesidades de la sociedad en general.

“El futuro del país está estrechamente vinculado al proceso de urbanización que se manifiesta en el mundo de forma generalizada, cada vez en más ciudades y más grandes (Molina Pasquel 2010). Este proceso de urbanización desmedida y sobre todo desregulada trae consigo uno de los mayores problemas a los que se enfrentan día diario los habitantes de las ciudades -que sin duda es la movilidad y sus múltiples barreras.”⁷³

Un problema fundamental en el día a día del transporte público es cómo se gestiona el transporte urbano en autobús dentro de la ciudad, en las últimas décadas, las empresas han prestado servicios de manera irresponsable con el único fin de obtener un beneficio económico, sin considerar para ello las condiciones sociales y el fenómeno de la urbanización, sin considerar a los usuarios y trabajadores del transporte.

Es necesario revisar la situación del transporte urbano en el Estado de México y proponer, de ser necesarias, algunas opciones que proporcionen un apoyo para el mejor desplazamiento y comunicación hacia el interior y exterior de la entidad.

⁷³ Estudio del Sistema Integral de Movilidad Sustentable para el Valle de Toluca, Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos Sobre Energía y Medio Ambiente A.C. Diciembre 2014, p. 22

La infraestructura vial de la entidad se mejoró aproximadamente al mismo tiempo que aumentaba la población, pero el crecimiento de la población redujo la eficiencia de la estructura vial, disminuyendo la capacidad actual insuficiente para las funciones regionales.

“El desarrollo y la planeación urbana deben guiarse bajo la perspectiva de la accesibilidad y la conectividad, por medio de la integración de sistemas de transporte que permitan a los habitantes estar cerca, tener acceso a todos los barrios de la ciudad, estar conectados con servicios, vivienda, empleo, recreación, con amigos y familiares de una manera segura, eficiente y económica; así como facilitar el flujo de bienes hacia y dentro de la ciudad.”⁷⁴

No se requiere un aumento en las tarifas, sino reordenar el transporte, existen muchas concesiones, es necesario diseñar rutas que garanticen un traslado seguro y de buena calidad.

El gran problema de movilidad se debe a la falta de planificación y crecimiento urbano descontrolado por la falta de continuidad de las políticas públicas y la falta de coordinación entre los gobiernos locales.

Falta iniciativa y voluntad para detener y controlar el caos de una manera que realmente satisfaga las necesidades de movilidad de las personas, es un grave error que las rutas sean diseñadas por las propias empresas de transporte y no planificadas por las autoridades correspondientes.

⁷⁴ Estudio del Sistema Integral de Movilidad Sustentable para el Valle de Toluca, Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos Sobre Energía y Medio Ambiente A.C. Diciembre 2014, p. 24

Las autoridades del Estado de México, no tienen una idea clara de cómo debe ser en un futuro el transporte público en esta entidad, por lo que, si no se actúa pronto, los problemas de movilidad serán muy graves, es preciso desarrollar proyectos y políticas públicas en materia de movilidad.

“Dada la relación funcional entre la Zona Metropolitana del Valle de Toluca con el resto del Estado de México y la región centro del país, el número de desplazamientos cotidianos son elevados. Su importancia se fortaleció a principios de 1970, a partir de la consolidación del sector industrial, que se vio reflejada directamente en el incremento poblacional, la expansión de la mancha urbana así como la necesidad de mayor equipamiento e infraestructura vial tanto como eje articulador al interior de la ciudad como para fortalecer la comunicación con el exterior.”⁷⁵

Se prevé un aumento de 1,7 millones de vehículos, lo que aumentará el tiempo de viaje de los usuarios del transporte público de una media de 64 minutos a 76 minutos. La primera estrategia propuesta por los expertos consiste en construir 10 nuevas líneas de Mexicobus, de 180 kilómetros de longitud realizando 1,4 millones de viajes diarios y más de 300 kilómetros de ciclovías para completar la red.

“Así como los sistemas de transporte definen la estructura de la ciudad, el género define la estructura de la sociedad. Como señalan Kunieda y Gauthier (2007) “El género diferencia los roles y las responsabilidades económicas y sociales (...) en cada lugar específico o contexto cultural particular, el comportamiento de cada género, sus patrones y definiciones deben ser atendidos y

⁷⁵ Estudio del Sistema Integral de Movilidad Sustentable para el Valle de Toluca, Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos Sobre Energía y Medio Ambiente A.C. Diciembre 2014, p. 36

tenidos en cuenta para el diseño y planificación de los sistemas de transporte urbano. Los hombres y las mujeres tienen diferentes necesidades de desplazamiento, distintos comportamientos y niveles desiguales de acceso al transporte. Así, se hace necesario planear teniendo en cuenta dichos roles y responsabilidades.”⁷⁶

Es necesario fomentar que las ciudades, sean más compactas y estén mejor conectadas, eso se logrará con políticas de densificación, con el establecimiento de un balance entre los empleos y la vivienda local, con conexiones de transporte público para los nuevos desarrollos, con usos mixtos del suelo y con el incremento de los espacios públicos y de recreación.

Es necesario que el Estado centralice en una sola secretaría las funciones relacionadas con la infraestructura y el servicio de transporte masivo, para evitar decisiones y acciones dispersas, también es importante modernizar y homologar los programas de verificación vehicular existentes en la zona metropolitana del Valle de México, se deben generar y fortalecer programas de seguridad vial, por último las se debe desarrollar un paquete de instrumentos fiscales que apoyen directamente la consolidación de la red Integrada de transporte.

5.2. Ineficiencia e Inseguridad en el Transporte Público en el Estado de México

El Transporte Público, es el medio con mayor demanda en nuestro Estado, cada día miles de personas recurren a este para poder trasladarse de un lugar a otro, sin embargo y aunque pudiese parecer una práctica sencilla del día a día de las

⁷⁶ Estudio del Sistema Integral de Movilidad Sustentable para el Valle de Toluca, Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos Sobre Energía y Medio Ambiente A.C. Diciembre 2014, p. 50

personas la realidad de nuestro transporte en el Estado, permite ver lo vulnerables que somos los usuarios e incluso los conductores ante la delincuencia e incluso la violencia que se presenta en las unidades.

“La violencia en el transporte público de la Ciudad de México y el área conurbada, se ha intensificado gravemente dejando al descubierto que los programas de prevención del gobierno capitalino han sido rebasados para detener los asaltos y crímenes contra los usuarios, que son casi 16 millones entre habitantes, trabajadores y visitantes, afirmó el diputado Leobardo Urbina Mosqueda.”⁷⁷

En el Estado el Estado de México, son escasos sino es que inexistentes los programas de prevención dentro del Transporte Público, la gente a su manera a adoptado formas en las que puede ser más cauteloso a la hora de viajar en dicho transporte, ya que es necesario cuidarse incluso de los mismos usuarios e incluso de conductores.

Desafortunadamente las mujeres siempre han sido blanco fácil, para la delincuencia, incluso los mismos usuarios son quienes han llegado a faltar el respeto a mujeres dentro de las unidades.

“El vicepresidente de la Comisión de Transporte en la ALDF, destacó que las autoridades encargadas de controlar microbuses, autobuses, trolebuses y taxis, entre otros, no han tenido éxito para tener una estrategia puntual que les permita prevenir que cualquier

⁷⁷ Preocupa violencia en el transporte público, 01 de Marzo de 2012, www.aldf.com.mx

persona, sin el menor conocimiento de la conducción de un vehículo, se convierta en chofer de estas unidades.”⁷⁸

Es el Gobierno junto con los transportistas, quienes deben tomar las medidas necesarias para erradicar tanta inseguridad dentro de dicho transporte, puesto que no solo peligra la integridad de los usuarios sino incluso en muchas ocasiones son los conductores los que son golpeados, insultados y asaltados por mencionar solo algunas de las múltiples cosas que les hacen.

En diversos medios de Transporte, hemos observado incluso en videos que circulan por redes sociales, la forma en que los delincuentes abordan las unidades haciendo creer a los conductores que son usuarios comunes, les apuntan con armas de fuego o con armas blancas, para quitarles el dinero y muchos han muerto al resistirse y al negarse a dar sus pertenencias.

Conductores y usuarios del transporte público, son objeto fácil para los delincuentes y a pesar de que éste problema, se hace más grande con el tiempo ninguna autoridad he hecho algo por erradicarlo.

“A pesar de que ambas entidades (Edo. de México y CDMX) han implementado diversos operativos para prevenir la comisión de delitos a bordo del transporte público, las medidas no han sido suficientes. En relación con el mismo periodo del 2021, las cifras se mantienen con una ligera disminución en 2022.”⁷⁹

La movilidad urbana es uno de los mayores desafíos que enfrentan las ciudades mexicanas en la actualidad, hasta ahora, la mayoría de las políticas de

⁷⁸Preocupa violencia en el transporte público, 01 de Marzo de 2012, www.aldf.com.mx

⁷⁹ARRIAGA, Ivonne. Cierra 2022 el estado de México como la entidad con más delitos en el transporte público Noticias Pasajero7, México 2022

transporte urbano han dado prioridad a los automóviles, lo que se ha traducido en un rápido aumento de automóviles, generando problemas como la congestión y la contaminación del aire, además, ninguna ciudad ha logrado que el transporte público sea una alternativa viable al automóvil en términos de seguridad, comodidad y rapidez.

El rápido crecimiento en la propiedad de automóviles, incluso en ciudades altamente congestionadas como el Valle de México, ha significado que muchas personas estén dispuestas a pagar cantidades significativas de tiempo y dinero para poder poseer y utilizar ampliamente automóviles. El transporte público es un modo de transporte de baja calidad y muchos habitantes de la ciudad se abstienen de usarlo cuando pueden permitirse comprar un automóvil.

La baja calidad del transporte público es en gran medida el resultado de concesiones privadas. Los sistemas de transporte activos que funcionan en México generalmente no cumplen con las tres condiciones mínimas deseables de una concesión, las cuales consisten en:

- 1.- Que el bien concesionado sea una ruta o corredor de transporte que designe el gobierno como resultado de estudios de demanda.
- 2.- Que las concesiones se entreguen a empresas de transporte, no a particulares y que el gobierno determine las condiciones de operación, tarifas, horarios, frecuencias de servicio, vehículos, responsabilidad legal, etc. al mismo tiempo que vigile que sean cumplidos por el concesionario.

En México, estas condiciones no se cumplen porque el bien concesionado suele ser no una ruta sino el derecho de explotarla comercialmente, y la concesión suele ser otorgada no a empresas de transporte sino a individuos. Esto genera el

fenómeno del hombre-camión, donde se crean los incentivos para que los concesionarios compitan entre sí por pasajeros cada día. Los sistemas de concesión individual impiden la existencia de economías de escala en los servicios de transporte público, imposibilitan la especialización de los servicios y desincentivan la inversión en mejores unidades y tecnología.

“José Guadalupe Uribe Guerra, presidente del Comité del Transporte en el Estado de México, denunció que desde el 2008 a la fecha, se ha registrado un incremento de más de 300 por ciento en el robo a transporte público y, destacó que en los municipios del norte y oriente de la entidad mexiquense, se registra el mayor número de hechos violentos.”⁸⁰

La regulación del servicio es imprescindible, para quienes utilizan cotidianamente el transporte público ya que los términos de la concesión son violados sistemáticamente por los operadores, al igual que el reglamento de tránsito local, prácticamente todas las unidades de transporte público circulan con las puertas abiertas y realizan paradas en sitios no permitidos, pese a que el reglamento de tránsito lo prohíbe, de igual forma, las unidades de transporte público colectivo concesionado incumplen con los estándares mínimos de seguridad pues se encuentran en mal estado e incluso en muchas de las veces ya cumplieron su vida útil, pero siguen en circulación.

Los gobiernos municipales son los principales responsables de regular el tráfico local y el desarrollo urbano, incluida la construcción y el mantenimiento de caminos y espacios públicos. Los gobiernos locales suelen tener una oficina de transporte, que puede depender directamente de la oficina de seguridad pública, los gobiernos locales tienen el poder constitucional de intervenir en el desarrollo y la

⁸⁰ ALZADA, Ignacio. Suben 300% los asaltos a transportistas en Edomex, Milenio, México 2015

aplicación de los programas de transporte público, pero esta responsabilidad ha sido asumida por la mayoría de los gobiernos estatales de todo el país mediante la promulgación de leyes estatales de transporte público.

“Representantes de líneas de autobuses que dan servicio en el Estado de México asistieron a la Cuarta Reunión Regional Interinstitucional de Prevención al Asalto del Autotransporte de Pasaje y Turismo para entregar un informe de los asaltos a usuarios que son cometidos todos los días en el transporte público, delito que desde 2008 aumentó 300%.”⁸¹

Los municipios han transferido la tarea del transporte público tanto taxis como transporte colectivo, a los gobiernos estatales porque la mayoría de ellos no cuenta con los recursos humanos, financieros y tecnológicos para llevar a cabo dicha tarea.

Las tarifas, las ubicaciones y el transporte público en el Estado de México son muy diferentes a los de la Ciudad de México. Esto se debe a que se aplican diferentes leyes de tránsito y las paradas están más alejadas, lo que a menudo resulta en tarifas más altas.

Trabajar en el transporte público en el Estado de México es un riesgo mortal ya que los intereses de la empresa y los operadores se ven amenazados por delincuentes.

La extorsión se registra a diario en prácticamente todas las rutas de transporte, pero pocas personas se atreven a hablar por temor a represalias.

⁸¹ GARDUÑO, Javier. Aumentó 300% robo a transporte público en Edomex desde 2008, 24 Horas el Diario sin Límites, México 2015

Los golpes, los secuestros, los robos provocados e incluso los asesinatos son cada vez más los medios violentos que utilizan los delincuentes para exigir cuotas a los operadores del transporte público.

“Altos costos monetarios y de tiempo para la ciudadanía mexiquense. Según la Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto de los Hogares 2020, en el Estado de México el gasto corriente monetario promedio trimestral de los hogares asignado al transporte público fue de \$1,742, o 5.7% de su gasto total”.⁸²

En la entidad ocurren más de la mitad de los delitos denunciados a nivel nacional, aunque las cámaras para mitigar y documentar la incidencia son obligatorias por norma desde 2013, apenas el 10% de las unidades han cumplido y las han instalado según informes del gobierno.

De acuerdo a los datos de la encuesta nacional de victimización y percepción sobre Inseguridad del INEGI 2014, los delitos más frecuentes en el Estado de México, son el robo o asalto en la calle o en transporte público, la extorsión y el robo total o parcial de vehículo en ese orden.

Los municipios de Ecatepec, Cuautitlán Izcalli, Los Reyes La Paz, San Vicente Chicoloapan, Ixtapaluca y Tlalnepantla se encuentran entre los más peligrosos, principalmente en las rutas de acceso a la Ciudad de México, cercanas a la Autopista México-Querétaro, la México-Pachuca y la México-Puebla.

⁸² IMCO, Centro de investigación en política pública. Elecciones 2023: transporte público en el estado de México, México 2023

El Estado de México cuenta con redes de transporte y las conexiones más amplias de todo el país, pero esto no necesariamente significa que sean las más seguras.

En el Estado de México, 7 de cada 10 asaltos al transporte público, en especial combis y camiones, se realizan con violencia y en algunos casos, a mano armada. Además, un dato relevante en esta zona es que tan solo diez de sus 125 municipios concentran el 68% de estos delitos.

Por otro lado, debemos contemplar que las unidades de transporte representan un importante foco de contaminación ya que muchas de ellas no se encuentran en buenas condiciones puesto que son muy viejas, por lo tanto, dicho servicio se vuelve lento y además de eso contamina.

Es necesario usar el transporte Público, debemos desplazarnos para estudiar, para trabajar, estamos obligados a hacerlo, es por eso y muchas razones más que pese a que el aumento de la tarifa de este servicio la población sigue usándolo y lo único razonable sería que fuera un servicio de calidad, seguro y eficaz.

No es posible que las autoridades no den solución, a un problema que lleva presentándose desde ya hace muchos años y no importa que tantos estudios existen al respecto, necesitamos resultados.

5.3. Exposición de opiniones de tratadistas que se manifiesta a favor de Reglamentar esta actividad

Los sistemas de movilidad pública y masiva deben fortalecerse como única estrategia para brindar servicios eficientes, seguros, económicamente accesibles e integrales.

Cada año mueren en la entidad, 4 mil personas por enfermedades respiratorias asociadas a la mala calidad del aire por los automóviles y camiones, otras mil 756 muertes fallecen por accidentes viales.

Las propuestas enfocadas a resolver las problemáticas anteriores fueron hechas por el Centro de Transporte Sustentable de México y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Sus proyectos son los siguientes:

1. Creación de una red integrada de transporte masivo. Las organizaciones proponen la construcción de nueve líneas de Mexibús, adicionales a la ya existente y además otras dos líneas del Tren Suburbano. Con el fin de satisfacer la demanda de movilidad dentro del estado de México, concretamente de los municipios de la Zona Metropolitana.
2. Movilidad con integración tarifaria. Para evitar la disparidad en las tarifas, las organizaciones propusieron a los candidatos que se emplee una tarjeta inteligente como modo de cobro en todos los transportes del Estado de México.
3. Infraestructura para el acceso al transporte público. Estaciones para estacionar bicicletas y automóviles en los paraderos, estaciones o centros de transferencia son algunas de las propuestas hechas por estas organizaciones en este punto.

4. Freno a la construcción de autopistas urbanas y demás vialidades. Señalan que hasta que no se tenga una buena planeación de los temas de movilidad, las autoridades deben evitar construir este tipo de infraestructuras que fomentan el uso del transporte privado.
5. Control de las ciudades dormitorio. La propuesta del Centro de Transporte Sustentable de México es que a largo plazo se creen comunidades más compactas y conectadas con los centros de trabajo.
6. Creación de compañías de transporte. Estas empresas agruparían a todos los operadores de microbuses y combis con el fin de que las condiciones de cada unidad estén controladas por una política empresarial, así como también la prestación del servicio.
7. Institución gubernamental del transporte capacitada. Proponen que una sola institución sea la que se encargue de diseñar y poner en marcha los proyectos relacionados con el buen funcionamiento del transporte público y privado.
8. Control de emisiones contaminantes. Con esto pretenden reforzar los programas de verificación vehicular y homologar los parámetros de los contaminantes que pueden emitir los automóviles del estado.
9. Disminuir a 50 por ciento el número de accidentes viales. Proponen que esto se logre con campañas de educación vial y mejoramiento de caminos y carreteras.
10. Movilidad Ecológica. Esto se podría obtener, dicen las organizaciones, con la creación de mecanismos fiscales que promuevan el uso de automóviles poco o nada contaminantes. Así como también con el establecimiento de un “impuesto verde”.

10 Estrategias de Movilidad para un Estado de México Competitivo, Seguro y Sustentable, propuesta por el Centro de Transporte Sustentable de México

Las estrategias vienen enmarcadas dentro de la necesidad de desarrollar un plan de transporte metropolitano, que tome en consideración que la movilidad de la región trasciende desde hace 20 años y cada vez más, los límites políticos entre el Distrito Federal y los municipios conurbados en el Estado de México. Las diez estrategias se describen a continuación:

1. Red Integrada de Transporte Masivo – se propone la construcción de 9 líneas de BRT Mexibús adicionales a la existente para atender los viajes internos al Estado de México en la ZMVM, para un total de 180 km de carril confinado moviendo alrededor de 1.4 millones de pasajeros al día de forma rápida, confortable y segura. Además, se plantea la adición de 2 líneas de Tren Suburbano, una conectada a una extensión de Tren Ligero, y una tercera línea de la misma tecnología, pero de naturaleza interurbana que conecte a la Ciudad de México con Toluca. El componente de riel cargaría 1 millón de pasajeros al día con un total de 151 kilómetros de infraestructura.

2. Movilidad con Integración Tarifaria – se propone la creación de los mecanismos institucionales y financieros para permitir la integración fiscal de todos los modos de transporte público y de cobro al privado con un solo medio de pago – una tarjeta inteligente sin contacto – para todos los habitantes de la zona metropolitana, empezando por los modos en el Estado de México. Esta integración tarifaria aumentaría la calidad y conectividad de la red de transporte.

3. Infraestructura para el Acceso al Transporte – se reconoce la necesidad de fortalecer la infraestructura existente para acceder al sistema de transporte colectivo, masivo, y privado, y así permitir a los usuarios más vulnerables como los niños,

ancianos, y discapacitados, llegar a más destinos con mayor facilidad. Se propone la adecuación masiva de las estaciones, terminales y paraderos del sistema de transporte público, la instalación de 360 kilómetros de carriles exclusivos y estacionamientos para bicicletas, y la construcción de 15 estacionamientos a distancia (Park-n-Ride) para viajeros metropolitanos que no pueden dejar a su automóvil.

4. Más Vías no son la Vía – la construcción de autopistas urbanas a nivel y elevada deteriora el entorno urbano al crear barreras indeseables y de poco acceso local. Además, contribuyen a aumentar la polución visual, sonora y de aire de la ciudad, y con pocos beneficios en movilidad a largo plazo debido a que en algunos años después de construida la infraestructura, está ya se encuentra saturada de nuevo. Es por esto que se propone un alto en la construcción y ampliación de la red de autopistas urbanas, buscando analizar qué alternativas de transporte serían más costo-efectivas en el mediano plazo para el problema de movilidad del Estado de México, que cada día sufre peores niveles de congestionamiento.

5- Ciudades Densas, Compactas y Conectadas – la rápida expansión de la mancha urbana hacia el Estado de México, y fraccionamientos mayoritariamente habitacionales con pocas conexiones a empleos y centros de actividad, aunado a infraestructura diseñada para el automóvil privado a pesar de que las poblaciones con bajos recursos viven aquí, han alimentado la problemática y el deterioro de la calidad de vida de los mexiquenses. Es por esto que se propone hacer una transformación tanto en los códigos de reglamentación como el Libro V y en los grandes proyectos de desarrollo urbano llevándose a cabo, buscándolos hacer más sustentables. Esto implica un mejor balance entre empleos y viviendas, más infraestructura para peatones, bicicletas y transporte público, y áreas verdes que permitan generar comunidades que no sean solo dormitorio.

6. Empresas Solidas, Vehículos Nuevos, Mejor Servicio – para poder mejorar las condiciones deterioradas del transporte colectivo en el Estado de México es necesario plantear una reestructuración de la oferta del mismo desde el nivel organizacional.

Para esto se propone formalizar y eficientar los procesos de producción de los transportistas actuales del Estado en empresas organizadas con procesos de negocios que busquen la calidad para los usuarios. Mucha de la flota de baja capacidad que actualmente opera en el Estado de México es inadecuada para los volúmenes de personas que las utilizan, volviéndose costosas para sus operadores, y consumiendo valioso espacio vial. Es por esto que una proporción de la flota actual debe de incorporarse dentro de las compañías de transporte masivo planteadas, dejando solo una pequeña fracción de propietarios de vehículos bajo el esquema actual de operación.

Además, la formalización en empresas competitivas permitiría renovar la flota y consecuentemente mejorar la seguridad para los usuarios, reducir los costos para los operadores, y reducir emisiones locales y de efecto invernadero.

7. Instituciones Fuertes, Agiles y Capacitadas – la fragmentación en la toma de decisiones dentro de las entidades responsables por la planeación y operación del transporte en el Estado de México atenta contra lograr proyectos de gran magnitud y alcance. Esta atomización de decisiones puede ser atendida al centralizar las decisiones en una sola área dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte del Estado. Además, la creación de un organismo técnico gestor que integre las funciones de financiamiento, planeación, y regulación de la operación velando por los intereses del usuario es necesario para avanzar las acciones que requiere la región en materia de proyectos de transporte y movilidad.

8. Aire Limpio en el Estado de México – el historial de homologación de las medidas de verificación vehicular entre el Distrito Federal y el Estado de México han permitido obtener importantes disminuciones en las emisiones contaminantes a lo largo del tiempo. Sin embargo, en la actualidad, la flota de vehículos registrados en el Estado, emiten una cantidad desproporcionada de las emisiones de la ZMVM, y es necesario realizar una homologación de nuevo para que todos los vehículos que transiten en la zona metropolitana gradualmente emitan menos por kilómetro recorrido. Esta propuesta se enfoca en el parque automotor de gasolina.

9. Estrategia Integral de Seguridad Vial – como parte de la década de acción de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) para mejorar la seguridad vial por 10 años, se proponen acciones de capacitación institucional (recolección de datos y monitoreo), mejoras en la infraestructura, y campañas de educación al usuario. Se busca una reducción a 50% de los niveles actuales en los próximos dos sexenios administrativos para el Estado de México.

10. Financiamiento para la Movilidad Sustentable – para poder ejecutar las diez acciones estratégicas y garantizar su factibilidad dentro del contexto actual para el Gobierno del Estado de México, se identifican costos aproximados para los proyectos más grandes de infraestructura, y posibles fuentes de financiamiento para cubrir estos gastos en los próximos 10 años. Se busca implementar mecanismos fiscales innovadores como un impuesto verde, garantías y subvenciones a inversiones del sector privado relacionadas con transporte sustentable, utilizando ingresos ligados a la venta y uso del automóvil privado.

El impacto global de las diez acciones propuestas en cada uno de los rubros de calidad de vida y desempeño de la región proyectados al 2025 como horizonte común de evaluación son: Competitividad – Reducción del 46% en tiempo de viaje

promedio para los usuarios de la red de transporte masivo, equivalente a 1.5 millones de horas-hombre al día y casi 30 millones de pesos de valor económico a la productividad.

La racionalización de la oferta además permite reducir costos de la provisión del transporte para los empresarios, ahorrando casi el 46% de los costos de operación para aquellos que se vinculan a la oferta de transporte masivo, y un 13% globalmente, representando ahorros por \$2 mil millones de pesos al año. • Equidad Social.

El 63% de los viajes en transporte público se realizan en transporte masivo de calidad, lo cual beneficia a los usuarios que tienen que viajar más lejos y que generalmente cuentan con menores ingresos. Estos usuarios tendrían un ahorro importante en sus gastos dedicados al transporte, con los usuarios que realizan transbordo (casi la mitad) gastando hasta 24% menos por viaje gracias a una tarifa integrada. Seguridad Vial – Una reducción en los accidentes viales y fatalidades causadas por esto a 50% de los niveles actuales en 10 años, representando un ahorro mayor al 50% si se considera la tendencia actual que incrementa este valor. Para el año 2025, 1,800 familias mexiquenses menos perderían a un ser querido por un accidente de tránsito.

Transporte Público Masivo en la Zona Metropolitana del Valle de México. Proyecciones de demanda y soluciones al 2024, por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. ITDP.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, preocupado por contar con una herramienta formal que fortalezca la planeación de la movilidad en la Ciudad de México, se dio a la tarea de capacitar a un equipo para desarrollar un modelo de transporte y actividades para la Zona Metropolitana del Valle de México.

Este modelo constituye un instrumento de planeación que permite proyectar los efectos de políticas de transporte en la ciudad, evaluando su impacto no sólo en la red de transporte, sino también en las actividades socioeconómicas. En los trabajos reportados en este documento, esta herramienta de modelación es usada para evaluar un sistema integrado de transporte a nivel metropolitano.

Objetivo de este estudio es: diseñar un modelo matemático de actividades socioeconómicas y transporte que refleje las características de movilidad actuales y futuras de la zona metropolitana del valle de México y que permita:

- Identificar, cuantificar y formalizar los principales ejes troncales en la ZMVM.
- Evaluar opciones de crecimiento de la Red de Metrobús y Mexibús, sin contraponer el aspecto fundamental de consolidación y crecimiento de un Sistema Integrado de Transporte que incluya al STC Metro y a otros sistemas.
- Generar insumos estadísticos que sustenten las propuestas y decisiones para desarrollar transporte masivo, sea Metrobús, o Mexibús, Metro o Tren suburbano en el mediano plazo.

5.4. Propuesta para la creación de Grupos de Inspección al Transporte Público, así como de Módulos de Inspección que se encarguen de efficientar y garantizar que el servicio de transporte público se preste conforme a lo que dicta la ley

Es indudable el hecho de que necesitamos autoridades visibles y accesibles a la sociedad que se encarguen de vigilar, organizar y efficientar el servicio de Transporte Público.

Actualmente y pese a las leyes y reglamentos ya establecidos, no se cuenta con autoridades que la sociedad pueda identificar y a las cuales se pueda recurrir en caso de ser necesario.

“El problema es muy difícil de atender porque es mayor el número de asaltantes que quienes cuidan al pasaje. Hacen falta policías y por qué no, policías encubiertos a bordo del transporte vestidos como civiles pero que se encuentren capacitados y listos para actuar en cuanto se detecte un asalto, el también transportista, dijo que de nada sirven los operativos si se detiene al asaltante y el pasajero no acude a denunciar ante el Ministerio Público.”⁸³

Es innegable el hecho de que dichas visitas de inspección se realizan en algunas zonas de específicas del Estado de México, pero es necesario que dichas visitas se hagan de manera periódica y definida, y no solo en casos en los que la delincuencia o el mal servicio por parte del Transporte se hayan evidenciado.

⁸³ ARRIAGA, Ivonne. cierra 2022 el estado de México como la entidad con más delitos en el transporte público Noticias Pasajero7, México 2022

Es necesario que se generen grupos de inspección con horarios, rutas, definidos bien definidos y establecidos de manera estratégica en cada localidad y lugar en donde se preste dicho servicio de transporte dentro del Estado.

Creación de Grupos de Inspección al Transporte Público en el Estado de México:

Debido a los múltiples factores negativos que a lo largo de mucho tiempo han influido en que el Transporte Público en el Estado de México, sea uno de los peores servicios, de los más peligrosos y caros en el país, es importante que dicho servicio sea vigilado y regulado de manera periódica por autoridades designadas por la Secretaría de Movilidad, dotadas de autoridad para determinar, vigilar y en su caso negar a los Conductores la práctica del servicio en determinado momento así lo fije el Grupo de Inspección.

“El programa denominado Plan 3 (Transporte Estatal Seguro) se puso en marcha ayer con mil 160 elementos del Ejército Mexicano y la Marina, así como policías federales, estatales y municipales distribuidos en 100 puntos del estado de México, a fin de brindar seguridad a los pasajeros del transporte público, principalmente el valle de México.”⁸⁴

Se ha generado por parte del Gobernador, el programa denominado “Plan 3” integrado por elementos del Ejército Mexicano, la Marina, Policías Federale

⁸⁴ Periódico. La Jornada. Martes 10 de marzo de 2015, p. 28 Ecatepec, México.

Estatales, sin embargo, dicha estrategia no ha funcionado en la magnitud necesaria como para combatir el problema de raíz, ¿Por qué?, porque dicho programa se realiza de forma muy variada, en muchas partes del Estado, ni siquiera se ha realizado.

Por otra parte, el Estado en conjunto con la Secretaría de Movilidad y en su caso con la Policía Estatal, deben generar grupos de personas con un perfil determinado, adiestrados de manera adecuado como para asumir y enfrentar revisiones en los transportes, así como para poder controlar de manera inteligente y con técnica los conflictos que pudiesen derivar en el ejercicio mismo de la vigilancia.

Es indudable del hecho de que las inspecciones hasta hoy realizadas han funcionado y de esta forma se han prevenido múltiples delitos, por lo que dichas inspecciones son viables y efectivas, de ésta forma lo más indicado es que se sigan realizando, pero que se realicen de forma permanente en cada una de las rutas en nuestro Estado.

Es necesario que designe a determinado grupo de policías preparados específicamente para desempeñar la vigilancia en Autobuses de Transporte Público, generar horarios estratégicos para que se realice la inspección.

“El comisionado de seguridad estatal, Damián Canales Mena, indicó que del primero de febrero al 6 de marzo se realizaron 30 mil 453 revisiones a vehículos de transporte público. Algunos de los

detenidos fueron sorprendidos en flagrancia por robo a transporte, otros con armas de fuego o blancas y hasta con estupefacientes”⁸⁵

Es necesario que día con día los usuarios del Transporte, viajen de manera segura, por lo que dicha estrategia de vigilancia debe realizarse todos los días y de ésta forma garantizar a los usuarios que viajaran de forma segura.

“Tanto en 2019 como a inicios de 2022, diputados mexiquenses propusieron reformas al Código Penal de la entidad para equiparar a delito grave el robo en el transporte público con penas de hasta 20 años de prisión (que no prosperaron) para quien cometa este delito.”⁸⁶

Es importante resaltar que en dichas revisiones se debe someter de igual forma al conductor y verificar que las condiciones en las que se encuentra trabajando sean las adecuadas y de no ser así se consignará al conductor con la autoridad correspondiente.

Una vez que el grupo de vigilantes haya realizado dicha revisión se procederá a registrarlo en documentos oficiales en donde conste que determinada unidad a determinada hora y fecha en que se realizó dicha revisión, así como los datos completos del Conductor.

⁸⁵ . Periódico. La Jornada, México 2015

⁸⁶ ARRIAGA, Ivonne. cierra 2022 el estado de México como la entidad con más delitos en el transporte público Noticias Pasajero7, México 2022

Por medio del registro de los conductores y las unidades que fueron sometidas a revisión se podrá determinar con mayor facilidad en que rutas y que unidades son las más propensas a la delincuencia, así como para determinar cuáles son las que prestan el servicio de manera adecuada.

Módulos de Inspección para el Transporte Público:

Los Módulos de Inspección son Instalaciones situadas estratégicamente en cada localidad, se encuentran a cargo de un Inspector designado por la Secretaría de Movilidad, el cual tiene como función principal, el inspeccionar los autobuses, así como vigilar que las condiciones en las que el conductor prestará sus servicios sean las establecidas en la norma, todo esto deberá realizarlo al inicio del día antes de que los conductores presten el servicio.

“Las empresas modelo ofrecen un servicio que engloba estos aspectos al implementar medidas tecnológicas de seguridad y optimización del recaudo, lo que favorece la renovación del parque vehicular y su mantenimiento, aunado a la profesionalización de sus operadores, quienes además son minuciosamente seleccionados, señaló el secretario del transporte Ismael Ordóñez quien reconoció que esta estrategia también buscará renovar el parque vehicular, mantenimiento de las unidades y la profesionalización de los operadores.”⁸⁷

⁸⁷ El Edomex informa, Supervisan nuevo esquema de transporte público de pasajeros, México 2013

El poder establecer Módulos de Inspección permitirá que se observe de manera más cercana la problemática en el transporte público, es decir desde la forma en cómo operan los conductores, la forma en que prestan el servicio, así como las condiciones en que se encuentra la unidad de transporte.

Una de las principales ventajas de los Módulos de Inspección es que se encontraran al alcance de la población, es decir que los usuarios podrán recurrir a éstos en caso de quejas sobre alguna unidad, por lo tanto, se podrá identificar de manera más rápida y concreta a aquellos conductores que no desempeñen dicha actividad con forme a lo establecido en la ley.

Los usuarios podrán recurrir a los Módulos y realizar alguna queja sobre las unidades, posteriormente el Inspector levantará un acta, en la cual se deberán indicar los datos de la unidad, así como del conductor y desde luego la razón de la queja.

El Inspector tendrá la capacidad de realizar actas sobre aquellos conductores o de las unidades que incurren en 3 faltas o más, dichas actas tendrán el poder de suspender al conductor para que deje de incurrir en las faltas cometidas, recibirá instrucciones para no volver a cometer la misma falta, se le pondrá a prueba y en caso de incurrir nuevamente en alguna falta se le negará la posibilidad de seguir prestando dicho servicio.

“El estrés ambiental tiene consecuencias en la salud mental, la calidad de vida de las personas, incluso en la economía: Paula de Gortari , constantino Macías García estimó que se requiere voluntad individual para cambiar hábitos de movilidad, quienes pasan más tiempo transportándose, con mayor frecuencia evalúan y perciben riesgos, dijo Fransilvania Callejas Pérez.”⁸⁸

Debido a la incapacidad por parte del Estado para poder prestar el servicio de Transporte Público, se generaron las concesiones por medio de las cuales los particulares pueden prestar dicho servicio de transporte con la autorización del Gobierno, por lo cual, la Secretaría de Movilidad será la encargada en su totalidad de generar los Módulos de Inspección en los cuales no podrá tener injerencia la participación los particulares, por consiguiente, los concesionarios en su caso serán los encargados de que sus conductores sean capacitados y cuenten los requisitos necesarios para la prestación del servicio.

Los Módulos de Inspección se encontrarán, operando la jornada total en que se presta el servicio de Transporte, para de esta forma poder vigilar y controlar a cada uno de los conductores, así como de corroborar que las unidades se encuentren en buen estado al momento de iniciar cada jornada.

“Gran porcentaje de habitantes de municipios como Nezahualcóyotl, Ecatepec, Tultitlán, Atizapán, Naucalpan, Cuautitlán Izcalli e, incluso, Toluca tienen que trasladarse diariamente a sus trabajos en la capital del país.

⁸⁸ Usuarios de transporte público se estresan en sus recorridos, https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2022_916.html

Pese a esto los sistemas masivos de transporte no han sido prioridad durante las últimas dos administraciones.”⁸⁹

Unidades en buen estado y la capacitación de conductores son clave para la mejora en el servicio.

Código Administrativo del Estado de México

Actualmente el artículo 7.11 del Código Administrativo del Estado de México señala lo siguiente:

Artículo 7.11. La Secretaría de Seguridad coadyuvará con la Secretaría de Movilidad, en las visitas de inspección y verificación del transporte público de pasajeros, quienes aplicarán las sanciones correspondientes en el ámbito de sus respectivas competencias.

Conforme a lo expuesto, considero que el artículo 7.11, del Código en mención debe reformarse y adicionarse de la siguiente forma:

Artículo 7.11. La Secretaría de Seguridad coadyuvará con la Secretaría de Movilidad, en las visitas de inspección y verificación del transporte público de pasajeros, quienes aplicarán las sanciones correspondientes en el ámbito de

⁸⁹ Redacción AD, Violencia e inseguridad a bordo del transporte público del Edomex, AD Noticias, 13 de septiembre de 2021

sus respectivas competencias, para lo cual deberá ejecutar el siguiente procedimiento:

DEL PROCEDIMIENTO DE OPERATIVOS EN EL TRASPORTE PÚBLICO

I.- La Secretaría de Seguridad tendrá que aplicar inspecciones a los autobuses en día indefinido, las cuales deberán realizarse cada mes, para lo cual la Secretaría de Seguridad denominará y establecerá un "Grupo de Inspección al Transporte Público".

II.- El Grupo de Inspección al Transporte Público; tendrá como principales actividades vigilar que se cumplan las características establecidas en el artículo 7.12 así como las establecidas en el 7.13 de ésta misma ley.

III.- Se crearán Módulos de Inspección los cuales se ubicarán en puntos clave de cada Región y en terminales del transporte público, los cuales tendrán como principal objetivo:

- a) Vigilar que el Transporte Público se preste conforme al establecido en la ley.
- b) Recibir quejas por parte del usuario.
- c) Identificar a las Unidades de Transporte público, así como a los conductores que no reúnan los requisitos necesarios señalados por la ley y sancionarlos.
- d) Informar a las autoridades correspondientes respecto a los conductores que reúnan 5 quejas o más en un periodo de 6 meses, y que conforme a la ley se les deba retirar o revocar la licencia de conducir.

IV.- Los Módulos de Inspección junto con la Secretaría de Seguridad; determinarán fechas fijas para la impartición de capacitación de programas autorizados por la Secretaría de transporte.

V.- Cuando los Módulos de Inspección se percaten de que un conductor se encuentre bajo el influjo de alcohol, enervantes o que la unidad de transporte se encuentre fuera de las condiciones mínimas para prestar el servicio se procederá a la detención tanto del conductor como de la Unidad de Transporte y serán puestos a disposición de la autoridad competente, haciendo constar en acta que el conductor ha incurrido en una falta, después de 3 faltas se le deberá suspender el permiso de conducir y no podrá retomar dicha actividad hasta después de seis meses, según sea la gravedad de la falta cometida.

El servicio de transporte público, es una actividad fundamental y necesaria en el Estado de México y por su complejidad así como por sus características requiere de una reglamentación mucho más específica así como de autoridades responsables de hacer cumplir lo que dicta la ley, pues no basta solo con generar leyes o reglamentos es indispensable precisar su cumplimiento y llevarlo a la práctica día con día pero sobre todo colocando al alcance de la sociedad la posibilidad de exigir un buen servicio así como de evidenciar las fallas del mismo.

CONCLUSIONES

PRIMERA. - La necesidad de transportarse de un lugar a otro surgió en el hombre básicamente desde el comienzo de su historia, ya que fueron determinantes los factores que orillaron al hombre a buscar mejores Alternativas en distintos lugares, factores como el clima, el hambre y la curiosidad de descubrir el mundo dieron como resultado que con el paso del tiempo el hombre desarrollada medios de transporte más eficientes y mecánicos.

SEGUNDA. - Con la invención de la rueda el desplazarse de un lugar a otro para el hombre se fue convirtiendo en algo más común y mucho más fácil, dando pie al desarrollo del comercio, ya que era por medio de carretas que transportaban alimentos, así como objetos que la gente podía destinar al uso de materiales de trabajo e incluso podían transportar animales y por supuesto se generaron transportes que pudieran manejar los hombres, así como trasladar a más de una persona.

TERCERA. - El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos o personas (contenido) de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte). Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances

técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes.

- CUARTA.** - Es responsabilidad del Estado vigilar que el servicio de transporte público, se preste conforme a lo que indica la ley, por parte de los particulares y del mismo Estado, es indispensable que dicho servicio sea de calidad, para evitar en lo posible el mal funcionamiento del transporte, se necesita de mayor vigilancia y de autoridades que sancionen a quienes no cumplan con lo estipulado en la ley.
- QUINTA.** - La historia del autotransporte camina paralela a los avances de los caminos, al crecimiento de la población, así como a los avances técnicos y científicos de la ingeniería del transporte. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene su origen funcional en la Secretaria de Estado y Derecho de Relaciones Exteriores e Interiores establecida el 8 de noviembre de 1821: Posteriormente, debido a las modificaciones efectuadas en el aparato de gobierno, las funciones relativas al ramo de comunicaciones y transportes se diseminaron entre varios organismos.
- SEXTA.** - Las autoridades encargadas de regular el Transporte Público son el Gobernador del Estado de México, La Secretaría de Comunicaciones y Transporte, así como la Comisión Estatal de Seguridad Ciudadana, dichas que deberán regular y reglamentar de manera eficiente y adecuada el funcionamiento del Transporte Público en el Estado de México.

- SEPTIMA.** - El maltrato por parte de los conductores hacia los pasajeros, no solo verbal, sino también a la hora de conducir y por supuesto el maltrato en general a los demás automovilistas. Esto es en parte, responsabilidad de las empresas concesionarias, que no regulan a su personal a cargo de las unidades, no ofrecen capacitación ni estándares de buena operación. Además, es preciso señalar que la Entidad mexiquense ha sido señalada con el mayor índice de feminicidios y de acoso sexual hacia mujeres en el transporte. A pesar de las cifras, carece de un transporte rosa amplio que corra por las principales vialidades del Estado.
- OCTAVA.** - Éste servicio se encuentra tan viciado tan lleno de fallas, pareciera que el usuario no tiene medios para exigir que el servicio por el que pagan tan alto costo corresponda a la calidad en el que se debiese prestar. El usuario en su mayoría está acostumbrado a lidiar con las faltas cometidas por parte de los conductores, conductores que además de todas, pocas veces cumplen con los requisitos señalados por la ley.
- NOVENA.** - Pese a que el transporte público es de suma importancia para el desarrollo de las actividades diarias de la sociedad, éste servicio es de pésima calidad, en su mayoría las unidades son viejas, sucias básicamente las condiciones en que se encuentran son deplorables. Gran parte del dinero que adquieren las familias por su trabajo se destina al uso del Transporte, simplemente porque para muchos es una necesidad básica porque no toda la población tiene la capacidad económica para poder adquirir un automóvil y es por desgracia que el sector más afectado por el cumulo de anormalidades que genera el Transporte Público, es el sector más vulnerable, el sector trabajador.

DECIMA. - Las acciones y políticas del transporte en el Estado de México, hasta el momento, no potencializan la equidad social entre las personas, pues están orientadas a atender las necesidades de grupos específicos y no para cubrir las necesidades del grueso de la población. La falta de inversión y mejora en el sistema de transporte público en las últimas décadas y la expansión de una infraestructura vial diseñada para atender sólo el 19% de los viajes que se realizan en automóvil privado, ha sido la causa de una política compleja que debe ser resuelta.

DECIMA PRIMERA. - Como resultado de la problemática que actualmente y a lo largo de mucho tiempo ha generado el transporte público en el Estado de México he generado en la presente Tesis una propuesta que señalo como propia para dar solución a éste problema.

PROPUESTA

A continuación, expongo la propuesta que he considerado es la más viable para dar solución a la problemática planteada, misma que deberá quedar integrada en el siguiente ordenamiento legal.

Código Administrativo del Estado de México

Conforme a lo expuesto, considero que el artículo 7.11, del Código en mención debe reformarse y adicionarse de la siguiente forma:

Artículo 7.11. La Secretaría de Seguridad coadyuvará con la Secretaría de Movilidad, en las visitas de inspección y verificación del transporte público de pasajeros, quienes aplicarán las sanciones correspondientes en el ámbito de sus respectivas competencias, para lo cual deberá ejecutar el siguiente procedimiento:

DEL PROCEDIMIENTO DE OPERATIVOS EN EL TRASPORTE PÚBLICO

I.- La Secretaria de Seguridad tendrá que aplicar inspecciones a los autobuses en día indefinido, las cuales deberán realizarse cada mes, para lo cual la Secretaría de Seguridad denominará y establecerá un "Grupo de Inspección al Transporte Público".

II.- El Grupo de Inspección al Transporte Público; tendrá como principales actividades vigilar que se cumplan las características establecidas en el artículo 7.12 así como las establecidas en el 7.13 de ésta misma ley.

III.- Se crearán Módulos de Inspección los cuales se ubicarán en puntos clave de cada Región y en terminales del transporte público, los cuales tendrán como principal objetivo:

- a) Vigilar que el Transporte Público se preste conforme al establecido en la ley.**
- b) Recibir quejas por parte del usuario.**
- c) Identificar a las Unidades de Transporte público, así como a los conductores que no reúnan los requisitos necesarios señalados por la ley y sancionarlos.**
- d) Informar a las autoridades correspondientes respecto a los conductores que reúnan 5 quejas o más en un periodo de 6 meses, y que conforme a la ley se les deba retirar o revocar la licencia de conducir.**

IV.- Los Módulos de Inspección junto con la Secretaría de Seguridad; determinarán fechas fijas para la impartición de capacitación de programas autorizados por la Secretaría de transporte.

V.- Cuando los Módulos de Inspección se percaten de que un conductor se encuentre bajo el influjo de alcohol, enervantes o que la unidad de transporte se encuentre fuera de las condiciones mínimas para prestar el servicio se procederá a la detención tanto del conductor como de la Unidad de Transporte y serán puestos a disposición de la autoridad competente, haciendo constar en acta que el conductor ha incurrido en una falta, después de 3 faltas se le deberá suspender el permiso de conducir y no podrá retomar dicha actividad hasta después de seis meses, según sea la gravedad de la falta cometida.

La propuesta que se presenta en ésta tesis, permite de una forma concisa generar soluciones a los distintos problemas que actualmente aquejan en nuestro Estado respecto al Transporte Público, es necesario que se vigile y controle la forma en que operan las unidades, así como evaluar el desempeño de los conductores, se debe generar un Transporte que se apegue a la ley y que preste un servicio de calidad.

FUENTES DE INFORMACIÓN

a) Bibliográficas

CÁCERES NIETO, Enrique. ¿Qué es el Derecho? Lenguaje y Derecho, Instituto de investigaciones jurídicas, México. 2016, p.15

DÁVILA TORRES, Nancy. Implementación de la Figura de Gobernador en el Palacio Nacional, PGA Pérez Góngora y asociados, México 2021

El mirador, Viajar en la época colonial, Caminos y transportes primarios, México.

Estrategia aduanera, Transporte terrestre en México: pasado, presente y futuro, México. 2019

Estudio del Sistema Integral de Movilidad Sustentable para el Valle de Toluca, Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos Sobre Energía y Medio Ambiente A.C. Diciembre 2014, p. 268

FERNÁNDEZ RUÍZ, Jorge. El origen del derecho administrativo en México, 2021

FRANKLIN, Maya, El transporte en los Estados Unidos antes y ahora, Time for kids nonfiction readers, Huntington Beach, CA. 2005, p.6

GUERRERO, Omar, Principios de administración pública, Biblioteca digital. Colombia. 1997

HERNÁNDEZ, Bertha, La ciudad y los tranvías: de las mulitas a la electricidad, La Crónica de Hoy, México. 2021

IMCO, Centro de investigación en política pública. Elecciones 2023: transporte público en el estado de México, México 2023

INFOBAE, México-Tenochtitlan: cuáles fueron los medios de transporte que utilizaron los mexicas, México 2022

ISLAS, RIVERA, Víctor M, Análisis de los sistemas de transporte, Publicación técnica No.307, Ed Santadilla Qro 2007, p. 13

JAUREGUI, Luis. Los transportes, siglos XVI al XX, Dirección general de publicaciones y fomento editorial de la UNAM y sus colaboradores, México. 2003.

LERIDA NAVARRO, Carlos. SANCHEZ GUTIÉRREZ, Juan Ignacio, Fundamentos del transporte, Aranzadi, España. 2023

PALMA, Martha. ¿Cuáles son las atribuciones de los alcaldes?, México 2021

PARADA, Ramón, Concepto y fuentes del derecho administrativo, Marcial Pons, Madrid, 2012. p. 11

PROM Y ARTEGA, Alberto, Justificación técnica y administrativa Servicio especializado de mantenimiento al sistema de vías del tren ligero, México. 2019, p.1

SANZ, DÍAZ, Carlos, Breve historia de Estados Unidos, Ed Catarata, Madrid, 2022, p 2

SERRIGNY, Denis. Droit public et administratif romain, París óp. cit., p. 162-163.

Sistema de información legislativa de la Secretaria de Gobernación

SORIA, D. La caducidad del acto administrativa, en AA.VV, Acto administrativo y reglamento, RAP, Buenos Aires, 2002, p. 261.

STEIN, Lorenzo. Movimientos Sociales y Monarquía. Madrid, Centro de Estudios Constitucionales. 1981 (1850). p. 33.

VALENCIA, GIRALDO, Asdrúbal, De la técnica a la modernidad construcciones técnicas, ciencia, tecnología y modernidad, Ed Universidad de Antioquia, Colombia, 2004. p. 108

b) Hemerográficas

ARRIAGA, Ivonne, Noticias Pasajero7, Cierra 2022 el estado de México como la entidad con más delitos en el transporte público. 16 de diciembre de 2022.

CHAVEZ, Silvia. DÁVILA, Israel. Corresponsales periódico La jornada, jueves 16 de mayo de 2013

CORONA, Salvador. Transporte, un flanco abierto en el Edomex, El economista, México 2017

CRUZ, Ivan. Transporte público del Edomex es el más inseguro del país, Data Noticias, Actualizada Junio 2023

El Edomex informa, Supervisan nuevo esquema de transporte público de pasajeros, México 2013

El sol de Toluca, Transporte articulado, el gran pendiente del valle de Toluca, Toluca 2020

El sol de Toluca, Valle de Toluca concentra alta cifra de muertes y choques, Toluca 2022

Excelsior Edomex impulsa acciones para mejorar transporte público 16/05/2013 15:11 Redacción

GARDUÑO, Javier. Aumentó 300% robo a transporte público en Edomex desde 2008, 24 Horas el Diario sin Límites, México 2015

GUADARRAMA, Ricardo. Elecciones Edomex 2023: Transporte público, obsoleto e inseguro, dicen especialistas, El Financiero. 2023

HUERTA, Josué. El Universal Estado de México, <http://www.eluniversaledomex.mx/otros/nota18049.html>

La Jornada. Martes 10 de marzo de 2015, p. 28 Ecatepec, Méx.

QUADRI DE LA TORRE, Gabriel. Transporte en Edomex: el caos, El economista, México. 2017

RAMOS, Filiberto, El Sol de Toluca, Más de siete mil asaltos contra usuarios de transporte público en 2022 en el Edomex, 22 de enero de 2023

Redacción Animal Político, 19 de diciembre de 2019.

Reporteros en movimiento, El problema del transporte público no es exclusivo del edomex: diputado Alfonso Bravo. Toluca 2013

c) Informáticas

ALONSO, Eduardo. Los operadores del caos, <https://metricadigital.com/los-operadores-del-caos/>, 2015

Hoy en la Salle, ¿Cuáles son las funciones de nuestros gobernantes?, Revistas digital.

HUERTA, Josué. El Universal Estado de México. <http://www.eluniversaledomex.mx/otros/nota18049.html>

Preocupa violencia en el transporte público, 01 de Marzo de 2012, www.aldf.com.mx

QUINTANA ORIVE, ELENA, "Principios básicos de la Administración imperial romana", Revista digital de Derecho Administrativo, Universidad Externado de Colombia

Redacción AD, Violencia e inseguridad a bordo del transporte público del Edomex, AD Noticias, 13 de septiembre de 2021

Secretaría de comunicaciones y transporte Blog, El caminero en la historia, México. 2015.

Usuarios de transporte público se estresan en sus recorridos, https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2022_916.html

d) Legislativas

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México

Código Administrativo del Estado de México