



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO**



**FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**“ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE URBANO  
EN EL MUNICIPIO DE TOLUCA”**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADO EN CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**PRESENTA  
SALVADOR FLORES ROMERO**

**DIRECTORA DE TESIS  
ROSA MARÍA ALMAZÁN FIGUEROA**

**FECHA  
DICIEMBRE 2014**

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>IV</b>
---------------------	-----------

### **CAPÍTULO PRIMERO ORÍGEN Y DESARROLLO DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS**

1.1. Derecho Administrativo.	1
1.2. Teoría General del Servicio Público.	3
1.2.1. Concepto de Servicio Público.	6
1.2.2. Clasificación de los Servicios Públicos.	8
1.2.3. Formas de Prestación de los Servicios Públicos.	11
1.3. Definición del Servicio Público de Transporte.	13
1.3.1. Evolución Histórica del Transporte.	14
1.3.2. Clasificación del Transporte.	23
1.3.3. Características Funcionales del Sistema de Transporte.	30

### **CAPÍTULO SEGUNDO MARCO JURÍDICO DEL TRANSPORTE**

2.1. Antecedentes Jurídicos del Transporte.	34
2.2. Legislación Federal.	35
2.2.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	35
2.2.2. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.	37
2.3. Legislación Estatal.	38
2.3.1. Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México.	39
2.3.2. Plan de Desarrollo del Estado de México 2011 – 2017.	39
2.3.3. Código Administrativo del Estado de México.	42
2.3.4. Reglamento de Tránsito Metropolitano.	44
2.3.5. Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México.	45
2.4. Legislación Municipal.	47
2.4.1. Plan de Desarrollo Municipal 2013 – 2015.	48
2.4.2. Ley Orgánica Municipal del Estado de México.	49
2.4.3. Bando Municipal del H. Ayuntamiento de Toluca.	50

**CAPÍTULO TERCERO**  
**LA CONCESIÓN PARA PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO.**

3.1. Concepto de Concesión Administrativa.	54
3.2. Fundamento Constitucional.	56
3.2.1. Elementos que integran la Concesión.	58
3.2.2. Procedimiento para obtener la Concesión.	59
3.3. Conceptualización y Función del Transporte Público en el Municipio de Toluca.	61
3.4. Características de la Concesión Administrativa.	63
3.5. Pérdida de los Derechos Otorgados a través de la Concesión.	64

**CAPÍTULO CUARTO**  
**DIAGNÓSTICO Y PROBLEMÁTICA ACTUAL DEL**  
**TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MUNICIPIO DE TOLUCA**

4.1. Aspectos Geográficos y Demográficos del Municipio de Toluca.	68
4.2. Crecimiento del Transporte Urbano en el Municipio de Toluca.	69
4.2.1. Empresas que prestan el Servicio Actual.	73
4.2.1.1. Rutas Establecidas.	75
4.2.1.2. Liderazgos en el Sector.	79
4.3. Punto de vista de la Autoridad sobre la Prestación del Servicio Público del Transporte Urbano.	84
4.4. Perspectivas del Concesionario sobre la Prestación del Servicio y su “roce” con la Autoridad.	88
4.5. Opinión del Ciudadano sobre la Prestación del Servicio de Transporte Urbano.	92
4.6. Propuestas para el mejoramiento del transporte público en relación a las opiniones vertidas por las autoridades – concesionarios – ciudadanos.	113
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>119</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>121</b>

**GLOSARIO DE TÉRMINOS**

125

**ANEXOS**

## INTRODUCCIÓN

El servicio de transporte es una actividad que se puede analizar desde **múltiples ángulos**; por ejemplo, según el medio donde **se mueve**, puede ser aéreo, terrestre o acuático; de acuerdo a **la carga**, puede ser de objetos, de personas o mixto. Si el transporte es terrestre, puede clasificarse según la infraestructura utilizada, en **ferroviario o por carretera**; en este último caso se divide en transporte en automóvil particular, **de alquiler** o en **autobús**.

El transporte también se clasifica de acuerdo al número **de pasajeros** que pueda mover, podrá ser de **baja capacidad** como el autobús o de **gran capacidad** como un tren ligero o el metro. De igual manera, se puede considerar el **transporte multimodal**, que son diferentes formas transporte, utilizadas de manera combinada para llevar un producto desde un origen hasta su destino y que incluye el transporte marítimo, ferroviario y por carretera.

Otra forma de examinarlo es según si se trata de transporte **urbano, suburbano o foráneo**, tanto de personas como de objetos. También por la autoridad que tiene jurisdicción sobre el servicio puede ser **federal, estatal o municipal**. Si cumple con las prescripciones normativas de la autoridad correspondiente, será transporte **regular** y en caso contrario, **irregular o “pirata”**.

Alrededor del servicio de transporte se identifican varios aspectos que también son objeto de estudio, como por ejemplo, **la tecnología** de los vehículos, el tipo de infraestructura, los materiales con los que puede construirse, las cuestiones del **medio ambiente**, el uso de dispositivos inteligentes para el control vehicular; los aspectos de seguridad, el transporte especializado para personas con capacidades diferentes, la **igualdad en la atención** a los grupos de población de escasos recursos, la logística y el uso de sistemas de información geográfica, como el **GPS**.

En este sentido y de acuerdo con todos los factores que forman parte de la problemática del transporte, en el desarrollo del presente trabajo, se pretendió **conocerlos a detalle**, con la finalidad de poder establecer un **diagnóstico** como antecedente importante para la **implementación de soluciones**.

En el capítulo primero titulado: **“Origen y desarrollo de los servicios públicos”**, se abordó el aspecto fundamental de los servicios públicos desde el

punto de vista del **Derecho Administrativo** y de la **Teoría General** de los Servicios Públicos, dando a conocer también su **conceptualización** y **definición**, así como la **clasificación** y las formas de **prestación** que adoptan los servicios públicos.

En la parte final de este mismo capítulo, se señaló la no menos importante **definición del transporte**, pero como parte integral del servicio público; asimismo, se mencionó su evolución histórica, la **clasificación** y las **características funcionales** del sistema de transporte.

En el capítulo segundo titulado: “**Marco Jurídico del Transporte**”, se abordó el aspecto fundamental del marco legislativo que le da sustento jurídico al servicio público de transporte de pasajeros y se dio a conocer desde tres esferas importantes: las legislaciones **federal, estatal y municipal**.

En el primer caso, es decir desde la **legislación federal**, se contemplaron los lineamientos jurídicos emanados de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es decir la **Carta magna** que rige la vida legal de todos los mexicanos que viven en su territorio; así como de la **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**, mencionando la relación jurídica que observan estos dos ordenamientos jurídicos con el servicio de transporte.

En el segundo caso, es decir el de la **legislación estatal**, obviamente se contempló a la **Constitución Política** del Estado libre y Soberano del Estado de México; asimismo, se mencionaron el **Código Administrativo** del Estado de México y dos reglamentos fundamentales en la problemática del transporte: el de **Tránsito Metropolitano** y el de **Transporte Público y Servicios Conexos** del Estado de México, en los cuales se mencionó la observancia legal de estos ordenamientos jurídicos con respecto al servicio de transporte público.

No hay que dejar de mencionar que, con la finalidad de conocer la orientación general y los alcances de las iniciativas para atender y hacer **más eficiente** el servicio de transporte público urbano y suburbano, en este punto de la legislación estatal, se mencionan los **diagnósticos y propuestas** formuladas en el **Plan de Desarrollo** del Estado de México 2011 – 2017.

Por último, en el tercer caso y con respecto a la **legislación municipal** se mencionaron tres vertientes básicas. **La Ley Orgánica Municipal** del Estado de México, el **Bando Municipal** del H. Ayuntamiento de Toluca y también con el

objetivo de conocer los alcances e iniciativas relacionadas con el servicio público de transporte, como en el caso de la legislación estatal, también se señalaron las propuestas formuladas en el **Plan de Desarrollo Municipal 2013 – 2015**.

Con respecto al capítulo tercero denominado: “**La Concesión para Prestar el Servicio Público**”, se consideró fundamental hablar de todo lo relacionado con la concesión administrativa y los concesionarios, ya que a final de cuentas son ellos los encargados de materializar la acción pública del servicio de transporte, resultando importante conocer sus características organizacionales y además, porque ellos son, quienes en buena medida, determinan **la calidad del servicio**.

En este sentido, en el capítulo de referencia, se menciona de manera amplia el concepto de **concesión administrativa**, de la misma forma se abordaron aspectos de su fundamento constitucional en dos vertientes fundamentales: los elementos **que la integran** y los **procedimientos para obtenerla**; así como, sus características y el estudio de, en qué casos se da la pérdida de los derechos otorgados a través de la concesión.

Como parte final de este capítulo, se señala un importante **concepto y función** del transporte público, sobre todo, en el Valle Metropolitano de Toluca relacionados con la **autorización** de las concesiones.

Con relación al cuarto y último capítulo, cuyo título es: “**Diagnóstico y Problemática actual del Transporte Público en el Municipio de Toluca**”, es un apartado esencial, debido a que es en él, donde se dan los elementos de juicio que permiten establecer un diagnóstico, el cual se trata en el apartado de las conclusiones.

El capítulo mencionado da inicio dando a conocer los **aspectos geográficos** del municipio de Toluca, para después hablar sobre el **crecimiento** del transporte urbano y suburbano en el territorio municipal, de este punto se desglosa un apartado donde se da a conocer una amplia panorámica de **las empresas** que en la actualidad prestan el servicio en el Valle Metropolitano de Toluca.

Posteriormente, del punto antes mencionado, se generan **dos vertientes**; una, donde se habla de las **rutas establecidas**, en las cuales se señala con más detalle todas las características de las rutas actuales y otra, una mención sobre los **liderazgos en el sector**, donde se toman en cuenta diferentes enfoques

relacionados con el transporte y en donde sobresale el punto de vista de las **autoridades** y obviamente de los propios **transportistas**.

En el siguiente apartado, se menciona la importante opinión de la forma de interrelación entre las **instancias públicas** respectivas y los **prestadores del servicio**, teniendo en cuenta que esa forma de interrelación se constituye en el momento determinante donde se da la concreción de la **acción pública** y cuyo resultado puede ser el de potenciar el alcance de los objetivos propuestos o, por el contrario, el de posponerlo o impedirlo.

Con las opiniones de **ambos grupos** y con la referencia de las redes de política, se construye la forma de relación entre ellos. En el siguiente y no menos importante apartado, se mencionan las perspectivas que tienen los propios **concesionarios** y su relación con **la autoridad**.

En este sentido, se consideró importante indagar las características generales de los prestadores del servicio, **tanto al interior** de una empresa como en el **conjunto de ellas**, tratando de identificar sus prioridades y formas de organización, el crecimiento de sus sector y sus estilos de administración, así como sus percepciones acerca de su **relación con la autoridad** y la forma de afrontar la solución de sus problemas.

Por último, para cerrar el cuarto y último capítulo, se menciona el apartado que es considerado como el **más importante** en la investigación de este trabajo, ya que como se mencionó anteriormente, es aquí donde se enriquecen los elementos de juicio que van a permitir generar un **diagnóstico** relacionado al transporte de pasajeros en el municipio de Toluca, porque aquí se recaba **la opinión del ciudadano** común y corriente, mediante la aplicación de **una encuesta** a una muestra representativa de la población.

Por último, en el capítulo de las **conclusiones** se dan los elementos generados por la investigación, donde se pueden aplicar medidas que pueden ir desde lo **meramente paliativo** o la implementación de **soluciones definitivas**, en las cuales son determinantes los términos de interacción entre las **autoridades y transportistas**, en particular en la fase de ejecución de las acciones, ya que se puede presentar una relación más orientada al beneficio de la población o por el contrario, al beneficio de las **autoridades y/o de los transportistas**.



Por último, cabe señalar que la **identificación de la problemática** se hizo teniendo como referencia la zona del **municipio de Toluca**, pero dado que el servicio de transporte de carácter urbano y suburbano es también de competencia estatal, el análisis de muchos factores se dio a partir de lo estipulado en el **marco jurídico**, de lo propuesto en los **planes de desarrollo** y las **características** de las dependencias respectivas.

## CAPÍTULO PRIMERO

### ORIGEN Y DESARROLLO DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

#### 1.1. Derecho Administrativo.

El derecho administrativo, como parte importante del derecho público, **regula** la actividad del Estado y esta regulación se realiza en forma de **función administrativa**, por lo tanto, es indispensable conocer en primer término en qué consiste la actividad estatal; en segundo lugar, cuáles son las formas que el Estado utiliza para realizar esa actividad y caracterizar entre ellas a la que constituye la función administrativa y en tercero y último lugar, cuál es el régimen al que se encuentra sujeta dicha actividad.

La actividad del Estado es el conjunto de actos materiales, jurídicos, operacionales y diversas tareas que realiza en acuerdo con las **atribuciones** que la legislación le otorga. La autorización de dichas atribuciones obedece a la necesidad de crear jurídicamente los medios adecuados para alcanzar los objetivos del Estado.

Para identificar lo que se ha llamado “**atribuciones del Estado**”, se ha hecho uso de otras expresiones, tales como la de derechos, facultades, prerrogativas, cometidos o competencias relacionadas con el Estado.

Sin embargo, se ha optado por la palabra “atribuciones” ya admitido en la jurisprudencia y la administración pública, tanto porque su significado gramatical es adecuado e incuestionable, porque con él **no se enjuicia** sobre otros problemas propios de la teoría del Estado y por lo tanto, puede aplicarse cualquiera que sea la organización política y estructura de los diversos tipos de Estados contemporáneos.

Considerando a las atribuciones, como a los **medios para alcanzar** determinados fines, es natural que el número y extensión de las mismas cambien al variar los medios. Un aspecto importante es que los criterios para constituir, tanto a las atribuciones como a los medios, no se basan en cuestiones jurídicas sino que corresponden al campo de las ciencias políticas.

De acuerdo con los principios del individualismo, que considera a la actividad de los particulares como demasiadas y al libre juego de las leyes económicas **para satisfacer** las necesidades individuales y colectivas dentro de la sociedad, el Estado en una primera etapa

histórica, posterior al mercantilismo de los antiguos regímenes políticos, se encontró reducido a un mínimo en cuanto a sus fines y lógicamente en cuanto a sus atribuciones.

Los fines a que se refiere el párrafo anterior, **se limitaban** al mantenimiento y protección de la existencia del Estado como entidad soberana y a la conservación del orden jurídico y material como condición para el desarrollo de las actividades de los particulares y el libre juego de las leyes sociales y económicas.

Sin embargo, en esta primera etapa, el Estado se adjudicaba atribuciones que eran compatibles con la libre actividad privada, cuando era insuficiente o no remunerativa, pero si claramente requerida para **tratar de satisfacer** las necesidades colectivas. Este proceso ha ido avanzando al producirse del sistema liberal un desajuste en la vida social, agudizados por algunos factores críticos, como son la explosión demográfica, el avance de la tecnología y la evidente desigualdad de las clases sociales.

A partir de ese momento, cuando se comprueba que el individuo no fue capaz de satisfacer las necesidades de la colectividad, se va desarrollando una tendencia intervencionista en la que se considera al Estado, respetando en buena parte la actividad privada, pero a su vez, imponiendo restricciones o limitaciones para armonizarla con el interés general; **va creando servicios públicos** y va encaminando su actuación, con el fin de estructurar a la sociedad de acuerdo con un ideal de justicia.

Se mencionaban las atribuciones del Estado para aislarse total o parcialmente a la actividad de los particulares o para combinarse con ella en la satisfacción de una **necesidad colectiva**. Respecto a esta categoría de atribuciones, la doctrina liberal sostiene que el Estado no se encuentra en condiciones de realizar actividades de orden económico, porque su organización misma se lo impide, ya que implica un sistema complicado de relaciones entre funcionarios y empleados que no se acomodan a la rapidez y elasticidad que exige un negocio cuyo objetivo es el lucro.

Además, aunado a lo anterior, no existe el interés personal, que es la base del desarrollo de la empresa de la iniciativa privada, ni la aptitud técnica que se requiere; por el contrario, en el Estado, domina el **criterio político**, que no es el indicado para el éxito de la empresa privada o particular y donde necesariamente se falsea el juego de la libre concurrencia.

En segundo lugar, la legislación de nuestro país establece algunos casos de paralelismo de la actividad oficial con la privada, por su importancia, cabe mencionar el caso de los servicios de asistencia, de educación, de la explotación de alguna de las riquezas naturales y de **vías de comunicación**.

En el marco de esta misma categoría relacionada con las atribuciones, se encuentran por una parte los **servicios públicos administrativos** y por la otra las **empresas de Estado**. Los servicios públicos administrativos, son los de la defensa nacional, de policía, de comunicaciones, de prestaciones exigidas por la vida urbana, de puertos marítimos y aéreos, de irrigación, etc. Estos servicios se realizan en algunos casos por **gestión directa** del Estado, en otro mediante concesiones y en un buen número de casos por organismos descentralizados.

De acuerdo al párrafo anterior, además de los servicios públicos administrativos, existe otra categoría de empresas económicas, comerciales o industriales que el Estado maneja dentro de sus programas encaminados a **evitar** que actividades básicas para el desarrollo económico del país, puedan ser manejadas por particulares en **perjuicio del interés social**. En este grupo, se encuentran conjuntamente con otros organismos descentralizados, las sociedades de economía mixta, denominadas por la legislación como empresas de participación estatal.

Con la panorámica anterior, se ha pretendido mencionar de manera sencilla la **relación existente** entre el derecho administrativo y los servicios públicos, que vienen a significar una de las bases fundamentales del presente trabajo. Por tal motivo, en los apartados siguientes, se pretende conocer de manera un poco más profunda, lo relacionado con los diversos conceptos sobre los servicios públicos.

## **1.2. Teoría General del Servicio Público.**

La noción de servicio público tuvo su origen en Francia y aparece como un criterio de interpretación de la **regla de separación** de las autoridades administrativas y judiciales, dado el problema de limitación de competencia de la jurisdicción administrativa y la forma como se interpreta la regla de la separación, donde emanaba el fundamento y la razón por la cual dicha jurisdicción quedo establecida, así como los motivos por los que se admitió como un derecho especial para aplicarse en la administración.

A través de esta separación, se elaboró todo un sistema dogmático sobre la base de concepto de servicio público, al **prohibir a los tribunales judiciales** conocer de cualquier materia relacionada con los asuntos administrativos.

Con referencia al servicio público, se han elaborado varias teorías y propuesto un gran número de definiciones; sin embargo, desde el enfoque de la teoría general del servicio público,

la similitud existente entre muchas de ellas permite advertir diversas vertientes en la formulación de la noción de estos servicios, cada una de las cuales le asigna desigual dimensión y distinto peso; en razón de la importancia que le otorgan a los servicios públicos.

Con el paso del tiempo, se han contemplado diferentes posturas con respecto a lo que debe concebirse por servicio público. Así pues, con base en el enfoque de una Teoría General del Servicio Público, se contemplan a las teorías que dicen que el Estado no es más que un conjunto de servicios públicos. Como principales exponentes se tiene a **León Duguit** y **Gastón Jaze**, para ambos el derecho administrativo no era otra cosa que el derecho perteneciente a los derechos públicos.

En este sentido, **León Duguit** menciona:

“El Estado no es como en cierto momento se creyó que era, un poder que manda, una soberanía; es una cooperación de servicios públicos organizada y controlada por los gobernantes”...

“...el fundamento del derecho público es la regla de organización y gestión del propio servicio público”.<sup>1</sup>

Es decir, este investigador, considera al servicio público como toda actividad que deba ser asegurada, regulada y controlada por los propios gobernantes.

Por su parte, en la teoría formulada por **Gastón Jaze**, conforme a la cual el servicio público viene a ser toda actividad de la administración pública, este autor señala lo siguiente:

“Habrá servicio público siempre que la administración satisfaga necesidades de interés general, mediante el procedimiento del servicio público, que implica un régimen jurídico especial de derecho público”.<sup>2</sup>

En el mismo sentido, se tiene a las teorías que consideran que el servicio público es solamente una parte de la actividad del Estado, estas teorías son las más modernas y las más aceptadas dentro de la doctrina del derecho administrativo.

Presentan un fundamento importante, pues es claro que no todo el servicio público es prestado por el gobierno, aunque éste ejerza un papel de vigilancia sobre ellos, de tal suerte

---

<sup>1</sup> **La transformación del Derecho Público.** p. 52

<sup>2</sup> **Principios Generales del Derecho Administrativo.** Tomo 11 vol. I. Ed. Española, Buenos Aires, Argentina.

que, bajo esta panorámica, el Estado tiene una infinidad de actividades que no están relacionadas con la prestación de los servicios públicos.

De acuerdo a lo anterior, existen referencias de autores, quienes han llegado a negar toda noción de servicios públicos, entre las teorías que conceden escasa importancia a la noción de servicio público, sobresale la presentada por **Henri Berthelemy**, para quien:

“La noción de servicio público carece de importancia, por considerarla como una combinación, donde se reúnen instituciones tan desiguales como una corte de apelación, una institución de beneficencia, una caja de ahorro, un ferrocarril metropolitano, la imprenta de la nación,...no puede haber una noción de servicios públicos, porque no hay una forma única de servicio público, sino formas muy variadas que implican profundas diferencias”.<sup>3</sup>

De la misma forma, autores como Hans Kelsen y Andrés Serra Rojas, de manera respectiva señalan lo siguiente:

“Los tres poderes que distinguen la teoría tradicional responden únicamente a tres pausas que el derecho positivo acentúa particularmente. La función administrativa tiene a su cargo el concretar la ley, el particularizarla para que de este modo se cumpla la voluntad del legislador o se cumplan los fines del Estado; la acción administrativa provee el mantenimiento de los fines públicos, llevando sus determinaciones a los casos particulares. Administrar no es sólo aplicar la ley, sino perseguir un propósito de servicio público o de interés general, que determina la esencia de la actividad del Estado”.<sup>4</sup>

“La intervención del Estado es de vital importancia en la satisfacción de las necesidades de alimentación, medicinas, alojamiento, agua potable, vestido y otras más. Desde fines del siglo XIX, se acentuó la conveniencia de regular los servicios públicos y se fijaron normas para su organización, aunque sin una teoría que los definiera con claridad. La administración como sujeto de prestaciones en bienes y servicios al público ha ido extendiendo su campo de acción”.<sup>5</sup>

El concepto de servicio público ha sido tan debatido que resulta muy acertado señalar que cada autor que se ha ocupado del tema propone su propio concepto; un examen detenido de tales interpretaciones, pone de manifiesto la existencia de muchas y muy parecidas

---

<sup>3</sup> Revista La Ley. “**La noción de servicio público**”. Septiembre 1954 No. 75. Buenos Aires, Argentina.

<sup>4</sup> Kelsen, Hans. en: Serra Rojas, Andrés. **Derecho Administrativo, Doctrina, Legislación y Jurisprudencia**. Ed. Porrúa, México, 1977, pp. 59 – 60

<sup>5</sup> Serra Rojas, Andrés. **Derecho Administrativo, Doctrina, Legislación y Jurisprudencia**. Ed. Porrúa, México, 1977, p. 100

entre sí, lo que significa que uno o varios autores repiten, con ligeras modificaciones, la noción propuesta por otro quien, a su vez, la tomó de la explicación hecha por un tercero.

### 1.2.1. Concepto de Servicio Público.

Tanto la legislación, como la jurisprudencia y la doctrina se han preocupado por definir al servicio público, y como se puede comprobar fácilmente, es en la legislación en donde se ha registrado el menor número de intentos definitorios de esta categoría jurídica, lo que contrasta con la doctrina en la que existen tantas definiciones como autores se han ocupado del servicio público.

La expresión “**servicio público**” evoca la idea de una actividad dirigida al interés público; por lo general se trata de suministrar prestaciones al público, como puede ser el abastecimiento de agua potable en una ciudad o la enseñanza pública. En estos casos hay usuarios directos del servicio público.

Pero el servicio público también puede ser proporcionado al público en forma indirecta, como es el caso de la ciudad de México, donde el Departamento del Distrito Federal, se encarga de la pavimentación de las calles sin tener una relación directa con el público, aunque estas rutas construidas o conservadas tengan por usuario al público, automovilistas o peatones.

Por otra parte, el servicio puede ser prestado a la colectividad en su conjunto, en bloque, sin que existan usuarios particulares, como ocurre con el servicio de defensa nacional, que protege a la nación en su conjunto.

Por lo que se ha visto, no habrá un servicio público mientras no exista una actividad que se desarrolle en el interés general, ya sea a un usuario, a una categoría determinada de usuarios y a la nación en su conjunto.

Pero esto no basta para determinar suficientemente el servicio público, pues ocurriría que cualquier actividad económica sería un servicio público, Maurice **Hauriou** en el campo de la doctrina ha dado una definición, donde este concepto entiende al servicio público como una parte de la actividad de la administración pública:

“Servicio público es un servicio prestado al público Por una organización pública”.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> *Revue de Droit Public.* 1923, p. 560

Es necesario precisar que un servicio público, como lo señala el Bando de Gobierno Municipal:

“Es toda prestación concreta que tienda a satisfacer necesidades colectivas, misma que estará a cargo del Ayuntamiento, quien lo prestará con apego a lo establecido en la Ley Orgánica Municipal”.<sup>7</sup>

Del mismo modo, según la opinión de Louis Rollan, menciona este otro concepto de servicio público:

“Es una actividad técnica directa o indirecta que presta la administración pública activa o autorizada a los particulares y que ha sido creada y controlada para asegurar de manera permanente, regular y continua, sin propósito de lucro la satisfacción de las necesidades colectivas.”

En el mismo orden de ideas, se podría señalar que un servicio público, es toda actividad que realiza la autoridad en las tres esferas de gobierno de manera uniforme y continua, para satisfacer las necesidades básicas de la población. Un ejemplo claro de lo anterior, se encuentra referido en el **artículo 46 del Bando Municipal de Toluca**, que a la letra menciona lo siguiente:

**Artículo 46.** Son servicios públicos que presta el Municipio, los siguientes:

- I. Agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de aguas residuales;
- II. Alumbrado público;
- III. Limpia y gestión, recolección, traslado, tratamiento y disposición final de residuos;
- IV. Mercados y centrales de abasto;
- V. Panteones;
- VI. Rastro;
- VII. Calles, parques, jardines, áreas verdes y su equipamiento;

---

<sup>7</sup> **Bando Municipal.** H. Ayuntamiento de Toluca 2013 – 2015.



- VIII. Infraestructura ciclista;
- IX. Seguridad pública, seguridad vial, protección civil y bomberos;
- X. Salud pública;
- XI. Estacionamientos y estacionómetros;
- XII. Salud y bienestar animal;
- XIII. Información pública;
- XIV. Archivo histórico;
- XV. Asistencia social;
- XVI. Desarrollo integral de la mujer;
- XVII. Empleo y atención empresarial; y
- XVIII. Los demás que declare el Ayuntamiento como necesarios y de beneficio colectivo.<sup>8</sup>

Resulta claro que la prestación de los servicios públicos representa un papel de suma importancia dentro de las funciones administrativas de los ayuntamientos municipales, ya que a través de la prestación de éstos, se pueden reflejar las acciones y cuantificar los resultados obtenidos en las administraciones de los gobiernos.

### **1.2.2. Clasificación de los Servicios Públicos.**

Los servicios públicos tienen diversos criterios de clasificación, la más general se refiere a los servicios propiamente dichos y revisten el carácter de obligatorios, como lo son los contenidos en los **artículos tercero y cuarto constitucionales**; y por otro lado todos los servicios que presta la administración y son facultativos, como ejemplo de lo anterior se tiene el de transporte público, telégrafos, etc.

---

<sup>8</sup> **Bando Municipal.** Op. cit. pp. 39 – 40.

De acuerdo a la opinión del **maestro Serra Rojas**,<sup>9</sup> los servicios públicos pueden clasificarse en las cuatro categorías siguientes:

1. Servicios públicos federales.
2. Servicios públicos de las Entidades Federativas.
3. Servicios públicos municipales.
4. Servicios públicos internacionales.

Por su parte, **Fernando Garrido Falla**,<sup>10</sup> cita otra clasificación, siendo ésta la que se señala a continuación:

- a) Por la titularidad del servicio.
- b) Por la necesidad de su prestación.
- c) Por el contenido de la prestación.
  - d) Por la exclusividad de su ejercicio.
- d) Por la participación de los usuarios en sus ventajas.

Por otra parte, la doctrina no se ha puesto de acuerdo con realizar una clasificación homogénea de los servicios públicos, se estima que una de las razones podría ser por la subjetividad que encierra esta categoría, sin embargo, el **maestro jurista García Oviedo**,<sup>11</sup> nos brinda una, que es la más sistematizada.

**A)** Por razón de su importancia los servicios públicos se dividen en:

- Esenciales, que se relacionan con el cumplimiento de los fines del propio Estado (defensa nacional, policía, Impartición de justicia, etc.), y
- Secundarios.

---

<sup>9</sup> Serra Rojas, Andrés. *Op. cit.* pp. 116 – 120.

<sup>10</sup> Garrido Falla, Fernando. *Tratado de Derecho Administrativo*. Ed. Tecnos. Vol II, Madrid, España, 2012, p. 108.

<sup>11</sup> García Oviedo, Carlos. *Derecho Administrativo*. Tomo I. Madrid, España, 1995, p. 78.

**B)** Según si las entidades públicas están o no obligadas a prestarlos, en:

- Necesarios, y
- Voluntarios.

**C)** Por razón de su utilización en:

- Obligatorios, que se imponen a los particulares por motivo de interés general, y
- Facultativos, su caso queda a la libre voluntad del usuario.

**D)** Por razón de su competencia, se divide en:

- Exclusivos, estos sólo pueden ser atendidos por entidades administrativas o por encargo de éstas, y
- Concurrentes, se refieren a necesidades que también satisfacen el esfuerzo particular.

**E)** Por la persona administrativa de quien dependen. Se dividen, de acuerdo con nuestro marco jurídico, en:

- Federales, que pueden ser: exclusivos, concurrentes, concurrentes con los particulares y concurrentes con las demás entidades.
- Locales.
- Municipales.
- Internacionales.

**F)** Por razón del usuario se clasifican en:

- Generales, consideran los intereses de todos los ciudadanos, sin distinción de categorías, y
- Especiales, éstos sólo se ofrecen a ciertas personas en quienes concurren algunas circunstancias determinadas.

**G)** Por la forma de aprovechamiento se dividen en:

- Uti – Singuli, es decir, mediante prestaciones concretas y determinadas, y
  - Uti – iniversi, que son las que se satisfacen de una manera general e impersonal.
- H)** Por las maneras como se satisfacen las necesidades colectivas, los servicios públicos pueden ser:
- Directos, o
  - Indirectos;
- I)** Por su composición pueden ser:
- Simples, cuando son únicamente servicios públicos, y
  - Mixtos, cuando son servicios públicos montados según normas de Derecho Privado.
- J)** Por su carácter económico, se dividen en:
- Gratuitos, y
  - Lucrativos;
- K)** Según su campo de acción que corresponde a la administración pública o a los particulares, se clasifican en:
- Propios, o
  - Impropios.

Para concluir el anterior apartado, se podría comentar que, independientemente de cuál sea su clasificación, los servicios públicos municipales van encaminados a lograr la satisfacción de las necesidades de los habitantes de un municipio, el ayuntamiento tendrá a su cargo la prestación, explotación, reglamentación, funcionamiento y conservación de acuerdo con una clasificación municipal; es decir, atendiendo a las características del municipio, ya sea metropolitano, urbano, semiurbano o rural, de ahí que la legislación de los estados consideren a tales servicios de manera enunciativa y no limitativamente.

### **1.2.3. Formas de prestación de los Servicios Públicos.**

Los servicios públicos, por estar destinados a la satisfacción de necesidades de carácter general, vienen a ser actividades muy importantes, mismas que, tratándose de servicios públicos propiamente dichos, están atribuidas a la administración pública, quien las puede realizar directamente o de manera indirecta por medio de particulares, bajo un régimen jurídico especial.

En su esencia, el servicio público entraña la aspiración solidaria de poner al alcance de todo individuo, al menor costo posible y bajo condiciones que garanticen su seguridad, el aprovechamiento de la actividad técnica satisfactoria de la necesidad de carácter general, en la que cada quien puede identificar su propia necesidad individual; mas esta idea no surge súbitamente, sino que resulta ser producto de un laborioso proceso teórico de elaboración en el que participan la legislación, la jurisprudencia y la doctrina.

Como resultado del incremento poblacional, de la expansión territorial y del crecimiento industrial, el municipio se ha observado frente a ciertas limitantes en la prestación de servicios públicos; por lo que ha tenido que buscar formas que le permitan hacer más eficiente su asistencia, entre algunas de ellas se pueden considerarlas siguientes:

#### **A) Administración Directa:**

Hace referencia a que el municipio se encargará de la prestación de los servicios públicos municipales de manera total, esto se llevará a cabo a través de unidades administrativas dedicadas a un determinado fin.

#### **B) Administración Indirecta:**

La administración indirecta de los servicios públicos municipales puede ser de las siguientes maneras:

**Convenio Estado – Municipio.-** Se implementa un vínculo entre el Municipio y el Estado, de manera que trabajen conjuntamente, con la finalidad de coordinar e intercambiar esfuerzos y recursos entre ellos.

**Organismo Descentralizado.-** Se refiere a la creación de un organismo con autonomía propia, para proveer determinado servicio, en la que asumirá la responsabilidad de la satisfacción de la necesidad a la que esté destinada.

**Empresa Paramunicipal.-** Esto significa que determinada empresa se encarga de la prestación de los servicios y debe funcionar con recuperación por medio de cuotas y tarifas. Tiene autonomía jurídica y financiera. Las empresas paramunicipales pueden ser de participación mayoritaria cuando el ayuntamiento es propietario de más del 50 por ciento del capital social y nombra a la mayoría de los miembros del consejo.<sup>12</sup>

**Fideicomiso.-** En esta forma de prestación de los servicios públicos municipales, se guardan recursos financieros en instituciones crediticias con el fin de obtener excedentes, los cuales serán destinados a solventar un determinado servicio.

**Asociación Municipal.-** En esta forma de prestación, se trata de unir esfuerzos entre los diferentes ayuntamientos, mediante la cual se pretende satisfacer las necesidades de la mayoría de las localidades.

**Concesión.-** Mediante esta forma de prestación, el ayuntamiento cede a una persona física o moral la prestación o el manejo, total o parcial, del servicio público a través del establecimiento de un contrato. La sola existencia de un contrato no supone una concesión total, puesto que pueden existir contratos para cada una de las partes del proceso, que si bien implican participación privada, son figuras menos integrales que la propia concesión.

Esta última merece especial atención dentro de la presente investigación, ya que el servicio público de transporte en el municipio de Toluca es prestado a la población a través de concesiones. Es decir, el gobierno cede a una persona física o moral la prestación del servicio público, fungiendo el primero como una autoridad reguladora y controladora de los concesionarios y el segundo como el prestador del servicio.<sup>13</sup>

### **1.3. Definición del Servicio Público de Transporte.**

El presente trabajo habla sobre el transporte urbano, pero aún no se ha definido qué se está entendiendo por este concepto, por lo que es aconsejable en primer lugar, proporcionar un concepto del término. Se considera útil iniciar esta parte del estudio, haciendo las siguientes dos preguntas: ¿Qué entendemos por transporte urbano? y ¿Cuál es el papel del transporte urbano en el municipio?.

---

<sup>12</sup> *Manual Básico para la Administración Municipal.* IAPEM. Toluca, México, 2000, p. 3.

<sup>13</sup> *Manual Básico para la Administración Municipal.* Op. cit. p. 35.

La respuesta a estas preguntas parecería fácil, sencillamente a la primera cuestión se podría responder que el papel del transporte urbano es proveer movilidad a quienes carecen de otros medios de transporte; no obstante, no es tan fácil, hablar del papel del transporte y de su concepción, debido a que implica un estudio profundo.

La respuesta al segundo planteamiento, se da en el sentido de considerar al municipio como una pequeña entidad, integrada por una población, de la cual una parte, los servicios de transporte la mantiene en constante movimiento. Por lo tanto, la definición del concepto puede tornarse sencilla; sin embargo, encierra aspectos complejos como se verá a continuación.

**Salazar Montoya**, en su obra, menciona la siguiente definición:

“La palabra transporte proviene de las voces latinas: *trans, a través y portare, llevar*, es el traslado o transferencia entre dos sitios de personas, semovientes o cosas inanimadas, lo que implica un desplazamiento en el espacio y el tiempo que le da su entidad propia y lo diferencia de otras acciones, como transitar, traficar o circular, requeridas para realizarlo.”<sup>14</sup>

O bien en otros términos y según los proyectos del Banco Interamericano de Desarrollo:

“...el transporte es una actividad que ejerce una influencia predominante en las condiciones económicas, sociales, administrativas, políticas, militares y de la seguridad de los países, constituyendo uno de los elementos esenciales de infraestructura”<sup>15</sup>

Desde el punto de vista de una concepción propia, se puede definir al servicio de transporte como un sistema especializado o no en el traslado o movimiento de la población, sus mercancías y pertenencias.

Por lo tanto, el transporte urbano es un sistema básico para el funcionamiento de una ciudad, en donde su operación influye de manera directa en la eficiencia del conjunto de actividades y en la calidad de vida de sus habitantes, al satisfacer sus necesidades de traslado de un punto a cualquier otro. Es a partir de estos conceptos como concebiremos al transporte urbano, por lo que teniendo nociones del término, se puede continuar ahora, para conocer su evolución histórica, la clasificación y las características del mismo.

---

<sup>14</sup> Salazar Montoya, Jaime. *Introducción al Estudio del Transporte*. Ed. Universidad Externado de Bogotá, Colombia, 2001, p. 27.

<sup>15</sup> Banco Interamericano de Desarrollo. *Proyectos de Transportes: Planificación e Implementación*. Vol. IV. Ed. Limusa, México, 1979, p. 65.

### 1.3.1. Evolución Histórica del Transporte.

El hombre ha usado a cuantos animales fuertes y fáciles de domesticar ha encontrado a su alrededor y en algunos lugares aún sigue empleando a los animales de carga para viajar y transportar cosas y para tirar de carros, carretas y trineos. Por ejemplo en las desérticas tierras de Egipto y Siria, el hombre todavía utiliza bueyes, asnos y camellos.

De tal suerte, el hombre continuó domesticando animales, como por ejemplo el reno, ya que resultaron ideales para la gente que vive en tierras cubiertas por el hielo. El reno avanza con rapidez sobre la nieve y puede llevar pesos hasta de 150 kilogramos. Asimismo, las llamas son buenas trepadoras de montañas, por lo que los indios del Perú las utilizan como transporte personal y de cosas en la cordillera de los Andes.

Los hombres que vivían en el antiguo Irán fueron los primeros que domesticaron caballos, en la India pueden transportar un gran peso sobre su lomo y los esquimales que viven cerca del Polo Norte han amaestrado perros con el objeto de que los transporten y lleven pesos ligeros.

Por otra parte, nadie sabe exactamente quién inventó la rueda ni cuando se usó por primera vez, pero se sabe que la gente ya la usaba hace más de 5,000 años. La población que la empleaba vivía en una región que hoy se conoce como Irak, Siria y Turquía, las primeras “ruedas” eran de manera muy probable “rebanadas” de madera cortadas de un tronco redondo.

El hombre, cuando quería mover un objeto grande y pesado, ponía troncos redondos debajo de él, hacían rodar el objeto sobre los troncos. El inconveniente es que este sistema presentaba una desventaja, tan pronto como el objeto dejaba un tronco atrás, éste tenía que volver a ponerse delante del objeto para que pudiera seguir avanzando.

El carro fue probablemente el primer vehículo con ruedas, era un carro con dos ruedas abierto por detrás. Al principio era arrastrado por asnos que tiraban de él. Más tarde los caballos sustituyeron a los asnos la gente que viajaba en esos carros no iba sentada, viajaba de pie.

Muchos pueblos antiguos, como por ejemplo los griegos y los romanos, los usaron en sus guerras. A veces los soldados se mantenían de pie en el carro de guerra con las riendas de los caballos atadas a la cintura, de esta manera le quedaban las manos libres para sostener una lanza y poder luchar.



Poco tiempo después de la invención del carro, se idearon otros vehículos. Se utilizaron carretas de cuatro ruedas, y muchos tipos distintos de vehículos de dos ruedas para transportar objetos pesados. Hace unos 2,000 años los romanos emplearon coches, que eran unos vehículos tirados por caballos para transportar gente sentada. Pero nunca fueron tan populares como en el siglo XVIII y siguieron siendo populares durante el siguiente siglo. En aquella época, los coches fueron de poco peso, rápidos y de líneas elegantes.

En 1790, un conde francés llamado **Méde de Sivrac** construyó un primitivo modelo de bicicleta que no tenía pedales ni manubrios, quien la montaba tenía que hacerla avanzar y dirigirla con el empuje de los pies apoyados en el suelo. A esta rudimentaria bicicleta se le conoció como la “**máquina andante**”.

En 1816, un Barón alemán llamado **Karl von Drais**, construyó otro modelo de bicicleta que ya tenía manubrio. Para 1839, un herrero escocés apellidado **Macmillan**, le añadió pedales a las bicicletas inventadas por el conde francés y el barón alemán, esta bicicleta ya se parecía a las que vemos en la actualidad.<sup>16</sup>

Con el correr del tiempo, se dio la transición entre los diferentes tipos de automóviles, desde los primeros llamados “**coches sin caballos**”, que fue el nombre que popularmente se les asignó a estas máquinas, ya que se movían sin que tirara de ellos ningún caballo. En vez de tracción animal, los automóviles se movían por sí mismos, es decir se “**automovían**”. Por lo que la palabra automóvil significa “**moverse por sí mismo**”.

El primer automóvil que se menciona en el párrafo anterior, fue el propulsado por vapor, que rápidamente cayó en desuso por la gran cantidad de fallas e incomodidades que presentaban. El siguiente paso fue la invención del automóvil eléctrico, que fueron populares entre 1807 y 1860; sin embargo, tenían el gran inconveniente de que su batería se descargaba rápidamente por lo que la gente se cansó de él.

Los inventores de aquellos tiempos, hicieron lo posible por crear un motor de otro tipo, es decir que no fuera impulsado ni por vapor, ni por una pila eléctrica y lo consiguieron, el llamado motor de explosión o combustión interna alimentado por gasolina creado en 1873.

Estos motores resultaron más potentes que los eléctricos, su mantenimiento más barato y la batería que utilizaban, duraba mucho más tiempo.

---

<sup>16</sup> Hans-Erhard Lessing: **Automobilität – Karl Drais und die unglaublichen Anfänge**. Maxime-Verlag, Leipzig 2003.

De tal suerte que se consideran a dos alemanes llamados **Gottlieb Daimler y Karl Benz** como los padres del automóvil moderno. En 1885, cada uno de los dos, trabajando por separado, creó un nuevo tipo de motor. Era la misma clase de motor de combustión interna que llevan hoy en día los automóviles. **Daimler** puso su motor en una motocicleta. **Benz** puso el suyo en un automóvil de tres ruedas.

Es en 1908 cuando **Henry Ford** inicia la construcción de los primeros automóviles de Norteamérica, ideó y puso en práctica la línea de montaje, en ella cada obrero sólo hace una pequeña parte del trabajo requerido para la construcción de un automóvil. Las distintas piezas van llegando sobre una cinta transportadora. Cuando un obrero termina la parte de trabajo que le corresponde, las piezas avanzan hacia el próximo.

Cuando aún no existía el método de **Ford**, los obreros pasaban mucho tiempo efectuando trabajos complicados para construir un coche entero.

Gracias a la línea de montaje, las fábricas pudieron producir automóviles con mayor rapidez y a menos costo que antes. **Henry Ford** podía vender sus coches más baratos que los demás fabricantes, por lo que mucha gente pudo permitirse el lujo de poseer un **Ford** modelo T, que fue un automóvil muy famoso, construido entre los años 1908 y 1927.<sup>17</sup>

Los primeros **omnibuses** que aparecieron y que antecedieron a los modernos vehículos para transporte público fueron unos grandes vehículos tirados por caballos. Ya en las calles de París en 1662, se podían ver los primeros omnibuses. En 1829, se utilizaron por primera vez en la ciudad de Nueva York los omnibuses llamados “**sociables**”. El sociable era un vehículo en el que cabían diez personas sentadas. El mismo año, circuló por primera vez en la ciudad de Londres un ómnibus, tiraban de él tres caballos, uno al lado del otro.

El ferrocarril, también conocido como transporte metropolitano o “**metro**”, es un tren de pasajeros que circula casi siempre bajo tierra, es decir, que es subterráneo. Esta particularidad lo hace ideal para las ciudades con mucho tráfico, con excepción de sus entradas, no ocupa el menor espacio en las calles. Como los metros llevan mucha gente de un lado a otro de la ciudad, tienen muchas paradas a lo largo de su ruta.

El primer transporte de este tipo funcionó en la ciudad de Londres Inglaterra en enero de 1863. Los trenes empleaban locomotoras de vapor que consumían **carbón de coque**, que más tarde cambiaron por carbón de piedra.

---

<sup>17</sup> Ford, Henry. *The International Jew: The World's Foremost Problem*. Kessinger Publishing. (2003) p. 61.

Hoy en día, existen en el mundo 67 redes de metros en otras tantas ciudades. Algunas de ellas como **Nueva York**, cuenta con el sistema de transporte metropolitano más grande del mundo. Otras de las principales ciudades con metros importantes son París, Londres, Berlín, Moscú, Hamburgo, Tokio y Boston, **incluyendo la ciudad de México y su zona conurbada**.

De esta manera la historia del transporte fue influyendo para que apareciera el transporte público, ya que en otros tiempos, la gente vivía tan cerca de sus lugares de trabajo que podía ir caminando a ellos. Pero cuando las ciudades crecieron, la gente tuvo que trabajar, por lo general lejos de su casa. Se encontraron con que necesitaban un medio de transporte.

Tener un vehículo propio era demasiado caro. Por tal razón, se crearon los transportes públicos, llevando muchos pasajeros a la vez por lo que el viaje resultaba muy barato. En tiempos actuales, **el metro, trenes, tranvías, autobuses y taxis**, empezaron a ser muy utilizados como transporte público.

### **Antecedentes del transporte público en México.**

En la ciudad de México, la actividad de transportar personas masivamente principia más atrás de la conquista. El primer eslabón de la cadena inicia con los “**acallis**” (canoas) y “**tlalmemes**”. Cuando los españoles llegaron a la cuenca del Anáhuac, el transporte azteca se encontraba organizado en función a su característica lacustre.

Hasta entonces el servicio de transporte sólo se realizaba en lagos y canales, a través de canoas o “**acallis**” y en tierra firme, sobre los hombros y espaldas de los eficientes “**tlalmemes**”, “**tlamamani**” o “**tlamamas**”, hombres preparados física y mentalmente para servir como medios de transporte y carga.<sup>18</sup>

Para Mexicas y españoles el año de 1521 fue el punto de convergencias; una cultura que había requerido de siglos para formarse y desarrollarse fue arrollada, destruida y modificada por los ibéricos. El proceso fue lento y tortuoso, pero finalmente con el apoyo del caballo se impuso un medio de transporte de pasajeros y mercancías que sobrevivió hasta principios del siglo XX, al ser sustituido por vehículos dotados de motores eléctricos y de combustión interna.

Durante los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX, caballos, mulas, asnos, bueyes, carretas, carruajes, diligencias y hasta el tranvía de mulitas dieron dinamismo y colorido a las calles de la capital.

---

<sup>18</sup> Colaboradores de Wikipedia. **Tameme [en línea]**. Wikipedia, La enciclopedia libre, 2013.

Antes de que el hombre conociera otros medios de locomoción, usaba sus propios pies para ir de un lugar a otro. Pero viajar de esta manera resultaba demasiado lento.

Cuando el hombre tenía que recorrer enormes distancias, sus viajes duraban semanas, meses o incluso años.

Los animales grandes, tales como las mulas y los camellos son lo suficientemente fuertes como para llevar personas montadas en ellos y no se cansan con la misma facilidad que las personas. Por lo tanto, cuando los hombres, mujeres y niños comenzaron a viajar montados en animales, pudieron viajar distancias más largas sin cansarse y de manera más rápida.

La aparición de los carros de alquiler, tienen sus orígenes a finales del siglo XVII, en esa época, la ciudad era ya el centro de todas las actividades. Los caminos de la capital de la Nueva España (que unían a la capital con los vastos territorios de la colonia) y los caminos urbanos y suburbanos estaban ligados a ella.

En 1748 el parque vehicular llegaba a la cifra de 667 coches de diferentes modelos: “**bombés**”, “**carrozas**”, “**estufas**” y “**farlones**”, porque la urbanización alcanzada, reclamaba una definición clara sobre el papel del transporte.

Siendo hasta el 20 de julio de 1793 cuando el **Virrey Juan Vicente de Güemes y Horcasitas** otorga la primera concesión para operar ocho coches de Providencia o carros de Alquiler tirados por equinos (que ahora denominamos taxis de sitio) y con ello la creación del primer sistema de transporte público de pasajeros organizado y reconocido.

La ubicación de los espacios para estacionar estos coches (en la actualidad bases de taxis) era permitida en donde tradicionalmente concurría más gente: el mercado, la iglesia o la sede de poderes.<sup>19</sup>

El sistema de transporte de tracción animal inicio su decadencia a causa de la marcada competencia tecnológica presentada a fines del siglo XIX: la aparición del tranvía eléctrico y la de los vehículos de motor de combustión interna a principios del siglo XX marcaron un golpe mortal al transporte público tirado por mulitas cuya desaparición oficial en la ciudad de México se da el 24 de noviembre de 1932 con la cancelación del último recorrido del tranvía de mulitas.

---

<sup>19</sup> Casasola, Gustavo. Editorial Trillas, **Seis siglos de historia gráfica de México**. (1976) tomo 1.

Para 1910, el sistema tranviario estaba en auge: el transporte animal ya agonizaba y el **automotor** iniciaba el servicio de pasajeros con los automóviles llamados **Auto Taxímetros**.

Hacia la mitad del siglo XX, los tranvías estaban en una fase de extinción. En cambio, los camiones (sistema de transporte que surgió a mediados de 1916 como consecuencia de una fuerte crisis acontecida en ese mismo año por el sistema tranviario) se consolidaba como el principal medio para el servicio de pasajeros.

La tarea de transportar a los tres millones de capitalinos de la época, no la realizaban exclusivamente las líneas de camiones; también en esos años, a causa del crecimiento demográfico y urbano de la ciudad, los automóviles de alquiler sin itinerario fijo (taxis) y los trolebuses iniciaban con mayor determinación la competencia.

Los primeros trolebuses empezaron a operar 1947 y los automóviles de alquiler se venían incrementando silenciosamente como un servicio de autotransporte alterno desde la primera década del siglo XX.

Finalmente no fue hasta la administración de Miguel Alemán, cuando el servicio de taxis en la ciudad de México encontró las condiciones propicia para iniciar una etapa de desarrollo, poder e influencia, que inevitablemente influiría en la evolución del transporte del Estado de México.

### **Semblanza histórica del transporte en la ciudad de Toluca.**

Desde hombros y espaldas de eficientes “**tlamemes**”, lomo de caballo, mula, asno o buey; carretas, diligencias, carretelas, carruajes finos y elegantes tirados por equinos, hasta vehículos de motor, tranvía de mulas y autobús de chofer; la ciudad de Toluca ha contado con toda clase de transporte.

Los orígenes del transporte público de pasajeros en la ciudad de Toluca, datan de la época de la colonia, mediante la figura del transporte en diligencia; vehículos tirados de equinos que transitaban hacia la capital del país y los más importantes rumbos del **Valle Matlatzinca** (hoy valle de Toluca – Lerma).

Este medio sobrevivió hasta bien entrada la Independencia y suscrita la Reforma, teniendo en Toluca su terminal en el edificio que se conoce como la “**Casa de las Diligencias**”, (Av. Juárez e Independencia). Cabe señalar que este modo de transporte también podía ser particular ya que todos los hacendados y rancheros ricos del Valle

Matlatzinca tenían su correspondiente “**Diligencia**”, pudiéndose trasladar libremente a sus propiedades e incluso a la ciudad de México.<sup>20</sup>

El declive del uso de la diligencia dentro del Valle de Toluca, se inició con la construcción de la línea de Ferrocarril Toluca – México, la cuál se inauguró en el año de 1882. Otro hecho notable para la desaparición de la diligencia fue la construcción del ferrocarril “**Toluca – Tenango – San Juan**”, cuya concesión para su explotación fue otorgada en 1899.

Este tren tenía la particularidad de dar en cierta forma un servicio de transporte urbano, toda vez que hacia la ruta a partir de la Hacienda de la Huerta, pasando por Toluca, Metepec, Mexicalcingo, Tenango, hasta Atlahuaca, (El tren dejó de funcionar en 1941).

A finales del siglo XIX, también aconteció el auge de los tranvías tirados por equinos, este modo de transporte aprovechó en un principio la vía férrea del tren Toluca – Tenango y se prestaba por medio de pequeños vagones de ferrocarril cuya locomotora era sustituida por modestas acémilas, las cuales ya entrada la década de los veintes, se cambiaron por motores de automóvil; de coche los más pequeños y de camión lo más grandes, pero nunca llegaron al uso de la electricidad.

Estos tranvías fueron nombrados por los habitantes de la Ciudad de Toluca como las “**Palomas**”, y los “**Pericos**”, (por el color de su cromática que era blanca y verde respectivamente) y a la ruta de transporte urbano sobre rieles como “**Colón Nacional**”.

Igualmente, en la década de los treinta surgieron en la ciudad de Toluca, los primeros automotores urbanos cuyas primeras carrocerías fueron construidas artesanalmente, pero que dieron paso rápidamente a automotores de marca (que transportaban cómodamente a 8 pasajeros), y con ello al surgimiento formal del servicio público de transporte de pasajeros urbano y suburbano de la ciudad de Toluca en vehículos automotores.

Las rutas precursoras del actual y complejo sistema de transporte urbano de la ciudad capital del Estado de México, fueron las denominadas Paseo Colón – Estación del Ferrocarril Nacional, una que transitaba por la calle de Hidalgo y otra por la calle de Independencia. Respecto a los suburbanos, las rutas precursoras fueron la Toluca – México y la México – Toluca – San Luis Mextepec.

Dentro de todo este contexto, la aparición del vehículo de alquiler, como servicio de autotransporte alterno, surge de manera reconocida u oficial a principios de 1940, cuando la

---

<sup>20</sup> García Luna Ortega, Margarita. *La Casa de las Diligencias en Toluca*. El Colegio Mexiquense (2003) p. 14.

Secretaría de Gobierno otorga los primeros permisos para operar dicha modalidad. Aunque es lógico pensar que ya con anterioridad se venía prestando este tipo de servicio.

### **El taxi en la ciudad de Toluca.**

A partir de 1947, se materializan las primeras concesiones para taxi de alquiler, no pudiéndose establecer el parque vehicular en operación, que en aquél entonces ya circulaba dentro de la ciudad de Toluca, pero que para aquella época, ya debía cumplir con una cromática color azul y marfil y ser un vehículo tipo sedan de cuatro puertas.<sup>21</sup>

Asimismo, la autorización o permiso, que otorgaba la Secretaría de Gobierno para prestar el servicio de taxi era regulada por el Departamento Central de Tránsito, que con el tiempo se convirtió en la Dirección General de Tránsito. Finalmente, a mediados de 1967 se publica la primera convocatoria para el otorgamiento de concesiones en la modalidad de transporte de alquiler.

Para 1974, siendo Gobernador del Estado de México el Prof. Carlos Hank González, se anuncia mediante Gaceta de Gobierno (de fecha 18 de septiembre), la obligación impuesta por el ejecutivo de instalar aparatos para calcular el costo del viaje denominados “**taxímetros**”, a los concesionarios de automóvil de alquiler en las ciudades de Toluca, Naucalpan, Tlalnepantla, Ciudad López Mateos, Ecatepec, Nezahualcóyotl y Texcoco.

La última convocatoria para otorgamiento exclusivo de concesiones de servicio de transporte en automóvil de alquiler para el municipio de Toluca, se emitió el 14 de diciembre de 1990 con 1,500 solicitudes ofertadas. Siendo en ese mismo año pero el 24 de diciembre, cuando se crea la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado de México, órgano que actualmente se encarga entre otras cosas de la regulación del transporte de jurisdicción estatal.

Para concluir, cabe señalar que a partir del primer permiso para operar el servicio público de transporte de pasajeros en automóvil de alquiler “**taxi**” dentro de la ciudad de Toluca, se ha mostrado un fuerte crecimiento de este servicio, el cual ha ido a la par con el crecimiento demográfico y urbanístico de la capital mexiquense.

---

<sup>21</sup> Cárdenas Gutiérrez, Eusebio. *Características de la demanda del transporte en la zona metropolitana de la ciudad de Toluca*. UAEM, México. 1991. p. 152.

### **1.3.2. Clasificación del Transporte.**

El transporte tiene diversas funciones, pero el objetivo primordial de éste es el desplazamiento, traslado e interconexión de los individuos, mercancías, así como de servicios. A partir de este razonamiento y analizando la importancia del transporte es posible clasificarlo de la siguiente manera.<sup>22</sup>

#### **1. De acuerdo con el flujo que se trate:**

- a) Pasajeros.
- b) Carga.

#### **2. De acuerdo con su propiedad:**

- a) Públicos.
- b) Privados.

#### **3. De acuerdo con los medios:**

- a) Terrestres.
- b) Aéreos.
- c) Marítimos.

#### **4. De acuerdo a sus modalidades:**

- a) Autobuses.
- b) Autos de alquiler.
- c) Autos particulares.

---

<sup>22</sup> Navarro Benítez, Bernardo. *Ambiente, Calidad de Vida y Transporte*. en "Ciudades" UNAM, México 1989. No. 8.



- d) Ferrocarriles.
- e) Avionetas.
- f) Lanchas.

## 5. De acuerdo a la escala físico – espacial.

- a) Urbanos.
- b) Suburbanos.
- c) Metropolitanos.
- d) Interurbanos.

Cada una de estas clasificaciones puede ampliarse de manera más específica; sin embargo, tan solo se abordará, más adelante el punto No. 5 con base en la escala físico – espacial del transporte público; para lo cual, se analizarán sus características de acuerdo a la tipología municipal.

Cabe mencionar que las localidades involucradas en la problemática del transporte, que se encuentran integradas a la ciudad de Toluca y su zona metropolitana, tienen un conjunto específico de características, mismas que significan para los transportistas su campo de acción para la prestación del servicio de transporte público.

Dos estudiosos de la materia, **Molinero y Sánchez**,<sup>23</sup> llevaron a cabo una clasificación del transporte, pero con base en sus modalidades, ésta se convierte en una aportación de gran importancia debido a que en ella se pueden identificar los elementos claves que intervienen, tanto en el servicio particular o transporte privado, de alquiler, como del servicio de transporte público, según lo establecido por ellos a continuación:

- 1) **Transporte privado.** Se puede entender como todo tipo de vehículos conducidos y operados por el propietario, en cualquier tramo carretero, donde intervienen las autoridades en materia de vialidad y transporte. Generalmente el transporte, aunque sea de carácter familiar, el cual es un ejemplo de transporte privado, tiene similares requerimientos, así como obligaciones, al transportar a terceras personas que se vuelven usuarios del vehículo.

---

<sup>23</sup> Molinero y Sánchez. *op. cit.* p. 25.

- 2) Transporte de alquiler.** En este tipo de situación, el usuario, al cubrir alguna tarifa o cuota por el pago de derechos de uso del servicio, se sobreentiende una relación contractual, donde el prestador del servicio adquiere la obligación de satisfacer la necesidad del usuario. Se puede ilustrar con el servicio de taxis dentro y fuera de las ciudades, mismos que tienen la Facultad de poder transitar por las distintas vialidades sin depender o afectar el carácter de la jurisdicción estatal o federal.
- 3) Transporte público.-** Este servicio consiste básicamente en el transporte de pasajeros, el cual es prestado a través de las empresas concesionarias en zonas urbanas y suburbanas, funcionando básicamente en la operación, así como la explotación de derroteros, en rutas y horarios establecidos.

Se caracteriza por el uso de vehículos con mayores dimensiones y capacidades motrices. El uso de autobuses o minibuses, permite que el número de personas que utilizan el servicio sea mayor y se tenga la flexibilidad de realizar un extenso recorrido por el pago de la tarifa correspondiente, que es establecida por las autoridades del transporte.

Ahora bien, retomando el punto No. 5 el transporte público tiene otra clasificación y se ha hecho con base en la escala físico – espacial, a la tipología municipal y su grado de urbanización.

Para poder describir de una mejor manera esta situación, resulta necesario retomar algunos criterios para definir a ciencia cierta algunos elementos para saber el porqué de la clasificación. Para este se debe tener en cuenta los elementos básicos acerca de la tipología municipal, para lo cual se puede mencionar lo siguiente:

A la tipología municipal se le puede definir como:

“La clasificación de los elementos básicos, sociales, económicos, administrativos y culturales, que permiten establecer un marco de referencia en el diseño de políticas y programas municipales”.<sup>24</sup>

En este sentido, **Pichardo Pagaza**, menciona que para analizar los problemas y plantear soluciones a la compleja heterogeneidad que representa la figura jurídica municipal, se

---

<sup>24</sup> **Secretaría de la Presidencia de la República.** Coordinación General de Estudios Administrativos, 1980.

han desarrollado diversas clasificaciones, las cuales atienden diversos indicadores, con base en la Coordinación de Estudios Administrativos de la Presidencia de la República.<sup>25</sup>

- a) El número de habitantes.
- b) Actividades económicas.
- c) Servicios educativos y culturales con que cuentan los municipios.
- d) Servicios públicos que proporciona.
- e) El presupuesto de ingresos. y,
- f) Características de los asentamientos humanos.

Tomando en cuenta el resultado de estas variables, así como los comentarios de **Pichardo Pagaza**, la tipología municipal resultante se puede definir y clasificar desde muy diversos enfoques y puntos de vista.

Por lo tanto, valga un comentario, la tipología municipal está integrada por información cuyos datos están ordenados y sobre todo actualizados para el momento de que se trate, con el objeto de pronosticar, planear y programar el futuro de un municipio.

En este mismo sentido, los municipios en México, en atención a diversos factores de identificación, se clasifican en metropolitanos, urbanos, semiurbanos y rurales, en función de los siguientes indicadores: principales actividades económicas, número de habitantes, servicios públicos que prestan, presupuestos de ingresos y egresos y las características de sus centros de población, sobre todo de la cabecera municipal.

Puede decirse que esta clasificación es la más aceptada tanto en los medios académicos como oficiales; sin embargo, los indicadores que se utilizan son frecuentemente ponderados en forma aislada y en algunos casos, un indicador se toma como factor determinante.

La caracterización de los cuatro grandes tipos de municipios, así como su esquema de organización administrativa, deben adaptarse a las propias necesidades del municipio de que se trate, porque la tipología es únicamente una guía, fundamentada en el factor poblacional.

---

<sup>25</sup> Pichardo Pagaza, Ignacio. *Introducción a la Administración Pública de México*. INAP, ISAP, México, 1986, p. 289.

De acuerdo al esquema anterior, a continuación se dan a conocer la clasificación y características de cada uno de estos municipios:

### **Municipios metropolitanos.**

- a) Tienen alta densidad de población distribuida en todo el territorio municipal y tienden a formar una continuidad geográfica (conurbación) con otros municipios o entidades.
- b) Su órgano de gobierno es el ayuntamiento. Además del presidente municipal, su número de síndicos varía de dos a tres y el número de regidores generalmente es de doce a quince, integrado además por diferentes corrientes políticas.
- c) Los servicios públicos existentes son agua potable, drenaje, alcantarillado, alumbrado público y energía eléctrica en la totalidad del territorio municipal; sin embargo, es necesario aclarar que la eficiencia de los mismos no siempre corresponde a las necesidades de la población.
- d) La población económicamente activa se ocupa principalmente en los servicios e industria mediana y grande.
- e) El equipamiento de que disponen en materia educativa es de nivel preescolar, primaria, secundaria, carreras técnicas, bachillerato, tecnológicos y universidades, cuya cobertura es a nivel estatal y regional; en cuanto a instalaciones de salud cuentan con centros de salud urbanos, hospitales generales, de especialidades, módulos odontológicos y de optometría. Cuentan con grandes mercados centrales de abasto y tianguis de cobertura regional y estatal.
- f) Como puede deducirse, la estructura administrativa de los municipios metropolitanos es más compleja y de mayores dimensiones que las de los otros tipos de municipios, lo cual corresponde a la gran cantidad y variedad de requerimientos de su población y de las características que le son inherentes.

### **Municipios urbanos.**

- a) Tienen alta densidad de población distribuida en comunidades grandes, medianas y pequeñas.
- b) Los ayuntamientos de estos municipios están integrados por un presidente municipal, de dos a tres síndicos y más de diez regidores, también su integración es de diferentes corrientes políticas.
- c) Los servicios públicos existentes son agua potable, drenaje, alcantarillado en la cabecera municipal y en casi todas las comunidades.

- d) Las actividades económicas a que se dedica la población son la prestación de servicios, la industria mediana o grande y ocasionalmente, agricultura y ganadería.
- e) El equipamiento de que se dispone en materia educativa es de escuelas de nivel preescolar, primaria, secundaria, nivel técnico, bachilleratos, universidades y tecnológicos, con una cobertura de regional a estatal. En instalaciones de salud cuentan con centros de salud urbanos, hospitales generales y de especialidades. Con relación con las instalaciones de abasto, cuentan con grandes mercados y tianguis en la cabecera municipal y en las principales localidades.
- f) En función de las características de este tipo de municipios, su estructura administrativa se compone de un número mayor de unidades y las funciones que cada uno de ellos desempeña son más complejas en comparación con los dos tipos de municipios que se describen a continuación.

### **Municipios semiurbanos.**

- a) Presentan baja y mediana densidad de población distribuida en pequeñas y medianas comunidades.
- b) El ayuntamiento se integra por un presidente municipal, generalmente un síndico y de ocho a diez regidores; solamente el cuerpo de regidores es de integración pluripartidista.
- c) Cuentan con servicios públicos de agua potable, energía eléctrica y ocasionalmente alcantarillado y alumbrado público en la cabecera municipal y en la mayoría de las localidades.
- d) La población económicamente activa se ocupa en agricultura, ganadería, pequeña y mediana industria y servicios.
- e) Cuentan con equipamiento educativo a nivel preescolar, primaria, secundaria, educación técnica y ocasionalmente bachillerato de cobertura local a regional. En cuestiones de salud disponen de centros de salud rural dispersos o concentrados, en algunas ocasiones también cuentan con centros de salud urbanos de cobertura local a regional. en cuanto al abasto disponen de mercados medianos y tianguis en las principales localidades.
- f) En lo concerniente a su estructura administrativa, estos ayuntamientos observan una complejidad mayor, ya que al tener más población, sus demandas y requerimientos también son mayores y por lo tanto, el número de unidades administrativas se incrementa proporcionalmente.

### **Municipios rurales.**

- a) Presentan una baja densidad de población distribuida en pequeñas comunidades dispersas, además su número de habitantes es reducido y su tasa de crecimiento es pequeña.
- b) El ayuntamiento está integrado por un presidente municipal, un síndico y entre siete y nueve regidores.
- c) La mayoría de los servicios públicos solamente se prestan en la cabecera municipal y en algunas comunidades.
- d) Existe una gran proporción de su población económicamente activa dedicada a la agricultura, ganadería, silvicultura, minería y pequeños talleres artesanales.
- e) En cuanto a equipamiento, cuentan con instalaciones educativas a nivel primaria y secundaria, ocasionalmente de nivel técnico. En instalaciones de salud tienen centros de salud rurales dispersos o concentrados; en relación al comercio y abasto tienen pequeños mercados y algunos tianguis.
- f) Su estructura administrativa es sencilla (dado que las funciones que desempeñan son poco complejas) y se integra básicamente por la Secretaría Municipal, Tesorería, Contraloría Municipal, Dirección de Obras y Servicios Públicos, así como una Comandancia.

En el caso de Toluca, se puede clasificar dentro de los municipios urbanos, esto por las características propias con las que cuenta; su densidad poblacional, sus actividades económicas y los bienes y servicios que se producen, entre otros.

Se ha hecho referencia como la zona metropolitana de Toluca, al conjunto de municipios vecinos, que en su mayoría son suburbanos, pero que por la cercanía con el centro de la ciudad de Toluca, los hace interdependientes en cuanto a la prestación de los servicios; hay que recordar que en la generalidad de los municipios colindantes, resulta difícil reconocer la delimitación territorial que permita diferenciar un municipio de otro, tal es el caso de los municipios de Metepec, Zinacantepec, Lerma, San Mateo Atenco, Xonacatlán, etc.

Tomando en cuenta lo anterior, es aquí donde puede ser el punto de partida para definir lo que es el transporte urbano, teniendo ya los elementos claves que describen a los núcleos de población y brindan la facilidad de determinar al sistema de transporte, con base en las localidades donde se presta el servicio.

El Banco Interamericano de Desarrollo, identifica al transporte de pasajeros con base en las regiones y localidades, clasificándolo de la siguiente manera:

- a) Transporte urbano:

Cuando funciona dentro de los límites de un núcleo urbano.

**b) Transporte suburbano:**

Cuando se realizan entre núcleos urbanos y zonas adyacentes.

**c) Transporte regional o estatal:**

Enlazan a través del servicio, las regiones o algunos estados del país.

### **1.3.3. Características Funcionales del Sistema de Transporte.**

Las características de los sistemas de transporte público son variadas y para esto se debe iniciar desde donde el transporte se define como un servicio público.

El servicio público debe tener características especiales, las cuales se enuncian y definen a continuación:<sup>26</sup>

- **Continuidad y permanencia:** La prestación de los servicios tiene como objetivo la satisfacción de una necesidad constante de la sociedad, por lo que deberá siempre garantizarse su continuidad.
- **Uniformidad en la medida y calidad en que se proporcionan:** El incremento de las necesidades determina a su vez el incremento de los servicios públicos, en forma uniforme a lo que se refiere la medida y calidad.
- **Economía y bajo costo en el servicio:** Los costos del servicio no deben ser excesivos, al grado de que se dificulte su prestación o que resulte una carga para el municipio o incosteable para los usuarios.
- **Igualdad:** El servicio deberá prestarse igualmente a todos los habitantes de la comunidad, mismos que se convierten en usuarios del servicio.
- **Comodidad y facilidad:** El servicio deberá prestarse con los recursos humanos, económicos y físicos disponibles.

---

<sup>26</sup> Salazar Medina, Julián. *Elementos Básicos de la Administración Pública Municipal*. UAEM p. 149.

Además de lo anterior, algunos autores mencionan que el sistema de transporte tiene como principales características las siguientes: **El papel, el carácter y los objetivos.**<sup>27</sup>

Con respecto **al papel**, el autor citado se refiere a que el sistema de transporte tiene que realizar la tarea por la cual fue creado, toma la idea de que el servicio es un modo especializado de transporte para el movimiento de la población.

En cuanto **al carácter**, menciona que puede ser de dos tipos; al tomar la forma de una empresa privada y perseguir fines económicos, o de lo contrario, tener el carácter de un servicio público y perseguir fines sociales y hasta políticos.

A partir de la movilidad de la gente, el sistema del transporte forma parte de las fuerzas dinámicas detrás del desarrollo de una ciudad. La realización de este papel permite la contribución a la consecución de **los objetivos** sociales y gubernamentales, tales como la redistribución del ingreso, la accesibilidad a ciertos puntos por parte de la población y la protección del medio ambiente.

En este sentido, cabe mencionar que el transporte masivo de pasajeros, puede ser considerado en nuestros días, como un servicio esencial que apoya las políticas gubernamentales.

Por último, se puede señalar que el sistema de transporte público de pasajeros, pretende convertirse en promotor del desarrollo desde el momento en que traslada a las fuerzas productivas y debido a esto, se llegan a concretar muchas de las funciones diarias de la economía y la sociedad.

De esta manera, de acuerdo al comentario y clasificación anteriores, es posible identificar, con respecto al derecho de vía,<sup>28</sup> otras tres características del transporte, las cuales son las siguientes:<sup>29</sup>

- a) Tipo de Derecho de Vía:** Se refiere a los derechos de vía, los cuales pueden presentarse en tres diferentes variantes, las cuales se describen a continuación:

---

<sup>27</sup> Jiménez Jiménez, José. *El Transporte, Diseño y Aplicación de Indicadores de Productividad*. UAEM, 1996.

<sup>28</sup> Se entiende por derecho de vía a una parte del suelo, de propiedad privada, que tiene un uso limitado por un reglamento de carácter local o nacional. Son, por lo general, franjas de terreno por donde pasan vehículos propiedad del estado o de compañías concesionarias. **Tomado de:** [es.wikipedia.org/wiki/Derecho de vía](https://es.wikipedia.org/wiki/Derecho_de_vía).

<sup>29</sup> Molinero y Sánchez, *op. cit.* p. 8.



- **Derecho de Vía tipo A:** Vialidad que muestra una separación longitudinal, así como vertical del derecho de vía, lo que evita cualquier interferencia entre los vehículos y peatones. Un ejemplo claro de lo anterior, se tiene en el Sistema Colectivo “**Metro**” de la Ciudad de México.
- **Derecho de Vía tipo B:** Vialidad que muestra una separación longitudinal a través de elementos fijos; tales como barreras de cualquier material, guarniciones, conos, topes, etc. Como ejemplo se pueden mencionar el caso del tren ligero del Distrito Federal y los ferrocarriles.
- **Derecho de Vía tipo C:** Vialidad en la que la superficie de rodamiento, es compartida con diferentes modos de transporte. Por ejemplo, se puede mencionar el transporte urbano a través de autobuses, en cualquier vialidad urbana o suburbana.

**b) Tipo de Tecnología Utilizada:** La tecnología se involucra directamente con dos aspectos principales; las características mecánicas de las unidades de transporte y las características del camino mismo. En algunos casos estas dos características están relacionadas entre sí y tienen cuatro componentes a considerar:

**Soporte:** Se refiere al contacto vertical entre el vehículo transportador y la superficie de rodamiento, esto se puede ejemplificar con las llantas sobre el asfalto o la rueda metálica sobre el riel.

**Guía:** Se refiere a la forma para controlar o conducir el vehículo, el más común es el volante en los vehículos automotores.

**Propulsión:** Se refiere al tipo de unidad motriz del vehículo, así como el método de transferir las fuerzas de aceleración y desaceleración del vehículo, como referencia se puede mencionar el equipo motorizado, la transmisión y tracción, así como el sistema de frenado.

**Control:** Aquí se menciona la forma a través de la cual se permite regular los movimientos de las unidades de transporte, el cual puede ser manual o automático.

**c) Tipo de Servicio:** Este último punto, se refiere básicamente a los tipos de rutas que se presentan en el sistema y a la forma y horario para operar. Como ejemplo se tiene el tipo de ruta, el tipo de operación y la hora de operación.

En la actualidad, la problemática que se vive con el transporte urbano en la zona metropolitana de Toluca, especialmente con los autobuses y el servicio de taxis, es una

muestra palpable de que se requiere con apremio, un cambio urgente en las estructuras de estos servicios concesionados.

Estas autorizaciones deben ser monitoreadas de manera constante por las autoridades, evitando caer en actos de corrupción que malogren el cumplimiento de la Ley. Al ser otorgadas las concesiones, se debe especificar muy puntualmente los derechos y obligaciones del servicio que se va a prestar, estableciendo como imperativo el cumplimiento de la calidad y satisfacción del usuario.

## CAPÍTULO SEGUNDO

### MARCO JURÍDICO DEL TRANSPORTE

#### 2.1. Antecedentes jurídicos del transporte.

De acuerdo a diversos investigadores en la materia, los antecedentes de la legislación del transporte en México, inician con su regulación, para posteriormente dar paso a la reglamentación del tránsito, es decir, al control de la circulación de vehículos.

El primer documento del que se tiene memoria, se decretó en la ciudad de México en el **año de 1793**, en el cual se regulaba el desplazamiento de bienes y de personas. Posteriormente, la **Constitución de 1857**, documento del cual emana la **Ley sobre Reglamentación de Ferrocarriles y Telégrafos de 1881**.

Asimismo, la Carta Magna que nos rige actualmente, es decir, la Constitución Política nace en 1917, de la cual se origina la **Ley sobre las Vías Generales de Comunicación de 1939** y por último, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, aunque si bien esta última, no resulta relevante para el presente trabajo.

Son realmente pocos los antecedentes que se tienen sobre éste rubro, sin embargo, pueden ayudar en gran medida a la clara comprensión de este tema. En el siguiente punto, se ofrece la tarea de dar a conocer los elementos jurídicos que ayudan a reglamentar lo relacionado con el transporte.

El cimiento de una ley o reglamento, está fundamentado en las **necesidades de la población**, éstas serán las que determinen la creación o abrogación de la misma. Además, se requiere de un fundamento legal que permita establecer la competencia de las autoridades, para intervenir en la regulación, control, dirección y vigilancia del transporte y lo que a éste concierne. Asimismo, se requiere para determinar las obligaciones y los derechos de todos aquellos operadores y propietarios.

Dando paso a la legislación del transporte urbano en México, tenemos que el **sustento básico** del tema en cuestión y de toda actividad, es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la cual se puede definir como:

“El conjunto sistemático de normas jurídicas fundamentales que rigen la organización y funcionamiento de un Estado y que señalan los derechos y garantías de sus miembros. Indica

la forma de Estado y la forma de Gobierno que adopta una sociedad, determina las competencias de los órganos gubernativos, los derechos y obligaciones que corresponden a las personas que se acogen a su ordenamiento”.<sup>30</sup>

## 2.2. Legislación Federal.

Se puede considerar al federalismo y sistema jurídico como **elementos inseparables** y complementarios, integrados como las dos caras de una moneda. El federalismo descansa sobre un sistema jurídico que le da legalidad y viabilidad, cabe mencionar que en el régimen federal se finca la construcción del sistema jurídico mexicano.

En este sentido, se afirma que el federalismo es la oportunidad de reformar al país a través de sus instituciones jurídicas. Además para que exista el estado federal y no sólo una sociedad federal, es indispensable el reconocimiento jurídico, que de por resultado el fortalecimiento del **Estado de Derecho** y el reto para el sistema jurídico de regular las múltiples variables que ofrece la pluralidad federalista.

Para efectos del presente trabajo de investigación, los ordenamientos legales y otros documentos del ámbito federal, que se tomaron en cuenta, con relación a la problemática del transporte, son la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, los que a continuación se mencionan:

### 2.2.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La Carta Magna o Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es la norma suprema que gobierna actualmente en el territorio de la República Mexicana. **Es la guía jurídica** para el quehacer político y legal, así como para la organización y relación del gobierno federal con los estados y municipios de México, los ciudadanos y todas las personas que residen aquí o visitan el país.

El actual y máximo ordenamiento legal de México, es **una aportación** de la tradicional jurisprudencia mexicana al constitucionalismo universal, ya que fue la primera constitución de la historia en incluir muchos derechos sociales. Por lo que se le llegó a considerar como muy adelantada a todas las contemporáneas a esa época.

---

<sup>30</sup> Secretaría de Gobernación del Gobierno Federal. **Presentación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.** México, 2014

Entre los cambios con respecto a la Constitución de 1857, se encuentran la **eliminación de la reelección** del presidente de la República y el cargo de vicepresidente. Cuenta con 136 artículos y 19 artículos transitorios.

Como se comentó anteriormente, en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se da sustento a los municipios a través del **artículo 115 constitucional**, el cual plantea lo siguiente:

“Los Estados adoptarán para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa el municipio libre”.<sup>31</sup>

Asimismo, en el **Título Quinto, fracción I** del mismo artículo, se expone que cada municipio será gobernado por un ayuntamiento de elección popular directa, el cual estará integrado por un presidente municipal, regidores y síndicos, dependiendo el número de éstos, del tamaño de la población de cada localidad. En la **fracción II**, señala que los municipios estarán investidos de personalidad jurídica propia y manejarán su patrimonio acorde a la ley.

De igual forma, la **fracción III**, establece las funciones del Ayuntamiento, en éste artículo señala:

“Los municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes:

- Agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de aguas residuales;
- Alumbrado público;
- Limpia, recolección, traslado, tratamiento y disposición final de residuos;
- Panteones;
- Rastro;
- Calles, parques, jardines y su equipamiento;
- Seguridad pública en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y de tránsito;

---

<sup>31</sup> **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**. Editorial Porrúa Hnos. México, 2014, p. 167

- Las demás que las legislaturas locales determinen según las condiciones territoriales y socioeconómicas de los municipios, así como su capacidad administrativa y financiera.

Los municipios previo acuerdo entre sus Ayuntamientos, podrán **coordinarse y asociarse** para la más eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan...”<sup>32</sup>

Con los aspectos anteriores, es posible darse cuenta de cómo la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, plantea la importancia del **ámbito más pequeño** en relación a la prestación de los servicios públicos municipales.

### **2.2.2. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.**

En esta ley se instauran las **bases de organización** de la administración pública federal, centralizada y paraestatal. Asimismo, establece la integración de la administración pública centralizada, órganos descentralizados y los componentes de la administración pública paraestatal.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, explica que para el buen funcionamiento de la administración pública, ésta delega funciones a Secretarías, quienes apoyarán al Poder Ejecutivo en la realización de sus funciones. Es así como en su **artículo 36** manifiesta que a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

- Formular y conducir políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;
- Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransporte en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación;
- Expedirá las normas técnicas relativas a las características de los equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad con que deberán contar los vehículos que transiten por la infraestructura vial;

---

<sup>32</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. op. cit. pp. 167 – 172

- Corresponde registrar los vehículos destinados al transporte de pasajeros, así como al de uso particular y uso comercial, expidiendo las placas de circulación, calcomanías, tarjetas de circulación y demás elementos de identificación que se estimen necesarios;
- Autorizar y modificar en tiempo rutas o derroteros, tarifas, itinerarios, horarios, frecuencias, así como ordenar el cambio de bases, paraderos y terminales, y señalar la forma de identificación de los vehículos utilizados para el servicio público de transporte;
- Prevenir y sancionar el incumplimiento de obligaciones por parte de los titulares de concesiones, permisos o autorizaciones en materia de transporte público;
- Expedir las placas de circulación, calcomanías, tarjetas de circulación y demás elementos de identificación de los vehículos automotores destinados al transporte de pasajeros, de carga y mixto, así como al de uso particular y uso comercial, que no sean competencia de otras autoridades.<sup>33</sup>

### 2.3. Legislación Estatal.

Cada uno de los estados que conforman la federación cuenta con su propia legislación y dichas leyes generalmente se aplican de manera **paralela a las federales**. Por lo tanto, las leyes estatales, tienen la tendencia de ser una copia de la legislación federal. Aunque los términos de las leyes estatales son diferentes, los propósitos de sus disposiciones son asombrosamente uniformes.

La percepción del sistema jurídico de que las leyes estatales y federales son complementarias, es confirmada por el desarrollo legislativo reciente. La mayoría de los estatutos de los estados son **prácticamente iguales** a la legislación federal y además, la mayoría de los estados, siguen las resoluciones federales en la interpretación de sus estatutos propios.

Con respecto a la legislación estatal, las leyes y otros documentos jurídicos, enmarcados en el ámbito de la entidad, considerados para esta investigación, por su relación con la problemática del transporte, son la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, el Plan de Desarrollo del Estado de México 2011 – 2017, el Código Administrativo del Estado de México, el Reglamento de Tránsito Metropolitano y el Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México, los cuales a continuación se comentan con más detalle:

---

<sup>33</sup> **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**. H. Congreso de la Unión. México, 2013, pp. 29 – 31

### 2.3.1. Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México.

La Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México, por su jerarquía, es la ley que, en el ámbito local, **determina y ratifica** las libertades, derechos y garantías de sus habitantes y las bases para la organización y ejercicio del poder público en la entidad, bajo el marco de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La Constitución Política del Estado de México, promulgada por el **Gobernador Agustín Millán** el 8 de noviembre de 1917, ha sido objeto desde entonces de numerosas reformas para adecuar sus disposiciones a las de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a la evolución de las materias originalmente reguladas por ella y a las circunstancias y exigencias de la dinámica social de la entidad mexiquense.

El mencionado ordenamiento jurídico, establece en su **Capítulo Tercero, artículo 122**, las atribuciones de los Ayuntamientos, en el que instaura lo siguiente:

“Los Ayuntamientos de los municipios, tienen las atribuciones que establecen la Constitución Federal, esta Constitución y demás disposiciones legales aplicables”.<sup>34</sup>

Por otra parte, en su **Capítulo Tercero**, denominado: “**Del Poder Ejecutivo**”, **Sección Segunda**, denominada: “**De las Facultades y Obligaciones del Gobernador del Estado**”, en el **artículo 77, fracción VI**, se hace mención de la Facultad del Gobernador de la Entidad para velar por el desarrollo integral del Estado a través de la planeación y supervisión de cualquier plan de desarrollo, dándole especial preferencia al Estatal, en el cual se contemplan obviamente los aspectos del transporte. A la letra la citada referencia dice:

“Planear y conducir el desarrollo integral del Estado; formular, aprobar, desarrollar, ejecutar, controlar y evaluar el Plan Estatal de Desarrollo, planes sectoriales, metropolitanos y regionales, y los programas que de éstos se deriven. En los procesos de planeación metropolitana y regional deberá consultarse a los ayuntamientos”.<sup>35</sup>

### 2.3.2. Plan de Desarrollo del Estado de México 2011 – 2017.

---

<sup>34</sup> **Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México.** Ed. Porrúa Hnos. México. 2013, p. 124

<sup>35</sup> **Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México.** op. cit. p. 83



Este documento se realizó con la participación de diversos especialistas en los ámbitos económicos y sociales, que examinaron las experiencias de éxito que han tenido lugar en diferentes países, que analizaron y sistematizaron las propuestas presentadas en los Foros de Consulta Ciudadana y se entrevistaron con funcionarios de dependencias y organismos públicos para identificar las **áreas de atención prioritaria** y las demandas sociales más urgentes.

El Plan de Desarrollo se organizó en tres grandes pilares: Gobierno Solidario, Estado Progresista y Sociedad Protegida, vinculados a tres ejes transversales: Gobierno Municipal, Gestión de Resultados y Financiamiento para el Desarrollo, los cuales sirven como **guía del comportamiento** de la Administración Pública Estatal. Los pilares y los ejes señalan objetivos, estrategias y líneas de acción, que imprimen movimiento y consistencia a la agenda de Gobierno, con el propósito de atender las demandas de los sectores sociales.

Aunque en el Plan de Desarrollo se proyecta una visión integral del Estado de México, también se reconoce la diversidad política, el perfil y la panorámica económica y social de cada región y municipio, con la finalidad de establecer estrategias de acción que permitan aprovechar las áreas de oportunidad, **fomentando el crecimiento** de las zonas rurales, urbanas y metropolitanas de la entidad.

Con relación a la problemática del transporte y en el marco del documento antes referido, en la estrategia denominada: **“Líneas de acción del Gobierno Solidario”**, del **objetivo 2** identificado con el nombre de: **“Combatir la pobreza”**, del **punto 2.4.** cuya descripción es: **“Cubrir las necesidades básicas de las personas que menos tienen”**. Se menciona la siguiente indicación:

“Instrumentar la dotación de tarjetas de descuento para transporte público”.<sup>36</sup>

De manera análoga, haciendo referencia al mismo documento, en el **punto No. 7** Llamado: **“Estado Progresista”**. Dentro del **objetivo No. 3.**, que se titula o está dedicado a: **“Impulsar el desarrollo de sectores específicos”**. En el punto que se refiere a la **“Infraestructura”**, cabe mencionar lo siguiente:

“...La infraestructura en transporte, las obras hidráulicas o la provisión de energía son sólo algunos aspectos que incrementan directamente el bienestar de la población y sus hogares. De esta forma, la inversión en este tipo de obras constituye un elemento esencial del proceso de

---

<sup>36</sup> **Gaceta del Gobierno.** Estado de México. Tomo CXCVIII, No. 48, Toluca, México, marzo 2012, pp. 39 – 40

desarrollo económico, el cual contribuye en última instancia a elevar el la prosperidad de la gente.

En términos generales., la provisión de **la infraestructura en la entidad es adecuada**, en particular en lo que se refiere a les redes primarias de transporte y a la prestación de servicios tales como la energía eléctrica. Por ejemplo, en materia de transporte se cuentan con vías primarias de comunicación que conectan al territorio estatal con los principales corredores carreteros del país.

De esta manera, se cuenta con servicios aeroportuarios eficientes, además de una red de energía eléctrica que llega prácticamente a todas las regiones. El gran reto de la entidad consiste, por un lado, en invertir en obras de **infraestructura secundarias** que conecten a toda la geografía estatal con las grandes obras primarias de infraestructura de transporte y, por el otro, mejorar la calidad de los servicios de infraestructura para la población de la entidad mexiquense”.<sup>37</sup>

Con respecto al trascendental aspecto de la **infraestructura en comunicaciones**, el Plan Estatal de Desarrollo 2011 – 2017, que rige la planeación en el Estado de México menciona lo siguiente:

“El Estado de México se ubica como una de las entidades del país con los mejores niveles de infraestructura de comunicaciones y transporte. La densidad de su red carretera se encuentra entre las más altas de la República Mexicana; en este sentido, el porcentaje de la red carretera de cuatro carriles es de 11.1%, la decimosegunda posición entre las entidades federativas.

En términos generales, la evaluación de la infraestructura de transportes indica que el Estado de México cuenta con **muy buenas redes de transporte primarias**, que se deben mantener en condiciones de adecuada transitabilidad. Sin embargo, se requiere continuar invirtiendo en más redes secundarias, accesos y alimentadores que brinden una mayor penetrabilidad a la geografía estatal.

Respecto de la infraestructura y los servicios de transporte de personas en zonas urbanas, la entidad enfrenta grandes retos, uno de ellos es que urge una reorganización y **reordenamiento del transporte público**. De manera específica, en materia de sistemas de transporte ferroviario y de la red de autobuses de tránsito rápido, se debe mejorar la cobertura y eficiencia de los servicios.

---

<sup>37</sup> **Gaceta del Gobierno**. marzo 2012, op. cit. pp. 55 – 56

En particular, en el transporte urbano se requiere la **integración de un sistema eficiente**. Con respecto al sistema de transporte aéreo, la entidad cuenta con un aeropuerto internacional con múltiples destinos nacionales e internacionales, sólo superado por el Distrito Federal, Jalisco, Nuevo León y Quintana Roo. Finalmente, en términos de la red ferroviaria de carga estatal, la densidad es de las más altas del país”.<sup>38</sup>

### 2.3.3. Código Administrativo del Estado de México.

En el presente código, al inicio del **Libro Primero**, en su **artículo 1.1**, ya se habla de las implicaciones relacionadas con el tema del transporte, al mencionar que las disposiciones de este código son de orden público e interés general y tienen por objeto regular las materias que se señalan a continuación, a fin de promover el desarrollo social y económico en el Estado de México.

De acuerdo al párrafo anterior, es en las **fracciones VI y VII** del mencionado artículo, donde se encuentra que tienen los siguientes títulos: **“De la infraestructura vial y el transporte”**; así como, **“Del tránsito y estacionamientos de servicio al público”**, respectivamente.

De tal suerte, desarrollando un poco más a fondo este punto, se tiene que estas fracciones a que se refiere el **artículo 1.1**, se encuentran en los **Libros Séptimo y Octavo**.

En el **Libro Séptimo**, se regula la infraestructura vial de competencia estatal y municipal, así como el transporte de personas y objetos que se realiza por la misma.

Se establecen las autoridades y **las atribuciones** que les corresponden en la materia. Igualmente, se define la infraestructura vial como el conjunto de vías que facilitan la comunicación entre las diferentes áreas de la actividad económica. Se regula el régimen jurídico de las concesiones; se previene que los municipios tendrán a su cargo las facultades relativas a la infraestructura vial local. Se redefine la clasificación del transporte y se mejora la regulación del régimen jurídico de las concesiones, permisos y autorizaciones en esta materia.

Uno de los puntos más importantes del Código Administrativo del Estado de México, es que en su **artículo 7.2** establece que las disposiciones del **Libro Séptimo** tienen como finalidad que se cuente con transporte seguro, eficiente y de calidad.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> **Gaceta del Gobierno**. marzo 2012, op. cit. pp. 55 – 56

<sup>39</sup> **Gaceta del Gobierno**. Estado de México. Tomo CXCV, No. 70, Toluca, México, abril 2013, p. 1

Asimismo, otro aspecto fundamental de este ordenamiento legal es el que se señala a continuación:

De conformidad al **artículo 7.6** del mencionado Código, la Secretaría de Transporte expedirá las normas técnicas relativas a las características de los equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad con que deberán contar los vehículos de su competencia y expedirá al respecto disposiciones de carácter general cuando lo estime procedente.<sup>40</sup>

En el **artículo 7.26** del mismo Código, se señalan las obligaciones que tienen los conductores de las unidades, entre las cuales destacan las siguientes:

“I. En todos los casos:

- a. Obtener y portar la licencia o permiso para conducir correspondiente;
  - b. Mostrar a las autoridades de tránsito cuando se les solicite, su licencia o permiso para conducir, o en su caso, la documentación que faculta la prestación del servicio;
- II. Además de lo anterior, los conductores de los servicios sujetos a concesión, deberán:
- a. Abstenerse de prestar el servicio en vehículos no autorizados;
  - b. Acreditar, en términos de las disposiciones reglamentarias, estar debidamente capacitados;
  - c. Otorgar un servicio eficiente y un trato amable al usuario”;
  - d. Entre otras cuestiones que se tienen previstas en este Código, son la clasificación del transporte, se señalan las obligaciones de los conductores; se sistematizan las normas relativas a infracciones, sanciones y medidas de seguridad.<sup>41</sup>

En el inicio del **Libro Octavo**, en la referencia a que hace mención la Gaceta del Gobierno del Estado de México del 29 de abril de 2013 se menciona lo siguiente:

“Que el Libro Octavo del Código Administrativo del Estado de México es la norma legal que, entre otras disposiciones, regula el tránsito de vehículos, personas y objetos en la

---

<sup>40</sup> **Gaceta del Gobierno.** abril 2013, op. cit., p. 1

<sup>41</sup> **Código Administrativo del Estado de México.** Ed. H. LIV Legislatura del Estado. Toluca, México, 2001, pp. 130 – 155

infraestructura vial, sea primaria o local, señalando como autoridades a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y a los municipios”.<sup>42</sup>

De igual forma, en el **Libro Octavo**, se regula el tránsito de vehículos, que se realiza en la infraestructura vial primaria y local, se señala como autoridades en materia de tránsito, a la Secretaría General de Gobierno y los municipios, señalando a la primera como la responsable de ejercer las atribuciones relativas al tránsito en la infraestructura vial primaria, y a los segundos, el ejercicio de las funciones del tránsito en la infraestructura vial local.

Se determinan los requisitos que deben satisfacer los vehículos para transitar en la infraestructura vial, las prohibiciones y restricciones del tránsito vehicular, y se amplían las obligaciones de los conductores.<sup>43</sup>

#### **2.3.4. Reglamento de Tránsito Metropolitano.**

Derivado de la transformación actual de la sociedad, resulta fundamental que el Ejecutivo Estatal como elemento integrante del Gobierno, **promueva políticas públicas** que garanticen un adecuado desarrollo de la población. De tal forma el Plan de Desarrollo del Estado de México, condensa las demandas y pretensiones de la sociedad, por tal motivo se constituye como el documento rector de las políticas públicas.

En el Plan de Desarrollo del Estado de México, se indica que cada mexiquense debe contar con **Seguridad Social, Económica y Pública**. Asimismo, en el citado documento, es imperioso fomentar proyectos regionales que faciliten la suma de esfuerzos, con la finalidad de llevar a cabo la creación y operación de programas.

También fue prioritario impulsar la **creación y renovación de acuerdos** o convenios con las entidades federativas que limitan con el Estado de México, para la homologación de políticas, métodos y acciones en los tres niveles de gobierno.

El Estado de México, como **entidad a la vanguardia** en la modernización del marco jurídico en la República Mexicana, conjuntamente con el Distrito Federal, expidió la Declaratoria de la Zona Metropolitana del Valle de México, como instrumento de unificación, conceptualización, integración de planes, programas, acciones y atención conjunta y coordinada de asuntos de beneficio común en el ámbito metropolitano.

---

<sup>42</sup> **Gaceta del Gobierno**. abril 2013, op. cit., p. 1

<sup>43</sup> **Código Administrativo del Estado de México**. op. cit. pp. 155 – 168

De tal suerte, dentro de los 59 municipios del Estado de México y 16 Delegaciones del Distrito Federal que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México, se materializa una **realidad social**, en la que tanto las costumbres, como las actividades económicas, políticas y culturales, resultan similares.

Debido a lo anterior, en la Zona Metropolitana del Valle de México, se **unificó la reglamentación** en materia de tránsito, para los habitantes de los 59 municipios conurbados y de las 16 Delegaciones del Distrito Federal; para evitar que quienes se trasladan por dicho territorio, se enfrenten a la problemática de que de una Entidad Federativa a otra, sus obligaciones en materia de tránsito o las sanciones correspondiente cambian, lo que ocasiona desconocimiento, confusión y ambigüedad.

Por esta razón, fue obligatorio para el Gobierno del Estado, **crear mecanismos** que facilitaran la coordinación entre los municipios que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México y con el Gobierno del Distrito Federal, con el objetivo de atender oportunamente los grandes problemas metropolitanos en materia de tránsito.

Una de las maneras de crear estos mecanismos fue la de modernizar y establecer de manera especial el **Reglamento de Tránsito de la Zona Metropolitana del Valle de México**, tanto el del Estado de México, como el del Distrito Federal, prevaleciendo en ellos infracciones iguales para la misma conducta.

De acuerdo a lo que se menciona en los párrafos anteriores; en resumen, esta ley es un ordenamiento legal que tiene como objetivo establecer las **normas relativas al tránsito estatal y municipal de vehículos** y a la seguridad vial de los menores, personas en edad avanzada, personas con capacidades diferentes y peatones en general, en las vías primarias y locales de comunicación, ubicadas en los 59 municipios conurbados del Estado de México y las 16 Delegaciones del Distrito Federal, que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México.<sup>44</sup>

### **2.3.5. Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México.**

Este reglamento es el más actual que existe en materia de transporte público en el Estado de México, fue aprobado el 25 de marzo de 2002, por la H. Legislatura mediante decreto **número 41**, publicado en el periódico oficial “**Gaceta de Gobierno**” el 25 de marzo de 2002.

---

<sup>44</sup> **Gaceta Oficial del Distrito Federal**. Junio 2007. No. 108, p. 3

Es el **fundamento legal** del transporte público y en éste, se desarrollan medidas referentes al mismo, así como a los servicios de arrastre, salvamento y depósito de vehículos, al mismo tiempo, instituye los principios de seguridad jurídica, igualdad y legalidad, previstos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México.

En su **artículo segundo**, se establece:

“El transporte de personas, así como el arrastre, salvamento y depósito de vehículos, constituyen un servicio público cuya prestación corresponde al Gobierno del Estado, el cual podrá prestarlo por sí o a través de concesiones y permisos que otorgue a personas físicas o morales mexicanas, en términos del Código Administrativo y del presente Reglamento”.<sup>45</sup>

De igual forma, en el **Capítulo I** denominado: “**De la Clasificación del Servicio**”, se establece en el **artículo 12**:

“El servicio público de transporte a que se refiere el Código, podrá ser regular o discrecional, entendiéndose por regular el que se encuentra sujeto a concesión o permiso sin rutas fijas”.<sup>46</sup>

De la misma forma, en el **artículo 13** del mismo reglamento, determina, que el servicio de transporte regular puede ser de diferentes características:

- a) Colectivo, el que se opera con vehículos tipo autobús u otros de capacidad intermedia o mínima de once pasajeros.
- b) Masivo, el que se opera en vías específicas, con rodamiento técnico especializado y con equipo vehicular especial.
- c) Mixto, el que se opera transportando en el mismo vehículo pasaje y carga.

De tal forma, que dentro del servicio discrecional de pasaje, se engloban las modalidades siguientes:

- Individual en automóvil de alquiler de sitio,
- Individual en automóvil de alquiler de radio servicio,

---

<sup>45</sup> **Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México.** Ed. Porrúa, México, 2002, p. 26

<sup>46</sup> **Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México.** op. cit., p. 60

- Individual en automóvil de alquiler sin base. Servicio especializado,
- Servicio de carga en general, etc.<sup>47</sup>

El régimen de concesiones y permisos exige reglas claras para la operación y prestación de éste y para realizar de manera eficiente y expedita, el trámite de los servicios de transporte público, De esta forma, el ordenamiento establece el **procedimiento y los requisitos** que deben cumplir los interesados ante las autoridades correspondientes, a fin de obtener la licencia para conducir un vehículo destinado al servicio público, sustituyéndose con ello, el esquema tradicional ante las autoridades de tránsito, logrando simplificar tiempo y recursos para tal efecto.

Con respecto a las organizaciones de concesionarios y permisionarios, se indican las normas que permiten su **desarrollo y mejoramiento**, a través del Instituto del Transporte del Estado de México, el cual es un órgano desconcentrado de la Secretaría de Transporte, asegurándose la participación de los municipios en la elaboración y aplicación de los programas, cuando éstos afecten su ámbito territorial.

Todas las actividades y actos administrativos referidos al transporte en el Estado de México, se encuentran **regulados por esta dependencia**, ya que tiene por objeto la investigación, elaboración de estudios, modernización y desarrollo de los sistemas de transportación pública en la entidad. Más adelante, en el apartado dedicado a la concesión, se retomará, ya que es una base jurídica importante para el presente tema de investigación.

#### **2.4. Legislación Municipal.**

El régimen constitucional contempla al municipio como **la base de la división territorial**, la organización política y administrativa de los estados. El municipio es la sociedad política primordial, el primer peldaño de la democracia, es considerado como la expresión institucional del Estado Mexicano más inmediata a la población.

El municipio es la forma de asociación política de las pequeñas, medianas y grandes comunidades, que se gobiernan de manera autónoma a través de los **ayuntamientos**, cuyos integrantes conocen, atienden y proponen la solución de los asuntos que les atañen más cercana y directamente, por ello, pueden resolverlos de la manera más adecuada.

---

<sup>47</sup> **Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México.** op. cit., p. 60



En la vida municipal, más que en cualquier otro ámbito, se dan los problemas de la **vida cotidiana** de la comunidad y es donde surgen regularmente infinidad de fenómenos pequeños o grandes, que afectan de forma más directa la convivencia de la población.

En ese espacio de gobierno institucional, se da el trato más frecuente del habitante con sus autoridades y se crea el clima o ambiente social en el que se relaciona **la sociedad y sus órganos públicos**. Por ello es fundamental dar mayor solidez institucional y fortaleza a las entidades municipales, para que puedan organizar de manera más eficiente el esfuerzo y el potencial de la comunidad.

Los ordenamientos legales y otros documentos relacionados con la problemática del transporte y enmarcados en la esfera de gobierno municipal, que fueron tomados en cuenta para el presente trabajo, son el Plan de Desarrollo Municipal 2013 – 2015, la Ley Orgánica Municipal del Estado de México y el Bando Municipal del H. Ayuntamiento de Toluca, documentos que se describen a continuación:

#### **2.4.1. Plan de Desarrollo Municipal 2013 – 2015.**

El Plan de Desarrollo Municipal expresa el **rumbo que la administración local** debe seguir a efecto de cumplir formalmente con las funciones señaladas. A su vez, el documento rector en materia de planeación, representa en esencia el conjunto de aspiraciones, propuestas, recomendaciones y aportaciones del ámbito municipal, es decir, su población, que a través del conocimiento real de su situación económica, social y política, participa en la definición de las acciones a efectuarse por las autoridades.

Toluca, como capital de la entidad más poblada del país tiene una responsabilidad enfocada en el crecimiento y **desarrollo de su territorio**, pero cuyas acciones trascienden hacia otras esferas de gobierno. Para dar cumplimiento a tal responsabilidad, fue obligado la formulación de un Plan de Desarrollo Municipal, con base en la visión integral de su población, es decir con características de concordancia de ideas, totalmente incluyente y básicamente de integración social.

Con referencia a los problemas del transporte público y en el contexto del Valle de Toluca, el número de vehículos que circulan en la zona metropolitana de la ciudad capital del Estado de México, **sobrepasan la capacidad de las vialidades**, se detecta una saturación de automotores del orden de los 400,000 mil vehículos; de éstos, el 75 por ciento, son particulares que únicamente transportan al 15 por ciento de las personas.

Por lo tanto, la ocupación vehicular es de aproximadamente un promedio de **1.6 personas por automóvil**. Además, se tiene un registro que habla de un promedio de 4.8 accidentes de tránsito por día, observados para el año 2011 con las consabidas pérdidas económicas y de vidas humanas.

Con respecto al transporte público, se observa que **no existe una vinculación** entre la oferta y la demanda, al existir un cuantioso número de unidades, las cuales sobre todo en el primer cuadrante de la ciudad, van casi vacías y que de alguna forma limita la velocidad de otros vehículos automotores, sin mencionar que fortalecen el deterioro de la imagen urbana, hecho que invita a planear un reordenamiento integral de este importante sector.

Aunado al planteamiento anterior, el transporte público se encuentra dirigido a ciertos grupos de la población, **dejando con esto de atender** cabalmente las necesidades de otros grupos importantes de población, como por ejemplo los grupos en condiciones de riesgo, como pueden ser las personas con discapacidad, los cuales al carecer de un transporte adecuado, ven seriamente limitadas sus actividades diarias.

De igual manera, existen otros grupos poblacionales, sobre todo la de los estudiantes, los cuales en su mayoría, por su condición económica, son **altamente vulnerables** a sufrir los efectos del aumento generalizado y sostenido de la gasolina y por consecuencia del transporte público, ya que cualquier incremento daña notoriamente su precaria situación, razón por la cual, existe la obligación de crear subsidios de transporte dirigidos a estos grupos de población.<sup>48</sup>

#### **2.4.2. Ley Orgánica Municipal del Estado de México.**

Esta ley, se considera la **expresión institucional de la entidad mexiquense** más inmediata a la población, nos dice que esta es la forma de asociación política de las pequeñas, medianas y en ocasiones, grandes comunidades de la nación, que se gobiernan a sí mismas a través de los Ayuntamientos.

Lo que pretende este ordenamiento, es el **resguardo y enriquecimiento de los municipios**, ya que éstos han probado ser útiles en la innovación y el cambio en lo que se considera necesario, de esta manera, han favorecido la armonía social, la autonomía y la eficiencia que se demanda.

---

<sup>48</sup> **Plan de Desarrollo Municipal 2013 – 2015.** Toluca, México. p. 180

En el **Capítulo Tercero**, denominado: “**Atribuciones de los Ayuntamientos**”, **artículo 31 fracción II**, señala precisamente este importante aspecto de los Ayuntamientos, entre las que resalta:

“La celebración de convenios, cuando así fuese necesario, con las autoridades estatales competentes, en relación con la prestación de los servicios públicos a que se refiere el artículo 115, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en lo referente a la administración de contribuciones fiscales”.<sup>49</sup>

Además, en este ordenamiento jurídico, se establecen las funciones correspondientes al municipio, respecto de su territorio, enunciando dentro de éstas, la elaboración, aprobación y modificación de un plan que debe estar acorde con la planificación, tanto regional como nacional; **un plan regulador** y un desarrollo comunitario, disposición en materia de transporte y tránsito público, también respecto de la construcción y urbanización. Todo lo anterior, son las tareas mínimas que por ley le competen al municipio.<sup>50</sup>

Se entiende, entonces, la unidad de gobierno local no sólo como una proyección del gobierno federal sino como una instancia decisiva en diversas materias y **con grandes responsabilidades** frente a una comunidad (vivienda, educación, salud, trabajo, etc.), teniendo como principal función responder a las inquietudes de sus ciudadanos.

Respecto de las funciones esenciales, se implantan una serie de acciones tendientes a dar cumplimiento a su misión, determinar un presupuesto real, administrar bienes públicos, subvencionar iniciativas públicas y privadas que colaboren en la tarea comunal.

Asimismo, en el Capítulo antes referido, pero de manera específica en el **artículo 31, fracción XXXV Bis**, con relación a la problemática del transporte en los territorios municipales, hace mención a lo siguiente:

“Establecer, fomentar, coordinar y difundir permanentemente programas y acciones en materia de educación vial. Para el cumplimiento de esta disposición los ayuntamientos se auxiliarán de la participación directa de los concesionarios y permisionarios del transporte público”.<sup>51</sup>

---

<sup>49</sup> **Ley Orgánica Municipal del Estado de México**. Ed. Porrúa Hnos. México, 1992, p.20

<sup>50</sup> **Ley Orgánica Municipal del Estado de México**. op. cit. p. 18

<sup>51</sup> **Ley Orgánica Municipal del Estado de México**. op. cit. p. 23

### 2.4.3. Bando Municipal del H. Ayuntamiento de Toluca.

El Bando de Gobierno Municipal, es un reglamento, emanado de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de algunos ordenamientos jurídicos ya mencionados. Tiene por objeto, **establecer normas para orientar el régimen de gobierno**, así como la organización y el funcionamiento de la administración pública municipal, además permite que los ciudadanos identifiquen a sus autoridades y su ámbito de competencia, conociendo a la vez el marco jurídico que regula la vida municipal.

En su **Título Sexto: “De los Servicios Públicos”, Capítulo único: “De la Prestación de los Servicios Públicos”, artículo 45** describe la responsabilidad de los Ayuntamientos con relación a los servicios públicos municipales, siendo los mismos que señala la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su **artículo 115**, por lo que se considera repetitivo mencionarlos nuevamente.

Con relación a lo expuesto en el párrafo anterior, el **artículo 45** señala lo siguiente:

“El gobierno municipal, proporcionará los servicios públicos y ejecutará las obras que la prestación, instalación, funcionamiento y conservación de los mismos requiera con sus propios recursos y en su caso, con la cooperación de otras entidades públicas, sociales o privadas”.<sup>52</sup>

Ya en su **artículo 46** el propio Bando Municipal de Toluca, enumera en una relación de los que considera como servicios públicos que son prestados por el Ayuntamiento Municipal.

El Bando Municipal de Toluca, en su **Capítulo II**, marca lo relativo a la prestación de servicios públicos, indicando lo siguiente:

“La prestación de los servicios públicos municipales estará a cargo del gobierno municipal, quien los podrá prestar de manera directa o descentralizada, o bien, podrá otorgar la concesión a particulares para la prestación de uno o más de éstos servicios, exceptuando los de seguridad pública y tránsito y aquellos que afecten a la estructura y organización municipal; asimismo, el Ayuntamiento podrá prestar los servicios municipales con el concurso de la Federación, el Estado u otros municipios”.

En el **Capítulo Tercero, Artículo 56** referente a las concesiones, señala que:

---

<sup>52</sup> **Bando Municipal.** H. Ayuntamiento de Toluca 2013 – 2015.

“Los servicios públicos podrán concesionarse a los particulares en los términos que establece la Ley Orgánica Municipal. La concesión será otorgada por concurso con la aprobación del Ayuntamiento, para lo cual, éste celebrará convenios con los concesionarios...”<sup>53</sup>

De acuerdo al presente capítulo, donde se pretendió comentar los aspectos legales de la problemática del transporte a través de los puntos de vista de un marco jurídico, resulta importante señalar que la generación de una ley o reglamento se encuentra basada en las necesidades de la población, éstas serán las que determinen la creación, modificación o abrogación de la misma.

Asimismo, se requiere de un fundamento legal que permita establecer la competencia de las autoridades, para intervenir en la regulación, control, dirección y vigilancia del transporte y todo lo que le compete. De la misma forma, un ordenamiento legal resulta fundamental para determinar las obligaciones y los derechos de todos los actores que entran en juego en lo relacionado al transporte, desde los usuarios, hasta los propietarios sin dejar a un lado a los operadores.

Es justo reconocer que dando paso al estudio de la legislación del transporte urbano en México, se tiene que el sustento básico del tema en cuestión y de toda actividad legal es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a la cual Rodrigo Borja define como:

“...el conjunto sistemático de normas jurídicas fundamentales que rigen la organización y funcionamiento de un Estado y que señalan los derechos y garantías de sus miembros”.<sup>54</sup>

El máximo ordenamiento legal de México, conocido como la “Carta Magna”, indica la forma de Estado y la forma de gobierno que adopta una sociedad, determina las competencias de los órganos gubernamentales, así como los derechos y obligaciones que corresponden a las personas que se acogen a su ordenamiento. Solo resta comentar que en la compleja problemática del servicio de transporte público, este instrumento legal, ha sido considerado como un documento rector de las demás leyes que se han venido creando con el paso del tiempo.

De tal suerte, que una vez finalizado el presente capítulo, se le da paso al siguiente apartado, en el cual se tocará, de manera profunda, uno de los aspectos más relevantes en la problemática del transporte urbano y suburbano de pasajeros en el municipio de Toluca, el otorgamiento de las concesiones del servicio.

---

<sup>53</sup> **Bando Municipal.** op. cit.

<sup>54</sup> Borja, Rodrigo. **Diccionario de la Política.** Ed. Fondo de Cultura Económica, México, 1997, p.

## CAPÍTULO TERCERO

### LA CONCESIÓN PARA PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO

Una vez conocidos los fundamentos legales del transporte, es necesario dar paso a un tema central, referente a la concesión, que sin duda alguna, representa un aspecto medular en la presente investigación.

#### 3.1. Concepto de Concesión Administrativa.

La concesión administrativa, es el acto por el cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes de dominio del Estado.

Para abordar el tema, se debe considerar que la concesión de servicios públicos, es también conocida como “**concesiones administrativas**”. Se utiliza la expresión en plural, porque no existe una sola forma de concesión, sino que ésta se puede manifestar de diferentes maneras y en consecuencia, tampoco tienen un régimen jurídico uniforme.

La palabra concesión, proviene de las voces **concesio – onis**, que significa “**acción y efecto de conceder**”, otorgamiento de las esferas de gobierno a favor de particulares o empresas, bien sea para apropiaciones, disfrutes o aprovechamientos privados en el dominio público, según acontece en minas, aguas o montes, o bien para construir o explotar bienes u obras públicas, o bien para ordenar, sustentar o aprovechar servicios de la administración general o local.<sup>55</sup>

La palabra concesión, es un término que califica diversos actos por los cuales la administración confiere a personas privadas ciertos derechos o ventajas especiales sobre el dominio del Estado. El término concesión, según **Miguel Acosta Romero**, puede tener varios significados;<sup>56</sup> sin embargo, destaca los siguientes:

---

<sup>55</sup> **Diccionario Enciclopédico Durvan**. Tomo I

<sup>56</sup> Acosta Romero, Miguel. **Teoría del Derecho Administrativo**. Ed. Porrúa, México, 1979, p. 242

- a) Es el acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular:
1. Para utilizar bienes del Estado, dentro de los límites y condiciones que señala la ley;
  2. Para establecer y explotar un servicio público también dentro de los límites y condiciones que señala la ley.
- b) Es el procedimiento a través del cual se otorga la concesión, se regula la utilización de la misma y;
- c) Puede entenderse también por concesión, el documento formal que contiene el acto administrativo en el que se otorga la concesión.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, plantea en el **artículo 36 fracciones IX y XII**, que a la letra mencionan de manera respectiva lo siguiente:

“Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas”;

“Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones y transportes”.<sup>57</sup>

Por su parte, **Andrés Serra Rojas**, en su obra titulada **Derecho Administrativo**, menciona algunos aspectos de la concesión tales como:

“En la concesión de servicio público, la administración concede o establece un derecho a favor de un particular concesionario para que maneje un servicio a su cargo, por un plazo determinado y bajo condiciones precisas, de naturaleza contractual y reglamentaria. Entre otras las de obtener ventajas económicas que lo remuneren de su inversión. La instalación

---

<sup>57</sup> **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**. H. Congreso de la Unión. México, 2013, p. 29

y explotación del servicio se regula principalmente por el interés público del servicio y accesoriamamente por el interés particular del concesionario”.<sup>58</sup>

Por su parte, **Fraga** menciona que la concesión “es un acto por medio del cual se concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio del Estado”.<sup>59</sup>

Tratándose de la concesión del servicio público de transporte, es definido como un acto administrativo **emanado del ejecutivo**, en este caso del Gobierno del Estado de México a través del cual se concede a los particulares o sociedades legalmente constituidas, la facultad para llevar a cabo la prestación del servicio de transporte, siempre y cuando se cumpla con los requisitos estipulados en su reglamentación.

Cabe mencionar que cuando el Estado autoriza a un particular a prestar un servicio público, ese particular se comporta como si fuera el Estado mismo, ya que éste le transfiere una Facultad que le corresponde originariamente, misma que le sigue perteneciendo porque sigue ejerciendo el control, únicamente **transfiere la Facultad** para su ejercicio.

Como ya se ha visto, la delegación de funciones que realiza el Estado hacia los particulares, a través del acto de la concesión, no significa que el Estado renuncie a sus Facultades, ya que se reserva el control y vigilancia sobre los servicios concedidos, únicamente se atribuye al concesionario la ejecución y operación del servicio, más no la regulación y el control.

A partir de los conceptos anteriores, se puede definir a la concesión como un modo **de gestión indirecta**, en virtud del cual, la administración concede mediante un contrato administrativo, en principio, a una persona privada y excepcionalmente a otras personas públicas, la explotación de un servicio durante un tiempo determinado, que ésta asume bajo su responsabilidad y riesgo, estableciéndose como remuneración una cantidad de dinero denominada tarifa, que pagan los usuarios.

### **3.2. Fundamento Constitucional.**

---

<sup>58</sup> Serra Rojas, Andrés. **Derecho Administrativo**. Ed. Porrúa, México, 1979, p. 121

<sup>59</sup> Fraga, Gabino. **Derecho Administrativo**. Ed. Porrúa, México, 1986, p. 699



La concesión, en tanto estructura jurídica y administrativa, es un elemento clave de integración para el desarrollo social que busca “**el bien común**”, concierne a todos los individuos o entidades pertenecientes a un Estado o Nación.

La utilización de la concesión, emana de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la cual ha sufrido una serie de modificaciones en este rubro que vienen a perfeccionar su aplicación por una década.

Desde su surgimiento, la concesión pretende ubicar, tanto al Estado como al municipio en una relación frente al concesionario, puesto que ejerce un rol como interventor, controlador y fiscalizador. Del mismo modo, le concierne al municipio, ser “**socio**” del concesionario privado, ya que percibe beneficios económicos directos.

En este sentido, se tiene la opinión de dos investigadores en la materia, **Soto y Villafuerte**, autores del libro: **Manual básico para la administración pública municipal**, quienes aportan otro enfoque con respecto al término concesión:

“Mediante ella, el Ayuntamiento cede a una persona física o moral, la prestación o el manejo, total o parcial, del servicio público mediante el establecimiento de un contrato en el que se transfiere el derecho y la responsabilidad de prestar un servicio público municipal.

La concesión permite el desprendimiento de unidades administrativas de la estructura del Ayuntamiento, absorbiendo cargas financieras el agente a quien se otorga la concesión. De igual forma los gastos de mantenimiento, operación y conservación recaen en el concesionario. El Ayuntamiento puede revocar la concesión si se alteran las condiciones de contrato o si se afecta el interés público”.<sup>60</sup>

Según la opinión de **Iracheta**, el modelo de concesiones, en todas sus formas y dimensiones, es el resultado del cambio de rol del Estado, quien busca en la concesión un instrumento para desarrollar un conjunto de inversiones que subsanen la escasez de recursos, comprometiendo en estas acciones al **sector privado**, a la vez que pretende satisfacer las demandas y necesidades de la población.

“Los cambios producidos en la estructura del Estado a partir de los años ochenta en el que se pasa de ser un Estado “benefactor y protector” a uno “promotor y empresario”, provoca la concentración de casi toda la inversión para obras de infraestructura en la modalidad

---

<sup>60</sup> Reynoso Soto, Selene Rosa Ma. y Villafuerte Eudave, Miguel A. **Manual básico para la administración pública municipal**. Ed. IAPEM, Toluca, México, 2003, p. 148

participativa y con inversiones de origen privado, con una tendencia a la apertura económica”.<sup>61</sup>

Fue la complejidad de los problemas que enfrenta el municipio lo que hizo indispensable la generación de alianzas en el ámbito local que permitan practicar formas efectivas de participación ciudadana que conduzcan a una mejora de vida de los individuos y las comunidades, es decir, se buscan nuevos caminos que tiendan a **compartir intereses** entre la sociedad civil y el Estado.

Se puede concluir, manifestando que la concesión es un **contrato administrativo** en que una de las partes del órgano administrador, o sea el Estado y la otra, un particular identificado como el concesionario, el cual se compromete a otorgar un servicio público reglamentado a cambio de una determinada retribución. En el contrato, el administrador señala la naturaleza del servicio que debe prestar el concesionario, sus especificaciones técnicas y la manera de llevarlo a efecto.

Igualmente, es necesario hacer énfasis en que la concesión consiste en el otorgamiento de un **derecho especial de uso** y goce de un bien, en la prestación de un servicio o en la construcción y explotación de infraestructura con un objetivo preestablecido, por un plazo determinado que no debe exceder los 50 años y por una renta, o participación que se paga según la forma establecida en el contrato.

Los servicios sujetos a concesión serán los identificados como **“imprescindibles”**, aquellos que es necesario conservar como resultado de una prestación indispensable a la comunidad. Es por ello, que este acto implica una solicitud por escrito que individualice la persona del concesionario y aclare las condiciones del contrato, el que se celebrará mediante escritura pública y con las cláusulas que resguardarán debidamente los intereses municipales.

### 3.2.1. Elementos que Integran la Concesión.

Según la opinión del investigador **Miguel Acosta Romero**,<sup>62</sup> el acto y figura de la concesión se encuentra integrado por dos elementos:

#### a) La autoridad concesionaria.

---

<sup>61</sup> Iracheta X., Alfonso. **El problema del transporte público por autobús en las áreas metropolitanas del Estado de México y algunas recomendaciones para su solución**. UAEM, México, 1981, p. 65

<sup>62</sup> Acosta Romero, Miguel. **op. cit.** p. 242 – 248

Describe a la autoridad correspondiente, que en este caso es el Gobierno del Estado de México, a través de la Secretaría del Transporte.

## **b) El Concesionario.**

Es la persona física o moral, a quien se otorga y por lo tanto, es reconocido como el titular de la concesión, en el caso del transporte público, son las empresas concesionarias o transportistas prestadoras del servicio.

Cabe mencionar, que la figura de la concesión no constituye en sí un título que otorgue una propiedad acerca de un derrotero o bienes conexos que intervengan en la prestación del servicio; sea llamado vía pública, paraderos, terminales, bases, etc. los cuales pertenecen legítimamente al Estado.

Como ya se ha visto, sólo faculta a particulares para ofrecer un servicio de transporte público, el cual es posible gracias a la inversión de capital y recursos, que sí son propiedad de los concesionarios, por el cual obtienen una utilidad económica a través de la explotación de los derroteros debidamente autorizados.

En el caso del transporte público en el valle de Toluca y su zona metropolitana, así como en el resto del Estado; es un servicio que es prestado por particulares, debidamente constituidos que conforman **empresas concesionarias**, las cuales a través de la concesión del servicio de transporte público, se encargan de explotar los derroteros autorizados y de trasladar a los habitantes de las comunidades que así lo requieren, sin olvidar las condiciones y requisitos que deben ofrecer a los usuarios, así como las obligaciones adquiridas como prestadores del servicio.

En resumen, se puede concluir que el transporte público concesionado; es aquel tipo de transporte, por el cual es necesario **pagar una tarifa**, previamente establecida por la empresa concesionaria y con la autorización de las autoridades correspondientes, las cuales de igual manera determinan las rutas del servicio que se presta, debiendo tomar en cuenta la demanda por parte de los habitantes que no pueden acceder a un servicio privado por razones económicas.

Además, resulta necesario mencionar que como todo derecho, también existen obligaciones y en caso de incumplimiento de los lineamientos establecidos por la autoridad respectiva, se corre el riesgo de **perder los derechos otorgados** a través de la

concesión, lo anterior se puede apreciar más ampliamente en el punto que se menciona a continuación.

### 3.2.2. Procedimiento para Obtener la Concesión.

De acuerdo con lo señalado en el **artículo segundo** del Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México, que a la letra menciona lo siguiente:

“El transporte de personas, así como el arrastre, salvamento y depósito de vehículos, constituyen un servicio público cuya prestación corresponde al Gobierno del estado, el cual podrá prestarlo por sí o a través de concesiones y permisos que otorgue a personas físicas o morales mexicanas, en términos del código administrativo y del presente reglamento”.<sup>63</sup>

Se observa que una de las atribuciones del Gobierno del Estado de México, es el otorgamiento de funciones, sin embargo, ahora que el municipio se hace cargo de aspectos relativos **al tránsito y transporte**, funge también como una autoridad dando funcionalidad al servicio público de pasajeros. Otra actividad importante es fijar las modalidades del mismo, creando los procedimientos y requisitos necesarios para otorgar una concesión, concretando los aspectos siguientes:

1. Las concesiones se otorgarán de manera directa.
2. Con base en los planes de desarrollo urbano, sus programas y atendiendo al avance de los mismos, la autoridad de transporte determinará durante el mes de febrero de cada año si es o no procedente realizar estudios técnicos para declarar la existencia de necesidad pública de transporte que deba ser satisfecha con servicios de nueva creación.<sup>64</sup>
3. Se hace una solicitud del particular ante la Secretaría del Transporte, la cual se acompañará de los documentos que exijan los formatos oficiales y la norma técnica, que con anterioridad habrán sido publicados en la **Gaceta de Gobierno**.
4. Se hace un depósito de pago de derechos.
5. Se llevan a cabo estudios técnicos que permitan visualizar en dónde existe necesidad de transporte público. Entre algunos aspectos se deberá contemplar:

---

<sup>63</sup> **Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México**. Ed. Porrúa, México, 2002, p. 3

<sup>64</sup> **Plan de Desarrollo Municipal 2013 – 2015**. Toluca, México, p. 179

- Nombre de la población o poblaciones en que se detecte la necesidad.
  - Densidad demográfica, tomando como referencia el último censo poblacional.
  - Centros educativos y culturales.
  - Centros de trabajo.
  - Medio de vida predominante de los pobladores.
  - Descripción de la infraestructura vial, indicando las principales vías, tanto primarias como secundarias de comunicación.
  - Medios existentes de transportación, con indicación de los tipos y capacidad de los vehículos, así como las clases, modalidades y tipos de servicio.
  - Necesidad de transporte indicando las deficiencias o insuficiencias del existente, horarios, tarifas e itinerarios, así como nivel de ocupación de los vehículos en los diferentes horarios.
  - Estimación aproximada del transporte particular.
6. Se da paso a la revisión de la solicitud, en caso de que no sea aprobada, termina el proceso.
  7. Cuando la solicitud es aceptada, se procede a la publicación en la Gaceta del Gobierno o en uno de los periódicos de mayor circulación.
  8. Otorgamiento de concesión, se expide el título respectivo y se hace la definición detallada del carácter de operación, los derechos y obligaciones de los concesionarios.

### **3.3. Conceptualización y Función del Transporte Público en el Municipio de Toluca.**

La ciudad de Toluca y sus municipios conurbados presentan un problema común, el transporte público y **los vicios** que se han generado a causa del abuso por parte de las empresas concesionarias, conjuntamente la falta de capacidad operativa, así como funcional por parte de la autoridad competente, que en este caso es la Secretaría del Transporte del Gobierno del Estado de México a través de la Subsecretaría de Operación del Transporte.

El estudio se ha centralizado en el Municipio de Toluca, debido a que esta porción de territorio ha sido una de las más notables en cuanto al **crecimiento demográfico**, así como de expansión de la mancha urbana y de considerable desarrollo económico dentro de la entidad y por lo tanto, una de las áreas de mayor atención dentro del país.

No se debe olvidar que el transporte urbano, es un elemento importante, básico e indispensable, que **interviene en el crecimiento** económico, urbano y social en todo el país y el cual desempeña un papel esencial en la vida moderna.

En este capítulo se desarrollarán una serie de conceptos que servirán para entender cuáles son los elementos, así como la importancia del transporte y su comportamiento dentro de la sociedad.

De manera breve se menciona que el transporte como se sabe; es un servicio público y es a través del **artículo 115 fracción V** de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, donde menciona que los municipios en los términos de las leyes federales y estatales relativas, estarán facultados para:

Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquéllos afecten su ámbito territorial.

De igual manera, el Reglamento del Transporte y Servicios Conexos del Estado de México 2002 en su **artículo segundo**, menciona lo siguiente:

“El transporte de personas, constituye un servicio público cuya prestación corresponde al Gobierno del Estado de México, el cual podrá prestarlo por sí o a través de concesiones y permisos que otorgue a personas físicas o morales mexicanas en términos del Código Administrativo y del presente Reglamento”.<sup>65</sup>

A manera de referencia y volviendo al marco de la Constitución Política, que da origen a los servicios públicos, se puede mencionar que éstos pueden administrarse o prestarse de tres formas distintas:

“Por Administración Directa, cuando el Ayuntamiento u órgano responsable se hace cargo de la operación, mantenimiento y explotación del servicio público.

---

<sup>65</sup> **Gaceta de Gobierno.** Gobierno del Estado de México, 25 de marzo de 2002.

Por Colaboración, cuando intervienen los particulares u otros organismos públicos o privados, conjuntamente con el Ayuntamiento, ya sea de forma temporal o permanente, en la operación mantenimiento o explotación del servicio público.

Por Concesión, cuando el Ayuntamiento u órgano competente concede a un particular el derecho de manejar, explotar y aprovechar bienes de dominio municipal o público para prestar un servicio público”.<sup>66</sup>

En cuanto a los convenios entre **Estado y Municipio** para la prestación de los servicios públicos, la magna carta ha previsto que de esta forma se pueden garantizar los servicios más necesarios en aquellos casos en que el volumen de recursos humanos, financieros y técnicos requeridos, sea superior a la capacidad administrativa y económica de un municipio, así como para los casos en que las condiciones geográficas y socioeconómicas de muchos municipios sean el mayor obstáculo para que los ayuntamientos correspondientes puedan prestar los servicios más elementales a sus comunidades.<sup>67</sup>

“El transporte es un servicio primordial, ya que se considera como un enlace entre personas y el lugar en que éstas quieren estar, el sistema de transporte público o urbano no produce bienes de consumo tangibles, pero hace que estos se produzcan al trasladar diariamente a millones de trabajadores; no educa pero lleva hasta sus centros de estudios a millones de estudiantes, no proporciona diversión o esparcimiento, pero apoya a hacer posible el desarrollo de estas actividades”.<sup>68</sup>

En el sentido de la panorámica del transporte, **Thompson**, en su obra: **Teoría Económica del Transporte**, menciona lo siguiente:

“El transporte es un conjunto de actividades destinadas al traslado de un sitio a otro, de personas o mercancías, motivados por el hecho de que están en un lugar pero necesitan estar en otro y que una de sus principales funciones es la de relacionar los factores: población y uso del suelo”.<sup>69</sup>

---

<sup>66</sup> **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.**

<sup>67</sup> Martínez Cabañas, Gustavo. *La Administración estatal y Municipal de México*. INAP, 1992, p. 132

<sup>68</sup> Molinero, Ángel y Sánchez, Luis Ignacio. *Transporte Público: Planeación, Diseño, Operación y Administración*. CONACYT – UAEM 1997

<sup>69</sup> Thompson. *Teoría Económica del Transporte*. Alianza Universitaria, Madrid, España. 1976 p.

Partiendo de lo anterior, podemos definir que el transporte, viéndolo como un servicio público; es el conjunto de elementos cuyo objetivo es trasladar personas y cosas de un lugar a otro, jugando un papel fundamental en la producción de bienes y otros servicios, a través de las cuales se satisfacen necesidades colectivas.

### 3.4. Características de la Concesión Administrativa.

Existen dos visiones distintas acerca de la naturaleza jurídica de la concesión:

- a. La primera se refiere a aquellos que afirman que se trata de contratos y;
- b. La segunda, que es la visión más usual, donde se menciona que la concesión es un acto mixto, ya que se considera una parte como contrato y otra como acto administrativo.

Se dice que es **un acto del Estado**, debido al resultado de la dificultad para llevar a cabo la explotación de los servicios públicos, busca medios de salida otorgando poder a particulares o asociaciones privadas.

Si bien, la palabra concesión tiene entre uno de sus significados el de convertir a favor algo que no se quiere o con lo que no se está de acuerdo, a fin de llegar a un resultado, su uso por la opinión pública o del pueblo en general se concentra en la idea de un acto del Estado que **otorga un servicio**.

La doctrina legal contemporánea considera que la concesión es una serie de varios actos, compuestos de distintos elementos, entre los cuales sobresalen los siguientes:

- Un acto reglamentario: Fija las normas a las que ha de sujetarse la organización y funcionamiento del servicio, quedando comprendidas las disposiciones referentes a horarios, tarifas, modalidades de prestación del servicio y derechos de los usuarios.
- Un acto condicionado: Como su nombre lo indica, condiciona la atribución al concesionario derivado de las facultades que la ley establece para expropiar y gozar de ciertas franquicias fiscales, para ocupar tierras nacionales, etc.
- Un acto contractual: Tiene la finalidad de proteger los intereses legítimos del particular o concesionario, creando a su favor una situación jurídica individual que no puede ser modificada unilateralmente por la administración.



Los elementos anteriores tienden a avalar el buen funcionamiento del ejercicio de las autoridades respectivas en materia de concesiones, no olvidando que existe un régimen jurídico y legal que sustenta todo lo relativo en materia de concesiones a la entidad que concede la concesión, o sea la administración pública, a los concesionarios o particulares y a los usuarios.

### **3.5. Pérdida de los derechos otorgados a través de la concesión.**

Todo concesionario debe estar sujeto al derecho de revisión, reversión o caducidad y cancelación de las concesiones debidamente autorizadas en el caso de no cumplir con las condiciones y modalidades en la prestación del servicio.<sup>70</sup>

Con la **revisión** se hace referencia a que toda concesión tiene explícitamente contenidos los lineamientos, así como los requisitos que debe cumplir; en éste último, se incluye el tiempo de vigencia de la misma, la cual estará sujeta a revisión y determinará si es o no procedente su renovación para continuar o no con la explotación del servicio que le ha sido autorizado.

Mientras que con la **reversión**, se entiende como la retroactividad administrativa o devolución de la concesión al no cumplir con los requisitos y lineamientos previamente establecidos.

Asimismo, son motivos de caducidad de las concesiones, los siguientes:

- a) La conclusión del término de la vigencia, el cual se funda en el cumplimiento del tiempo de la concesión, es decir, finaliza la vigencia de ésta; sin embargo, está sujeta a prórroga para obtener un nuevo plazo que puede ser hasta de 25 años.
- b) Por no iniciar la prestación del servicio en el plazo fijado.
- c) Por carecer del equipo, instalaciones y accesorios.
- d) Por muerte del titular, siempre y cuando en el término de 90 días, contados a partir de la fecha del fallecimiento, no se presenten los posibles beneficiarios a solicitar la transferencia de la concesión.
- e) A solicitud expresa del titular.

---

<sup>70</sup> Fraga, Gabino. *op. cit.* p. 699 – 729

Existen otras causas que se presentan, donde la concesión se cancela de acuerdo al Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México, en su **artículo 36**, lo cual sucede en los siguientes casos:

- Matricular más de un vehículo con la misma concesión.
- Usar el mismo juego de placas que materialicen la matrícula para explotar dos o más vehículos a la vez.
- Introducir en la prestación del servicio uno o varios vehículos de procedencia ilícita.
- Aplicar tarifas inferiores o superiores a las autorizadas.
- No cumplir la condición a que se hubiere sujetado la prórroga provisional.
- La violación de las condiciones previstas en el título de concesión.

Tratándose de concesiones para el servicio público de transporte masivo de pasajeros, podrán tener una duración **hasta de 25 años** y ser objeto de prórroga hasta por un periodo igual, considerándose en ambos casos, el monto de la inversión, el tiempo para su recuperación y con la obligación para el concesionario de renovar, conservar y mantener en buen estado de funcionamiento las vías, instalaciones, equipo y flota vehicular con que se preste el servicio, apegándose a la normatividad de protección al medio ambiente vigente.

Por último, las concesiones también pueden ser canceladas por las siguientes causas:

- a) No cumplir con las obligaciones, con las condiciones y modalidades indicadas para la prestación del servicio.
- b) Transferir la concesión sin la aprobación de la autoridad competente.
- c) Carecer del personal capacitado para la operación del servicio.
- d) Dejar de prestar el servicio sin causa justificada, por un plazo mayor a diez días.
- e) Por no renovar o reemplazar el equipo e instalaciones, en los que se presta el servicio en los plazos señalados por las autoridades.

- f) Por incurrir en frecuentes o reincidentes violaciones a las disposiciones de su reglamentación.

Ante este panorama, se enfrentan aquellas personas físicas que buscan obtener una concesión.

Como se puede apreciar, el sistema de transporte público, es tan complejo que por esta razón, la autoridad competente en la materia **puede llegar a perder el interés**, por lo cual no actúa conforme a lo establecido, sabiendo a la vez que el Estado no debe estar de acuerdo con los concesionarios, sino que debe procurar ante todo que el servicio se preste de acuerdo a la exigencia de los usuarios y con base en las disposiciones oficiales.

## CAPÍTULO CUARTO

### DIAGNÓSTICO Y PROBLEMÁTICA ACTUAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL MUNICIPIO DE TOLUCA

#### 4.1. Aspectos Geográficos y Demográficos del Municipio de Toluca.

La ubicación geográfica del municipio de Toluca, se encuentra localizada en la zona central del Estado de México. Sus coordenadas extremas varían de los 18° 59' 02" a los 19° 27' 09" de latitud norte y de los 99° 31' 43" a los 99° 46' 58" de longitud oeste. La altura promedio de esta zona geográfica es de 2,600 metros sobre el nivel del mar, por lo que es considerada como una de las más altas del país.

Los territorios municipales que son **vecinos o colindan** con el municipio de Toluca, son al norte: Temoaya y Otzolotepec, al noroeste con: Almoloya de Juárez, al sur con: Villa Guerrero, Coatepec Harinas, Calimaya y Tenango del Valle, al sureste con: Metepec; al este con: Lerma y San Mateo Atenco y al oeste con: Zinacantepec. Es la capital del Estado de México y se encuentra al poniente, aproximadamente a 67 kilómetros de distancia del Distrito Federal.<sup>71</sup>

La cabecera municipal, también residencia de los poderes estatales, se denomina oficialmente **Toluca de Lerdo**. A nivel nacional, se sitúa en el plano central de la República Mexicana. Como se comentó en el párrafo anterior, es una ciudad vecina de la capital del país, existiendo entre ésta y la ciudad de México, un estrecho vínculo funcional; esta última característica, resulta de suma importancia, ya que la relación existente entre estas dos importantes urbes, ocasiona en gran parte la problemática del transporte.

En cuanto a la extensión, la superficie municipal es de 420.14 kilómetros cuadrados, que corresponden aproximadamente al 3 por ciento del territorio estatal. Se divide en la cabecera municipal, que es la ciudad de Toluca, 47 delegaciones y 38 subdelegaciones. Además, se encuentra integrado por **27 localidades**, de entre las que destacan: Toluca de Lerdo, San Pablo Autopna, San Mateo Oztzacatipan, San Pedro Totoltepec, San Andrés Cuexcontitlán y Santiago Tlacotepec, las cuales en su conjunto agrupan el 84.5 por ciento de la población total municipal.<sup>72</sup>

---

<sup>71</sup> Sánchez García, Alfonso y Sánchez Arteché, Alfonso. *Monografía Municipal de Toluca*. Gobierno del Estado de México. Asociación Mexiquense de Cronistas Municipales, A.C., Toluca, México, 1999, p. 33.

<sup>72</sup> *Bando Municipal*. H. Ayuntamiento de Toluca 2013 – 2015, p. 15.

Con relación al aspecto demográfico, según el último censo de población y vivienda realizado por el INEGI en el municipio de Toluca y dado a conocer en el 2013 la población total asentada en el territorio municipal, alcanzó el orden de los 819,561 habitantes, de los cuales 424,725 corresponden a personas del sexo femenino y 394, 836 personas del sexo masculino.

En la Zona Metropolitana del Valle de Toluca, la densidad de población ha presentado una tendencia ascendente con respecto a las registradas en la entidad, alcanzando en el 2000 una densidad de 770.02 habitante por km<sup>2</sup>, resultado de una dinámica económica y a las relaciones de funcionalidad. Para el año 2010 la densidad de población se incrementó a 1,193 habitante por km<sup>2</sup>, registró superior a la Entidad.

En el Municipio de Toluca, la dinámica demográfica entremezclada con los factores que determinan la localización espacial de la población y actividades económicas en el territorio, han incidido en un patrón de elevada densidad demográfica, en donde este proceso se ha ligado estrechamente con el fenómeno de la metropolización que ha presentado.

Lo anterior se hace evidente al observar la tendencia que ha mostrado este indicador durante el periodo de 1970-2010, en donde el mayor rango de densidad registrado en el municipio está por encima de los 1,910 habitantes por km<sup>2</sup> en el último año. Esto es atribuible a su función como capital del Estado, lo que le ha permitido concentrar un mayor número de habitantes en su territorio. Este fenómeno ha mostrado una continuidad en las últimas décadas, con un ligero ascenso en la densidad urbana del Municipio.

#### **4.2. Crecimiento del Transporte Urbano en el Municipio de Toluca.**

Desde su aparición el transporte ha estado asociado invariablemente al progreso de la humanidad; por lo que, el hombre a lo largo de la historia, ha tenido la **necesidad** de trasladarse de un lugar a otro, de tal suerte que, se ha visto obligado a buscar medios de transporte que satisficieran sus necesidades.

El municipio de Toluca ha visto transcurrir muchos años, registrando una multitud de procesos en su desarrollo y acontecimientos históricos diferentes. No sólo se pueden advertir las actividades de las personas que participaron en la fundación y crecimiento de la ciudad y sus actos políticos o económicos; sino también, de alguna

manera, los esfuerzos y problemas que se han desarrollado hasta nuestros días para **transportar** a la población, por lo que, a continuación se dará a conocer un bosquejo general para conocer el crecimiento del transporte urbano en la zona metropolitana de Toluca.

Como en todas las sociedades, la población del municipio de Toluca se vio en la necesidad de **trasladar** sus mercancías, al principio lo hacía por largos e ineficientes caminos, a pie o en el lomo de animales de carga.

Sin embargo, al incrementarse la población y el territorio, fue necesario buscar alternativas para hacer más rápido y cómodo su viaje, ya que, de acuerdo a la opinión de **Molinero**:

“...conforme el asentamiento crecía, se volvía tedioso, incomodo y cansado el recorrer a pie las distancias que separan una actividad de otra. Esto hace que aparezcan las primeras unidades de transporte, las cuales pertenecen a la persona que invirtió cierto capital en su compra”.<sup>73</sup>

Así, el principal modo de transporte en el municipio era mediante la utilización de caballos y otros animales de carga, a través de carretas grandes con capacidad de dos a cuatro toneladas y jaladas por caballos o bueyes, los cuales podían conformar equipos de hasta seis animales y cuya aparición se remonta **a finales del siglo XVI**, por lo que el desarrollo y la evolución de los medios de transporte empezaba a ser más notorio.

El hombre no satisfecho con sus medios de transportación de esa época, que en la mayoría de las veces era ineficaz, tuvo la inquietud de crear algún tipo de artefacto para trasladarse de un lugar a otro con mucha mayor rapidez. Es así como aparece **la bicicleta**, un medio de traslado que aprovecha el impulso humano, permitiendo un desplazamiento más cómodo y rápido.

Fue aproximadamente por al **año de 1870** cuando el uso de este artefacto, representó el principal modo de transporte privado; por lo que se fueron adecuando los caminos para adaptarse a los requerimientos de la bicicleta.

Tiempo después, la **industria ferroviaria** significó un impulso con posibilidades de desarrollo económico y político, con lo cual se pretendió unir a todas las regiones a través del uso del ferrocarril; además se pensaba fomentar la unidad entre las comunidades

---

<sup>73</sup> Molinero Molinero, Ángel. R. *op. cit.* p. 22.

apartadas. De tal suerte que con el uso de los ferrocarriles se vislumbraba la imperiosa necesidad de unir a la capital del Estado de México con las poblaciones más cercanas a ella.

Sin embargo, a pesar de que este medio de transporte, en su momento, cubrió la necesidad de la población, alrededor del **año 1945** los ferrocarriles comenzaron a ser incompetentes, dando paso al transporte por carretera, tanto de pasajeros como de mercancías; adaptándose los nuevos medios e infraestructura. De todos modos, se comprobó que el ferrocarril constituyó la mejor opción en ese momento para el transporte masivo, ya que, en ese tiempo, los antiguos caminos no hubieran soportado un tráfico motorizado pesado.

Con el paso del tiempo, los habitantes del municipio de Toluca buscaron la manera de transportarse rápida y cómodamente, sin necesidad de utilizar animales, por lo que se inició el uso de algunas clases de **automóviles y autobuses**. En esta época empezaron a surgir las primeras variedades de autos, por lo que fue extendiéndose su uso, figurando esto como un lujo.

Fue de esta manera como la población menos pudiente, la que por su condición económica, no podía adquirir los costosos primeros modelos del naciente automóvil, aunado a las largas distancias a recorrer, que las autoridades se vieron obligadas a contemplar nuevos medios de transporte, pensando en que era necesario la dotación de un **transporte colectivo** eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de la población.

Fue así, que en este sentido, la generación del transporte colectivo tendría como objetivo satisfacer plenamente las necesidades de los habitantes del municipio de Toluca, sobre todo para aquellos, que como se menciona anteriormente, **no disponían** de un vehículo privado, o bien para aquellos que estaban incapacitados para conducir un automóvil.

De acuerdo a la problemática del transporte público y privado, en otra opinión de **Molinero**, da a conocer lo siguiente:

“Tanto el vehículo privado como el transporte de alquiler son las formas ideales para proporcionar movilidad a los asentamientos humanos pequeños y de baja densidad siendo el automóvil y el taxi, respectivamente los que se utilizan mayormente en nuestro medio”.<sup>74</sup>

---

<sup>74</sup> Molinero Molinero, Ángel. R. *op. cit.* p. 27.

**Al 31 de diciembre de 1996**, según información estadística del **INEGI**, en el municipio de Toluca había un registro total de **127,461 vehículos**, clasificados en 119,537 particulares y 7,924 públicos; asimismo, **3,652 camiones para pasajeros**, de los cuales 3,331 eran públicos y 321 particulares; así como **49,595 camiones de carga** distribuidos de la siguiente manera: 49,274 particulares y 321 públicos; por otra parte, en ese tiempo se encontraban registradas **1,128 motocicletas** en el municipio de Toluca.

La importancia relativa del parque vehicular en Toluca se aprecia en el hecho de que, sin considerar el conjunto de municipios que en la actualidad ya forman su área metropolitana, en ese año, en su territorio se concentraba el **24 por ciento** de los **automóviles**, más del **50 por ciento** de los **autobuses** para pasajeros y el **27 por ciento** de los **camiones de carga** registrados en todo el estado.<sup>75</sup>

Hablando en el estricto sentido de mencionar a las empresas de transporte público urbano y suburbano de pasajeros, ubicadas en el valle de Toluca, en la actualidad se tienen **33 empresas transportistas**, con un parque vehicular total de **5,010 unidades y 407 rutas o derroteros**. Este punto se verá con más detalle en el siguiente apartado.

Para continuar con el presente apartado que habla del crecimiento del transporte urbano en Toluca, cabe mencionar como un antecedente histórico curioso, que prácticamente pasaron **cien años** entre el inicio de la construcción del antiguo camino de Toluca a México, proyectado **desde 1877** y el cual fue firmemente impulsado por el segundo de los virreyes Revillagigedo<sup>76</sup> y la línea del ferrocarril México – Toluca, inaugurada el **5 de mayo de 1881**.<sup>77</sup>

A partir de esta última fecha, el desarrollo del sector transporte, ha registrado un considerable avance en la zona metropolitana de Toluca.

Prueba del crecimiento y avance tecnológico del transporte en el valle de Toluca, así como el uso de modernos sistemas de transferencia de personas y objetos, es el proyecto de construcción que se tiene pensado realizar del moderno **tren de alta velocidad Toluca – México**, que correrá de 130 a 190 kilómetros por hora y logrará conectar en 38 minutos a la capital mexiquense con el Distrito Federal y su zona metropolitana.

---

<sup>75</sup> Sánchez García, Alfonso y Sánchez Arteché, Alfonso. *op. cit.*, p. 79.

<sup>76</sup> Según datos proporcionados por el investigador Miguel Civeira Taboada, tomados de la bitácora documental: **Toluca**, 1985, pp. 67 – 98.

<sup>77</sup> Venegas Villanueva, Aurelio J. **Guía del Viajero en Toluca**. Toluca, México, 1990, p. 133.



El municipio de Toluca continuó en pleno desarrollo, de ser un poblado pequeño, en poco tiempo, se convierte en una metrópoli, en la que la saturación de calles presenta una consecuencia negativa, como es la disminución en el nivel de servicio, grandes volúmenes de viajes y una gran diversificación de actividades relacionadas con el transporte.

En la Actualidad, los problemas que se viven son graves y complicados, la evolución del transporte ha ido de la mano con el desarrollo de la ciudad; no obstante, desafortunadamente, existen aspectos que no han evolucionado de igual forma, como la infraestructura, el aspecto legal que debería normar el funcionamiento del transporte, además de la falta de una planeación adecuada en el sector.

#### **4.2.1. Empresas que prestan el Servicio Actual.**

El municipio de Toluca se ha transformado en un **territorio urbano**, caracterizado por ser un espacio organizado en torno a la capital estatal. Por mencionar dicha característica, su expansión física ha sido de forma acelerada, teniendo como consecuencia la conurbación con otros municipios.

Aunado a la **explosión demográfica**, se encuentran las necesidades que la misma población exige a diario, una de las más importantes es el servicio de transporte de pasajeros, el cual se ha convertido en un aspecto detonador de problemas viales, pero al mismo tiempo una necesidad para la población que carece de un medio de transporte particular y propio.

El sistema de transporte para el valle de Toluca **en 1991** estaba integrado por ocho empresas, las cuales cubrían un total de **48 rutas**. Sin embargo, el aumento, tanto de empresas concesionarias, como de rutas, fue evidente en pocos años.

Según las cifras publicadas por la Coordinación de Vialidad y Transporte, en el **trienio 2003 – 2006** se tenían registrados **6,591 taxis**, **3,973 autobuses** para transporte público de pasajeros, cifra tres veces mayor comparada con 1991 y **267 radiotaxis**, aumento que debió haber alertado a las autoridades, ya que se trataba de un crecimiento continuo, acelerado y preocupante.

Cabe mencionar, que el caos vial actual, no es causado únicamente por los autobuses del transporte público, sino que al observar la existencia de casi el **doblo de taxis** con respecto a los mencionados autobuses, se infiere que no se trata únicamente de crear infraestructura o leyes que procuren el orden vial, sino que en conjunto con lo anterior, se

deben atender una serie de factores sumamente complejos, además de crear sistemas de transportes eficientes y de calidad.

Fue a partir de la década de los **noventas**, cuando se inicia un proceso de apertura a permisionarios incorporándose nuevas compañías transportistas integradas por autobuses y microbuses. Asimismo, las empresas existentes expanden su cobertura, dando por resultado nuevas rutas de transporte.

En el siguiente cuadro se puede apreciar con detalle la cantidad de empresas de servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros, existentes **actualmente** en el municipio de Toluca, con la cantidad de unidades de cada empresa, así como la cantidad de derroteros donde prestan el servicio.<sup>78</sup>

<b>EMPRESAS DE TRANSPORTE EXISTENTES EN EL 2014</b>			
	<b>Empresa</b>	<b>Total de unidades</b>	<b>Total de rutas</b>
	Autobuses México – Toluca – Zinacantepec y Ramales	125	6
	Autotransportes 8 de Noviembre	103	4
	Autotransportes Colón Nacional	185	11
	Autotransportes Toluca – Capultitlán Triángulo Rojo	226	19
	Autotransportes Urbanos de Toluca y Zona Conurbada	70	5
	Autotransportes Urbanos y Suburbanos de la ciudad de Toluca Industrial	226	17
	Autotransportes Urbanos y Suburbanos Tollotzin	94	4
	Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del valle de Toluca López Mateos	155	9
	Compañía Transportista de Toluca	74	3
	Concentradora Urbana de Pasaje	62	4
	Rápidos del valle de Toluca	16	2
	Red de Transporte Público	217	15
	Servicio Intermetropolitano de Transporte	181	10
	Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantecatl	297	21
	Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la ciudad de Toluca	280	14
	Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan	180	12
	Autobuses Estrella del Noreste	428	25
	Autobuses Flecha Blanca de Toluca	155	14
	Autobuses Primero de Mayo	137	20
	Autotransportes Águila	219	16
	Autotransportes de Pasajeros de 2ª Clase Alas de Oro	66	4
	Autotransportes del Valle de Toluca	38	2

<sup>78</sup> Cabe aclarar que si bien la empresa “2 de Marzo” ya no presta el servicio, las 498 unidades de que disponía y sus 28 derroteros fueron absorbidos por otras líneas.

Autotransportes Temoayenses	140	24
Autotransportes Toluca Tlachaloya y Ramales	17	7
Autotransportes Toluca – Cuatro Caminos	51	5
Autotransportes Tres Estrellas del Centro	255	28
Transportes Urbanos y Suburbanos Corsarios del Norte	24	6
Línea de Turismo Toluca – Tenango Estrella de Oro	57	5
Multiservicios de Transportación de México	10	2
Transportes Crucero	141	13
Transporte de Pasajeros de 2ª Clase Flecha de Oro	180	12
Autotransportes Toluca – San Mateo Atenco y Anexas Flecha	65	6
Línea de Autotransportes San José de las Lomas – San Diego	38	7
<b>TOTAL</b>	<b>5,010</b>	<b>407</b>

#### 4.2.1.1. Rutas Establecidas.

De acuerdo con las características del territorio municipal de Toluca, el servicio de transporte ha tenido que **ampliar constantemente** su cobertura, con la finalidad de satisfacer las necesidades de la población; no obstante, este crecimiento en servicio no ha sido nada satisfactorio.

De lo anterior se deduce que aumentarlo no ha sido la solución, debido a lo anterior se deben considerar soluciones viables para todos los problemas del transporte, ya que con el aumento de unidades únicamente se beneficia a las **empresas concesionarias**; las cuales, con el fin de obtener cada vez mayores ganancias, buscan cubrir la mayor parte del municipio y sus alrededores, sin tomar en cuenta los problemas que esto ocasiona.

Esto se debe principalmente a que **no se respetan** ni se hacen valer las disposiciones oficiales; por lo que el desorden y la falta de control, ha provocado que diversas líneas concesionarias cubran el servicio en las mismas zonas, por lo tanto, hacen su recorrido por lugares similares y hacia el mismo punto, esta situación provoca, entre otros, graves taponamientos, debido a los altos volúmenes de unidades y a la combinación de las diferentes modalidades de transferencia del transporte, estorbándose entre ellos mismos para cubrir de manera correcta el servicio.

No se debe pasar por alto que los automóviles particulares, el servicio de taxis y todos los demás tipos de traslado, son también medios que afectan el tránsito vehicular; se puede afirmar que si en la ciudad existiera un sistema colectivo eficiente, que garantizara la seguridad, confiabilidad y buen servicio, **se dejarían de utilizar** medios de transporte particulares, en especial el automóvil.

La siguiente relación muestra los recorridos que llevan a cabo las empresas de transporte, los datos recabados dan una mayor idea del problema, ya que se pueden observar las trayectorias que se llevan a cabo y las zonas donde coinciden la mayoría de los autobuses.

En la relación antes mencionada, se aprecia que en primer lugar aparece el nombre de la empresa transportista responsable de estas rutas. El siguiente dato hace referencia a las rutas establecidas y sus recorridos, la última información que aparece entre paréntesis, da a conocer el tipo de servicios prestado que puede ser: urbano, suburbano o foráneo.

- **Autobuses México – Toluca – Zinacantepec y Ramales.-** Centro – CU – Terminal; Almoloya de Juárez – San Mateo – San Pedro – Terminal – Santa María del Monte (Urbana y suburbana).
- **Autotransportes Colón Nacional.-** Centro – CU – col. Seminario – Tlaxomulco; col. Independencia – Colón – col. Pensiones – Tres Caminos; San Buenaventura – Terminal – Centro; Tecnológico – CU – Torres; Hidalgo – San Mateo – Infonavit San Francisco – Pilares – Hípico – Terminal. (Urbana).
- **Autotransportes Urbanos y Suburbanos Tollotzin.-** Terminal – Maquinita – Chedraui – Paseo Tollocan (Urbana).
- **Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantecatl.-** Centro – Terminal – Cacalomacán – Pilares; Zinacantepec – Terminal – Centro (Urbana y suburbana).
- **Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del valle de Toluca, Adolfo López Mateos.-** Terminal Mercado Juárez – CU – Paseo Mataltzincas (Urbana).
- **Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la ciudad de Toluca.-** Pilares – Casa Blanca – Izcalli Cuauhtémoc – Infonavit San Francisco – Metepec. (Urbana).
- **Servicio Intermetropolitano de Transporte.-** Infonavit San Francisco – Pilares – Centro – CU; Metepec – Infonavit San Francisco – Las Torres – Terminal – Centro – CU (Urbana).
- **Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan.-** Centro – CU (Urbana).
- **Red de Transporte Público.-** Terminal – Centro – Col. Sánchez (Urbana).

- **Rápidos del valle de Toluca.-** col. La Crespa – Prepa 5 – col. Las Margaritas (Urbana)
- **Autotransportes del Valle de Toluca.-** La Asunción – Las Torres – Centro – CU (Urbana).
- **Concentradora Urbana de Pasaje.-** col. Seminario – Maquinita – Calixtlahuaca (Urbana y suburbana).
- **Autotransportes Toluca – Capultitlán Triángulo Rojo.-** Centro – Terminal – Capultitlán (Urbana y suburbana).
- **Autotransportes Urbanos de Toluca y Zona Conurbada.-** Zona oeste del municipio de Toluca – Terminal Mercado Juárez (Urbana y suburbana).
- **Autotransportes Urbanos y Suburbanos de la ciudad de Toluca y Zona Industrial.-** Delegaciones de la zona sur de Toluca – Centro; Colonias del suroeste de Toluca – CU. (Urbana y suburbana).
- **Autotransportes Temoayenses.-** Toluca – Temoaya y Ramales (Foránea).
- **Autotransportes Toluca Tlachaloya y Ramales.-** Toluca – Tlachaloya y Ramales (Foránea).
- **Línea de Turismo Estrella de Oro.-** Toluca – Metepec – San Antonio La Isla – Tenango del Valle (Foránea).
- **Autotransportes Flecha Azul.-** Toluca – San Mateo Atenco y Anexas (Foránea).
- **Transportes Urbanos y Suburbanos Corsarios del Norte.-** Toluca – Localidades del norte del municipio. (Urbana y suburbana).
- **Línea de Autotransportes San José.-** Toluca – San José de las Lomas – San Diego Alcalá (Foránea).
- **Autotransportes Tres Estrellas del Centro.-** Toluca – Tenango del Valle – Tenancingo (Foránea).
- **Autobuses Estrella del Noreste.-** Toluca – Capulhuac – Santiago Tianguistenco (Foránea)

- **Autobuses Flecha Blanca de Toluca.-** Toluca – San Mateo Atenco – San Pedro Tultepec – Capulhuac – Xonacatlan – Villa Cuauhtémoc (Foránea).
- **Transporte de Pasajeros de 2ª Clase Flecha de Oro.-** Toluca – Ixtlahuaca – Jocotitlán – Atlacomulco (Foránea).
- **Autotransportes Toluca – Cuatro Caminos.-** Toluca – Naucalpan – Cuatro Caminos (Foránea).
- **Transportes Águila.-** Toluca – Naucalpan – Cuatro Caminos (Foránea).
- **Transportes Crucero.-** Toluca – Naucalpan – Cuatro Caminos (Foránea).
- **Autotransportes de Pasajeros de 2ª Clase Alas de Oro.-** Toluca – Puebla (Foránea).

Una vez mencionadas las rutas, resulta pertinente realizar la siguiente observación:

Se observa una **grave incidencia** de rutas en avenidas perfectamente definidas e identificadas que envuelven con cierta precisión la llamada zona del centro de la ciudad y que corresponde al corazón administrativo y comercial de Toluca. Entre estas vialidades, las más importantes que se pueden mencionar son Isidro Fabela, Independencia, Miguel Hidalgo, Sebastián Lerdo de Tejada, José Ma. Pino Suárez, José Ma. Morelos, Benito Juárez, Villada y Valentín Gómez Farías.

Este hecho, origina en sí otros graves problemas como los congestionamientos de tráfico en **horas pico** a causa del desplazamiento de la población escolar y de los turnos y horarios de los trabajadores.

Finalmente se puede concluir que de los puntos críticos mencionados, se observa una alta coincidencia de **varias rutas sobre una misma avenida**, que las frecuencias manejadas por las empresas que operan el transporte son iguales, siendo que la población no se mueve a todas horas ni en la misma cantidad a lo largo del día, por lo que sería recomendable aplicar un estudio para variar las frecuencias según los horarios que establecidos por la demanda de los usuarios.

#### 4.2.1.2. Liderazgos en el Sector.

En el presente apartado se dará un rápido vistazo a algunas situaciones de liderazgo relacionado con el sistema de transporte para tener una idea concreta del **acceso al poder** de algunos personajes registrados por la historia. Estas situaciones servirán como marco histórico y de referencia a la panorámica del liderazgo en el transporte de la entidad y del municipio de Toluca.

##### **James Riddle Hoffa.**

**James Hoffa** empezó a trabajar en 1929, poco antes de la Gran Depresión de ese año, como cargador de camiones, a partir de ahí se opuso a los múltiples abusos de diversos patrones de dicho negocio, primero a nivel local y después fue ampliando su radio de acción.

Así en 1931, a los 18 años de edad, **empiezan sus actividades** como líder sindical, logrando en 1933 una regulación legal a favor del gremio de camioneros de Estados Unidos, primero en los estados del Medio Oeste y desde 1940 a nivel nacional, convirtiéndose un líder sindical muy influyente.

Su poderío lo logró gracias a su carisma personal y su táctica de enfrentar a pequeños empresarios contra grandes negocios a efectos de debilitar la influencia del sector patronal y así, lograr mayores beneficios para sus agremiados. En la actualidad el hijo de **Jimmy Hoffa** es el actual líder de la Hermandad Internacional de Camioneros de Estados Unidos.

**James Riddle "Jimmy" Hoffa**, nació el 14 de febrero de 1913 y desapareció el 30 de julio de 1975, fue declarado legalmente muerto el 30 de julio de 1982 es considerado como uno de los sindicalistas norteamericanos **más poderosos** en el ámbito del transporte de aquel país.

##### **Organizaciones civiles.**

Como una muestra del poder que se atribuyen algunas organizaciones, desde la época de las pasadas campañas electorales para gobernador, organizaciones civiles especializadas en temas de transporte, enviaron a los candidatos al gobierno de la Entidad Mexiquense, **diez propuestas** para que la movilidad de pasajeros en el Estado de México dejara de ser una de las problemáticas más graves de la entidad.

De acuerdo a datos que manejan estas organizaciones, señalaron que cada año mueren en el Estado de México **4 mil personas** a causa de enfermedades respiratorias asociadas a la mala calidad del aire contaminado por automóviles y camiones; en el mismo sentido, otras **mil 756 muertes** son ocasionadas por accidentes viales.

Además, las organizaciones civiles, señalaron que el **30 por ciento** de los ingresos de los mexiquenses se destinan únicamente al transporte y cada persona pierde, en promedio más de dos horas al día en traslados.

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

- Proponen la construcción de nueve líneas de Mexibús adicionales a la ya existente y dos líneas del Tren Suburbano, para satisfacer la demanda en la Entidad, concretamente en municipios de la Zona Metropolitana del Valle de México.
- Para evitar disparidad en tarifas, proponen el empleo de una tarjeta inteligente para el cobro en todos los transportes.
- Construir infraestructura para el acceso al transporte público. Estaciones para bicicletas y automóviles en los paraderos, estaciones o centros de transferencia.
- Freno a la construcción de autopistas urbanas y demás vialidades. Hasta que exista una adecuada planeación en lo relacionado al transporte, las autoridades deben evitar construir más infraestructura que fomenten el uso del automóvil.
- A largo plazo tener comunidades más conectadas con los centros de trabajo, para evitar crear ciudades dormitorio.
- Creación de empresas de transporte, para agrupar a todos los operadores con la finalidad de controlar la prestación del servicio y las unidades por una política empresarial.
- Que una sola autoridad sea la que se encargue de diseñar y poner en marcha los proyectos relacionados con el buen funcionamiento del transporte público y privado.
- Reforzar los programas de verificación vehicular y homologar los parámetros de los contaminantes que emiten las unidades de uso oficial.



- Disminuir por lo menos al 50 por ciento el número de accidentes viales, a través de campañas de educación vial y mejoramiento de caminos, vialidades y carreteras.
- Creación de mecanismos fiscales que promuevan el uso de vehículos poco contaminantes. Así como también con la aplicación de un “impuesto verde”.

### **Autoridades Estatales.**

Otra muestra de poder y liderazgo en el sector transporte lo representa la autoridad representada por el **Ejecutivo Estatal**, quien ha propuesto y ordenado la transformación del transporte público para que los mexiquenses cuenten con un servicio moderno, seguro, eficiente y a un precio razonable.

Sin embargo, en tanto se logra la transformación del sistema del transporte público, como uno de los **múltiples problemas** relacionados con el servicio de transporte de pasajeros, se tiene el alza en los combustibles, insumos y refacciones de vehículos hacen inevitable una revisión de las tarifas de los transportistas.

Es en este contexto en el que el Secretario del Transporte del Estado de México, anunció que se definirán las nuevas tarifas del transporte público, una vez que se analicen los impactos provocados por el alza en insumos y gasolinas.

Para los analistas resulta ofensivo que se hable de elevar el pasaje del transporte público cuando es uno de los principales problemas por su **inseguridad e ineficiencia** y que los usuarios y la población en general llevan muchos años pidiendo que los camiones sean unidades modernas y no las chatarras que circulan por todos lados, asimismo que los choferes sean respetuosos y responsables con los usuarios, peatones y otros vehículos.

No obstante, hay que admitir que la Secretaría del Transporte, trabaja para transformar radicalmente el transporte público para contar en el mediano plazo con un **servicio digno y eficiente** y para ello, se realiza un gran esfuerzo para que a través de la participación y la voluntad de las autoridades, concesionarios y sociedad, se construya un moderno sistema de transporte público.

En este contexto, compete al Instituto del Transporte de la entidad, para determinar si se aumentan o no las tarifas del sector y en todo caso, en qué montos y bajo qué criterios, sin embargo, **los usuarios** del transporte público del Valle de Toluca exigen a

las autoridades que antes de aprobar el incremento que sea razonable, se mejoren las condiciones de las unidades y se garantice la seguridad de los pasajeros durante el viaje.

Entre las principales quejas externadas por los usuarios, se encuentran las siguientes:

- Hay unidades con cristales negros, cuando deben ser transparentes.
- El chofer debe ir uniformado para saber que realmente es trabajador del volante.
- Hay unidades que son deficientes e inseguras porque a veces llevan sobrecupo.
- Hay conductores menores de edad imprudentes para manejar
- Hay rutas que están saturadas y otras en las que tarda en pasar el transporte.
- Las unidades están en mal estado.
- Son pocas las unidades nuevas.
- Los camiones tardan en pasar, hasta 20 minutos.
- El transporte de pasajeros en la entidad mexiquense es el más caro del país.
- Otorgar concesiones sólo a los empresarios que ofrecen un servicio adecuado y económico.

Las declaraciones hechas por el Secretario del Transporte, con respecto a concluir la regularización del transporte, **no es demagogia**; como lo ha reiterado el Gobernador, se tienen todas las intenciones no sólo de regularizar el transporte, sino evitar que siga siendo un foco, donde la delincuencia haga de las suyas, no sólo en la zona oriente que es la más abandonada sino en el propio Valle de Toluca y Valle de México.

La Secretaría del Transporte y los concesionarios del servicio crearon la Comisión **Revisora de Tarifas** para determinar la viabilidad de un aumento, a los costos de pasaje, tanto de la zona metropolitana del valle de México como del Valle de Toluca. La petición de los transportistas es que el ajuste sea inmediato, para compensar los incrementos mensuales durante los últimos cuatro años en los cuales no ha habido incremento tarifario, así como en los aumentos periódicos en diesel y refacciones.

Por su parte, los concesionarios del transporte urbano en Toluca consideran que es inaplazable el **incremento del pasaje**, argumentando que desde hace 4 años no se hace un ajuste tarifario. Los transportistas confiaron en que la autoridad estatal autorice un incremento de al menos 2 pesos y precisaron que se diseñe un esquema de aumento escalonado anual.

### **Principales Empresas Concesionarias del Transporte.**

Para una mayor comprensión sobre el tema, cabe destacar que estas empresas son las que directamente representan un **liderazgo muy poderoso** dentro del sector, debido a los monopolios de poder que ostentan por su antigüedad, la cantidad de unidades que poseen, ya que entre mayor número de unidades mayores ganancias.

Cabe mencionar otro factor que resulta fundamental en tiempos electoreros, por las alianzas y **acuerdos informales** que traban con las autoridades donde se negocia el otorgamiento de más concesiones para aumentar su poderío, situación que complica sistemáticamente los problemas del transporte.

A continuación se mencionan algunas de las empresas más importantes de este gremio, con base en su antigüedad, número de unidades y tamaño de la empresa.

Autobuses México – Toluca – Zinacantepec y Ramales, **125 unidades.**

Autotransportes Colón Nacional, **185 unidades.**

Autotransportes Toluca – Capultitlán Triángulo Rojo, **226 unidades.**

Autotransportes Urbanos y Suburbanos de la ciudad de Toluca y Zona Industrial, **226 unidades.**

Autotransportes Urbanos y Suburbanos Tollotzin, **94 unidades.**

Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del valle de Toluca, Adolfo López Mateos, **155 unidades.**

Servicio Intermetropolitano de Transporte, **181 unidades.**

Servicios Urbanos y Suburbanos Xinantecatl, **297 unidades.**

Autobuses Estrella del Noreste, **428 unidades.**

Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan, **180 unidades.**

Cabe mencionar que la anterior relación de empresas concesionarias del transporte, hacen un total de 2,097 unidades, lo que significa que tan solo estas diez líneas de permisionarios poseen el **41.85por ciento** de la totalidad del parque vehicular del servicio público de pasajeros.

Según queda demostrado, de acuerdo a los datos anteriormente citados, el poderío económico que proporciona el servicio a los líderes del transporte, así como la cantidad de agremiados, causan el efecto de poder **ejercer un liderazgo fundamental** y además provoca que este sector que sea altamente codiciado por la clase política. Sin olvidar también, que son relativamente pocas las familias multimillonarias que manejan el **monopolio del transporte** en el Estado de México.

#### **4.3. Punto de vista de la Autoridad sobre la Prestación del Servicio Público del Transporte Urbano.**

De acuerdo a la opinión de un ex funcionario del Gobierno del Estado encargado de la realización de estudios técnicos sobre el servicio de transporte, existe una problemática derivada de la forma en que se da la interacción entre las autoridades y los transportistas, por la cual, estos últimos logran **condiciones ventajosas.**

Ejemplo de lo anterior, es que las nuevas necesidades del servicio no sean licitadas públicamente sino otorgadas a algunas de las empresas ya existentes, de acuerdo con la zona que cada una de ellas cubre, a pesar de que existan marcadas deficiencias en el servicio.

De la misma manera, si a alguna de esas empresas les son canceladas sus concesiones por violaciones a la reglamentación actual, los afectados las pueden **volver a obtener** mediante solicitudes y acuerdos (de dudosa legalidad) con la autoridad.

Esa relación por la que el Gobierno favorece a los concesionarios, tiene como consecuencia que el sector transporte trabaje en algunos momentos más como un **conjunto de políticas** donde tienen más importancia los intereses de los participantes en el negocio del transporte que el objetivo formal de prestar un mejor servicio de transporte público de pasajeros.

Para ese ex funcionario, la forma de funcionamiento del sector transporte radica en las características de sus dos componentes esenciales las **empresas** concesionarias y las **autoridades** relacionadas con el transporte.

Por una parte, las empresas de los transportistas están integradas en su mayoría por la simple combinación de los llamados **hombre – camión**, llamados así porque son aquellos que poseen uno, dos o más vehículos y los trabajan de acuerdo con sus propias condiciones, lo que muchas veces genera deficiencias de orden técnico, laboral y administrativo.

La situación anterior, a su vez causa la falta de cumplimiento de los pasos básicos del proceso administrativo<sup>79</sup> y una falta de mecanismos orientados a una mayor eficiencia de la empresa transportista en el logro de objetivos económicos, debidamente equilibrados con la importante función social del servicio.

De manera paralela, el mismo ex funcionario, señaló que existe una alta **rotación** de personal en los mandos altos y medios de la instancia de gobierno encargada de la planeación, la supervisión y el control del servicio público del transporte, lo que ocasiona que los programas se retomen con distintos puntos de vista cada vez que se da un cambio.

Para complicar más la situación, la gran mayoría de las veces los nuevos funcionarios **carecen** de la formación profesional necesaria y de un perfil adecuado para el desempeño del cargo que se les confiere; es decir, no son aptos para el adecuado funcionamiento de las áreas que les asignan, todo lo anterior redundando en una pobre implementación y ejecución de los planes y programas institucionales del sector transporte.

De todo lo anterior, se puede concluir que los arreglos informales entre los prestadores del servicio y la autoridad, se derivan del hecho de que el actor que funge como promotor del sector transporte, padece de **deficiencias** y de que las empresas concesionadas no están en condiciones de cumplir con las diversas normativas, lo que conduce a que el sector se armonice en función de los intereses circunstanciales de ambos actores.

Por otra parte, para un ex director del Instituto de Transporte del Estado de México, organismo sectorizado de la Secretaría de Transporte, la causa principal de la mala calidad del servicio, está en la forma que se asume la relación entre el dueño del vehículo y

---

<sup>79</sup> Hampton R., David. **Administración**. Ed. McGraw – Hill, México, 1989, p. 44.

el operador del mismo, ya que este último debe entregar una cantidad diaria de dinero al dueño basada en un cierto número de ciclos de manejo y un cierto nivel de ocupación por parte del pasaje.

La cantidad diaria de dinero que el operador “**junta**”, genera un ingreso total, con el cual debe cubrir la “**cuenta**” que se entrega al dueño, el pago de combustible, otros gastos administrativos y operativos y su propio jornal, que es la cantidad restante. El operador del vehículo es también responsable de mantener buenas relaciones con el personal operativo de las instancias de regulación y del transporte.

Como la zona centro de la ciudad de Toluca es la de **mayor demanda**, las empresas transportistas procuran que sus derroteros pasen por ella, aquí es donde los operadores tratan de conseguir el mayor número de pasajeros posibles, marginando las zonas de menor demanda y de mayor tiempo de recorrido.

Como ejemplo de lo anterior, se tiene a las poblaciones de menores capacidades económicas y más alejadas de las actividades industriales, educativas, comerciales y de servicios. De acuerdo con este ex funcionario, la forma de operación de los vehículos de transporte público está determinada por la lógica de la relación entre los concesionarios y los operadores de los vehículos.

En este sentido, el ex servidor público, señaló que la Secretaría de Transporte del Gobierno del Estado, ha propuesto un proceso de **modernización** en el sistema de administración de los ingresos del servicio público de transporte que permitiría modificar la forma de prestación del servicio a una más organizada.

Por otra parte, considerando que el fenómeno del transporte público urbano y suburbano tiene una expresión concreta en el territorio municipal y que el municipio de Toluca fue el primero en la zona en haber creado una oficina de **Vialidad y Transporte**, se tiene el punto de vista de la que fue la primera directora de esa área, acerca de la forma que toma la acción de gobierno, los factores que la determinan y el grado de importancia de sus resultados.

La Dirección de Vialidad y Transporte del municipio de Toluca surgió cuando, en el mes de diciembre de 2003, el gobierno estatal transfirió parcialmente, al Gobierno Municipal las atribuciones relativas al **control del tránsito vehicular**, ya que el Gobierno del Estado se reservó el control de las vialidades primarias que conectan con otros municipios.

Se trata de un área con capacidad de acción restringida, ya que se limita a realizar estudios y propuestas cuyos resultados son puestos a consideración de la autoridad

Estatad, que mantiene las facultades regulatorias y de sanción sobre el servicio público de transporte.

De lo antes señalado se puede concluir que la participación del Gobierno Municipal es particularmente especial en el manejo de los asuntos de transporte, si bien cabría apuntar que al haberse municipalizado el tránsito, se tiene la posibilidad de **influir** en el comportamiento de los prestadores del servicio, aunque estos señalan que Tránsito Municipal, se ha convertido en otra aduana.

La Dependencia Municipal de Transporte de Toluca, como resultado de estudios realizados, encontró que uno de los problemas del transporte, es el de la sobreoferta del servicio de autobuses, que se estima en un **60 por ciento**, generando **conflictos viales** en las principales avenidas de la ciudad, fundamentalmente en las vialidades primarias e incrementando el número de accidentes.

La alta incidencia de accidentes viales ocurre debido a que los conductores del servicio público, por el régimen de contratación **“a cuenta”** en el que se encuentran y dada la sobreoferta, se ven obligados a competir, de manera irresponsable, por la captación de pasaje, así que se detienen y estorban el paso de otros vehículos en los puntos de concentración de pasaje, realizan ascensos y descensos en cualquier punto de la ruta y posteriormente en las zonas de baja captación, exceden las velocidades permitidas.

De acuerdo con la opinión de la ex funcionaria, el **25 por ciento** de los accidentes que se producen en el municipio de Toluca son causados por el transporte público y si se tiene en cuenta que éste representa sólo el **10 por ciento** de la flota vehicular que circula en la zona, se puede apreciar que tiene una participación excesivamente alta. Peor aún es el hecho de que los accidentes fatales son causados en un **50 por ciento** por el transporte público.

También señaló que el aumento en el parque vehicular de las empresas, no obedece necesariamente a un incremento en la demanda, sino a **los intereses** de los representantes de las empresas, que así tienen manera de ampliar su campo de acción y sus ingresos, tanto al interior de su organización como en el territorio donde prestan el servicio.

La cobertura, la frecuencia y el horario de servicio son desiguales en las diferentes zonas del municipio; existen algunas con una **sobreoferta** y otras con **carencias**, como el caso de la zona norte del municipio, donde esta carencia puede atribuirse al hecho de que existe un número considerable de calles sin pavimentar y a que queda a criterio del

conductor o de los dueños, que el **transporte pase o no** por calles de terracerías, además ahí la demanda es más baja que en otras zonas.

La facultad para establecer las condiciones de la concesión y vigilar que se cumplan los términos establecidos, incluidos el itinerario, frecuencia, horario, tiempo de recorrido, modelo y estado de las unidades, entre otros aspectos, le corresponden al **Gobierno del Estado**.

La ex funcionaria continuó comentando que la Dependencia del Gobierno del Estado encargada de administrar el servicio de transporte urbano de pasajeros en la entidad es la Secretaría de Transporte a través de la Dirección de Transporte Terrestre, que funciona de manera desconcentrada en Delegaciones Regionales.

Desafortunadamente, dichas Delegaciones, como en el caso de Toluca, **no funcionan** adecuadamente en la solución de problemas; no por la falta de atribuciones, sino por fallas en la aplicación de la ley y las atribuciones por parte de los servidores públicos, lo cual se explica en parte, porque éstos **no tienen el perfil adecuado** y porque existe corrupción, además de desprecio por las propuestas de los gobiernos municipales, en particular si estos provienen de partidos políticos diferentes al de la administración estatal.

#### **4.4. Perspectivas del Concesionario sobre la Prestación del Servicio y su “roce” con la Autoridad.**

De acuerdo con la opinión de algunos dueños de empresas concesionarias que prestan el servicio de transporte en la zona urbana y suburbana del municipio de Toluca, el crecimiento en el número de lo que pudieran denominarse empresas de transporte, que en realidad son en la mayoría de las ocasiones **cooperativas de permisionarios**, se ha dado de manera muy especial, ya que por lo general, el surgimiento de una nueva empresa se da por la desmembración de una ya existente.

En la década de los cincuentas, se creó la primera empresa de transporte de Toluca, llamada **Colón Nacional**, la cual en los años sesenta sufrió una división de la que surgió una nueva empresa denominada **Sindicato de Permisionarios**.

Las razones principales detrás de las divisiones de las empresas son las pugnas internas entre grupos de poder, luchas que se producen cuando una parte de los socios no está de acuerdo con la dirigencia y realiza lo que se conoce como **“disidencia”**, que comienza a operar de manera independiente, sin que ésta pueda recuperar el control,



ya sea por evidencia en su contra por manejos inapropiados o porque el otro grupo cuenta con los recursos y las relaciones para actuar de manera independiente.

En esos casos, las dos partes continúan prestando el servicio dentro de los derroteros autorizados de la empresa original y si existe un acuerdo, se los reparten, lo que en principio requiere de arreglos informales con la autoridad como mediadora, que implican el reconocimiento de las partes y la posterior oficialización de la disidencia como una nueva empresa.

En todo este proceso, se dan una serie de transacciones no oficiales entre las partes y la autoridad involucrada, que se formalizan una vez alcanzado un acuerdo. Cabe señalar que el caso más reciente de este tipo de fenómeno, se dio en 2008 cuando la empresa **2 de Marzo** se dividió en dos empresas: una que siguió usando la misma denominación y otra llamada **Servicio Intermetropolitano**; luego de la división, ambas denunciaron la invasión de sus derroteros por otra empresa llamada **STUT**, que aprovechó las circunstancias para empezar a operar.

Situaciones como la anterior, hacen que de pronto exista un **mayor número** de vehículos en un derrotero determinado y que se presenten otro tipo de irregularidades, como vehículos de mayor antigüedad a la permitida, lo que es tolerado por la autoridad con el ánimo, en el mejor de los casos, de evitar confrontaciones en la vía pública.

En los arreglos informales entre los directivos de las empresas y las autoridades, participan los socios con aportaciones específicas y si alguno de ellos no obtienen los beneficios esperados, fomentan entonces la **disidencia**.

Es preciso señalar que si el aumento en el número de vehículos se da por esos fenómenos, el resto de las empresas aceptan ese incremento en función de que a su vez les permite a ellos ampliar su parque vehicular, objetivo que logran, cabe suponer, por medio de acuerdos con la autoridad con el argumento de un necesario equilibrio en el número de concesiones.

Cuando las condiciones internas de las empresas son de estabilidad, en el camino para consolidarse y crecer, generalmente cada empresa actúa por separado con la autoridad buscando **ampliar** sus derroteros hacia nuevas zonas de demanda, algunas de las cuales están ya cubriendo en los hechos, a veces incluso sobre los derroteros de otras empresas.

Las “**ampliaciones**” del servicio se autorizarán con mayor facilidad si corresponden a derroteros propios de la empresa, pero se complican si involucran a otras empresas prestadoras del servicio. En ese caso, la autorización dependerá del tamaño y la capacidad de la empresa solicitante y la empresa afectada. Una empresa de mayor peso económico podrá obtener ampliaciones y nuevas rutas con más facilidad que una empresa pequeña, que tratará de crecer en zonas poco atractivas para otras por las malas condiciones de las vialidades o por la baja demanda.

Dos o más empresas pueden actuar conjuntamente cuando tienen intereses económicos comunes y desean realizar acciones que requieren ser **legitimadas** por la autoridad y además, que no se quieren compartir con otras empresas.

Asimismo, las empresas actúan como unidad para **acordar con la autoridad** la forma de proceder en aspectos como la fijación de nuevas tarifas o la forma de atender las nuevas necesidades detectadas, con lo que impiden la convocatoria abierta o cuando existe una amenaza de otras empresas ajenas a las que ya están trabajando o existen proyectos de gobierno que les pueden afectar.

En cuanto a las propuestas de la autoridad para mejorar de manera sustancial las condiciones del servicio, muchos dueños de las empresas son escépticos con respecto a las **verdaderas intenciones** detrás de las propuestas, ya que refieren incapacidad técnica o falta de una intención real de mejorar el servicio o incluso, el afán de esas autoridades de perjudicarlos en beneficio de empresas con mayor capacidad financiera.

No obstante reconocen que el Gobierno del Estado puede aplicar la Ley **a su conveniencia**, por lo que tratan de encontrar la manera de permanecer cerca de la autoridad respectiva y de ver, en qué medida pueden ajustarse a las nuevas políticas; sin embargo, refieren que en la mayoría de los casos, en esas nuevas políticas, se exponen e incluso se elaboran los estudios respectivos, pero no se llevan a la práctica.

Esta situación, agregan los directivos, ha venido ocurriendo desde hace más de veinte años. Señalan que el cambio más notorio que ha habido en ese lapso, fue un gran aumento de concesiones a vehículos de transporte individual, **sobre todo taxis**, puesto que ahora el otorgamiento de tales autorizaciones se ha vuelto circunstancial; sin embargo, afirman que uno de los grandes problemas, es la existencia de vehículos que prestan servicio de manera irregular, es decir sin autorización, pero reconocen que ellos mismos tienen unidades en esas condiciones.

En resumen, los concesionarios señalan que la principal preocupación de los directivos de las empresas es la **protección de sus intereses** y es en función de ello, que se da su relación con la autoridad, con la que mantienen repetidos encuentros en la instancia del Delegado de la zona de que se trate y de ser necesario también con algún alto funcionario del sector transporte.

Otro concesionario argumenta que la causa de la desorganización de las empresas, es que aproximadamente el **sesenta por ciento** de los vehículos de transporte que circulan en la zona, pertenece a los llamados **hombre – camión**, aquel con un nivel cultural y económico catalogado como medio bajo, posee uno o dos camiones, de los cuales vive de manera discreta y no está en posibilidades reales de ofrecer mejores condiciones de servicio debido a sus limitaciones económicas, financieras y de organización, pero que es protegido por los propietarios de la empresa.

Según el mencionado concesionario, las condiciones actuales han llevado a que el transporte dependa de los operadores, ya que las condiciones de trabajo propician la escasez de ellos, que imponen de alguna manera los términos de prestación del servicio.

En otro sentido, señala que cuando se ha intentado cambiar las unidades por otras nuevas, las **condiciones del crédito** hacen que se trabaje para las arrendadoras, las financieras y los bancos, por lo que se han visto obligados a renovar el parque vehicular con camiones seminuevos.

En otro orden de ideas, para el concesionario de referencia, **la corrupción** es un ingrediente que explica en gran medida, el que los programas de gobierno sean una cadena de engaños y de fábulas sobre los resultados que presumiblemente tendrán las medidas propuestas. En realidad, comenta, esos programas **sólo sirven** para que los funcionarios sigan en sus puestos disfrutando de sus sueldos y de sus ingresos no tan legales.

Los planteamientos anteriores llevarían a la conclusión de que la estructura burocrática actuaría llevada por el propósito de sus integrantes de atender a sus **beneficios individuales** y por otro lado, que se propone mejorar el servicio de transporte por medio de una estructura burocrática que resulta, en gran medida, la causante de la complejidad del problema.

Según se puede estimar, para los concesionarios del transporte, quienes casi no hacen referencia a los planes de gobierno, el problema de la aplicación de las propuestas de mejoramiento del servicio es que ni siquiera acreditan, de manera mínima, que en

realidad sean una posibilidad de mejora, ya que no se comienza por lo que, de acuerdo con ellos, debiera ser el primer paso: **evitar** que haya prestadores irregulares del servicio, lo cual ocurre debido a los ingresos extraordinarios que generan para las autoridades involucradas.

De tal suerte, la percepción de los concesionarios de las empresas transportistas, es que las acciones de gobierno **sólo se orientan**, en el caso de posibles transformaciones de fondo a favorecer a empresas de mayor capacidad económica y en la vida diaria, a favorecer a los prestadores irregulares.

Sin embargo, los concesionarios declaran estar de acuerdo en que es el usuario el que padece las malas condiciones del servicio y en que **es urgente** su mejora, se declaran dispuestos a participar en algún proyecto, siempre y cuando se reconozca su derecho a ser ellos los que presten el servicio.

En otra opinión importante de los concesionarios del transporte, sobre la forma de la administración propia de las empresas concesionarias del servicio como una entidad productiva, señalan que las funciones de planeación y programación, son **muy rudimentarias**, que están basadas principalmente en procesos de prueba y error, ya que se carece, incluso de alguna idea sobre la información que debe registrarse para medir la productividad del servicio.

#### **4.5. Opinión del Ciudadano sobre la Prestación del Transporte Urbano.**

Una vez conocida la opinión y punto de vista de las **autoridades** y de los propios **permisionarios** con respecto a la problemática derivada de la prestación del servicio público de transporte urbano y suburbano, así como la interacción existente entre ellos, resulta fundamental conocer la opinión de **los ciudadanos** sobre el servicio de transporte; porque a final de cuentas son ellos, quienes en un porcentaje importante, resultan los usuarios del servicio.

Debido a lo anterior, se le prestó especial atención a este elemento integrante de la triada: **autoridades – concesionarios – ciudadanos**. De tal suerte, en el presente punto se desarrollan y aplican diversas herramientas para conocer las características de estos últimos, donde se incluye el diseño y la aplicación de una encuesta que permitirá conocer la opinión de la población para enriquecer la investigación, lo cual representa su **objetivo primordial. Consultar cuestionario aplicado en la encuesta en el anexo No. 1**

#### **Análisis estadístico de la muestra.**

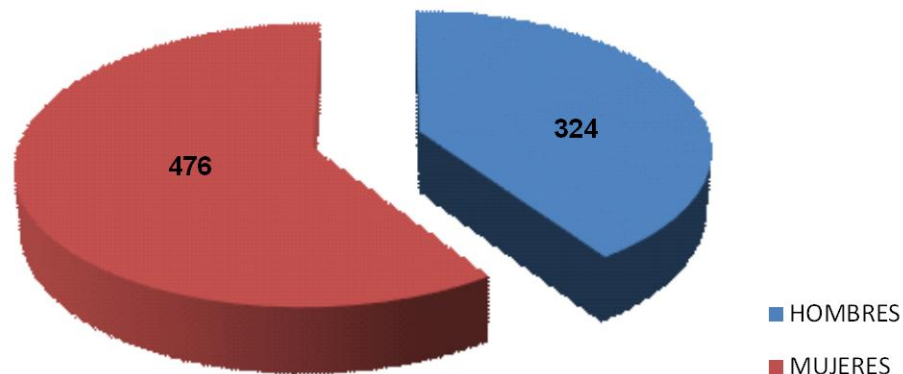
Es necesario tener presente que con la finalidad de llegar a un **diagnóstico actual** sobre la panorámica del servicios de transporte y con relación a la aplicación del cuestionario o encuesta, la metodología aplicada para llegar a la **muestra representativa de la población**, está basada en cálculos probabilísticos, donde el punto de partida fue considerar un grupo heterogéneo con una población total o universo de **800,000 personas**. Tomando en consideración una muestra representativa del 1 por ciento.

En este sentido, se consideró un **error muestral** del 15 por ciento, según valores establecidos en tablas de probabilidad y estadística y de esta manera efectuar los cálculos necesarios para poder determinar el **tamaño de la muestra**, para proceder enseguida a aplicar la encuesta y continuar con los análisis estadísticos de la información recabada como a continuación se describe:

Con relación al sexo de las personas cuestionadas para la elaboración de este punto, la distribución es la siguiente:

Se contemplaron **324 personas** del **sexo masculino**, lo que representó el **40.48 por ciento** de la muestra.

De igual manera, se contemplaron **476 personas** del **sexo femenino**, lo que representó el **59.52 por ciento** de la muestra. Tal y como lo muestran la siguiente gráfica y el cuadro:

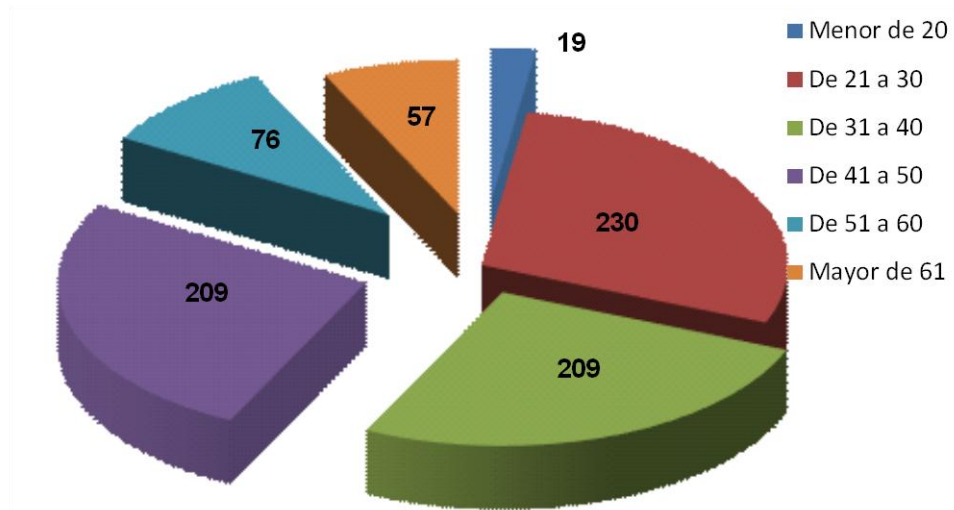


**Gráfica 1.** Distribución de la población por sexo

VARIABLE	PERSONAS	%
Hombres	324	40.4
Mujeres	476	59.5
<b>TOTAL</b>	<b>800</b>	<b>100.0</b>

**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas.

De manera paralela, el análisis del personal cuestionado con referencia a su edad, arrojó el siguiente resultado. Tal y como lo muestran la siguiente gráfica y el cuadro:



**Gráfica 2.** Distribución de la población por edad

VARIABLE	PERSONAS	%
Menor a 20 años	19	2.3
De 21 a 30 años	230	28.8
De 31 a 40 años	209	26.1
De 41 a 50 años	209	26.1
De 51 a 60 años	76	9.5
Mayor de 60 años	57	7.1
<b>TOTAL</b>	<b>800</b>	<b>100.</b>

**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas

Cabe mencionar que el personal designado por la muestra, fue escogido debido a la característica heterogénea que presenta, con la finalidad de obtener el mayor rango de representatividad posible.

### **Cálculo de la muestra.**

Después del diseño del modelo de cuestionario, se procedió al cálculo probabilístico de la muestra representativa del universo o población total tomada en cuenta. Para tal efecto, se contempló el empleo de la siguiente fórmula para el cálculo del tamaño de la muestra.

$$n = N \div 1 + N (e)^2$$

$$n = 800 \div 1 + 800 (0.15)^2$$

$$n = 420$$

Donde:

n= Tamaño de la muestra.

e= Error muestral, de acuerdo a valores establecidos se consideró que fuera del 15 % lo que equivale al 0.0225.

N= Población total o universo tomado en cuenta.

Una vez realizado el cálculo para determinar el tamaño de la muestra, se procedió a la aplicación del cuestionario para poder efectuar los análisis estadísticos, tanto de la propia muestra de población como del cuestionario, generándose los datos que se describen a continuación.

### **Diagnóstico y análisis estadístico del cuestionario.**

Después de haber analizado cuantitativamente y cualitativamente la edad, el sexo y la ocupación de la población tomada como muestra representativa, a continuación se analizará estadísticamente el cuestionario aplicado a la muestra, con la finalidad de ir contemplando las tendencias de los datos con fines de proseguir con esta investigación.

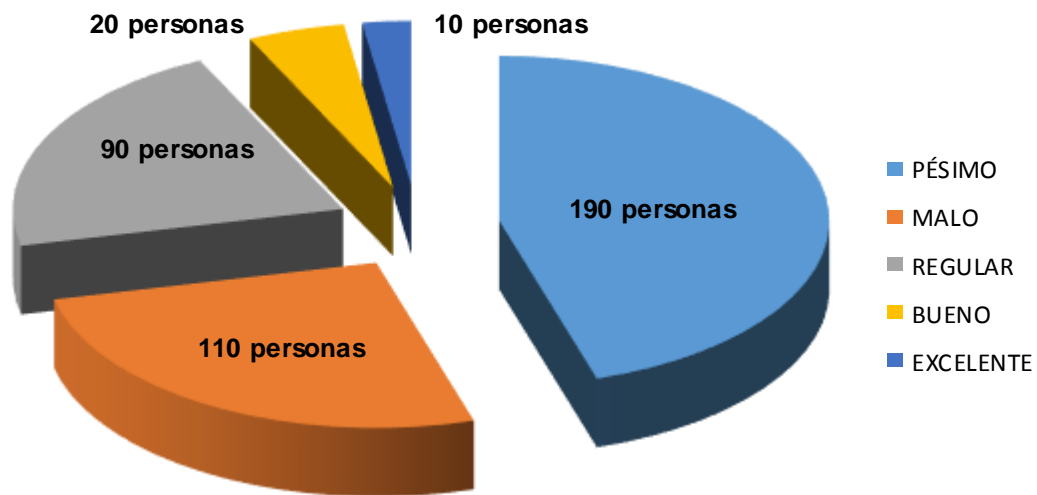
De acuerdo al punto de vista anterior, el análisis de las preguntas fue de la siguiente manera:

En la pregunta No. 1 **¿El funcionamiento del transporte urbano y suburbano de pasajeros en Toluca es?**, el personal encuestado opinó así:

<b>190</b>	<b>personas (45.23 %)</b>	lo consideran <b>pésimo</b>
<b>110</b>	<b>personas (26.19 %)</b>	lo consideran <b>malo</b>
<b>90</b>	<b>personas (21.43 %)</b>	lo consideran <b>regular</b>
<b>20</b>	<b>personas (4.76 %)</b>	lo consideran <b>bueno</b>
<b>10</b>	<b>personas (2.39 %)</b>	lo consideran <b>excelente</b>

Tal y como lo muestra la siguiente gráfica:





**Gráfica 3.** Opinión sobre el funcionamiento del transporte en Toluca  
 Al plantear la pregunta **¿Por qué?** se generaron las siguientes opiniones de acuerdo al siguiente cuadro:

VARIABLES	OPINIO	%
Pésima manera de conducir y nula cultura vial	175	41
Transporte inseguro y unidades en pésimas condiciones	123	29
Choferes incultos, prepotentes, agresivos y pésima imagen	95	22
Alto costo del pasaje	23	5.
Mejorando el servicio y casi todas las unidades en buen estado	4	0.
<b>TOTAL</b>	<b>420</b>	<b>100</b>

**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas

Como se observa en la respuesta que dieron los ciudadanos encuestados, la mayoría hace referencia a la **pésima** manera de conducir y a la **mala cultura vial**, se ve como los operadores del transporte público constantemente están echando carreras entre ellos para obtener el mayor número de pasajeros posible, para abatir el tiempo de recorrido o únicamente lo hacen para ir jugando, sin importar que en ello vaya de por medio la vida de los transeúntes o de los mismos ciudadanos que utilizan dichas unidades, sin percatarse de que existen lineamientos normados en un Bando Municipal que dejan de lado.

En la siguiente pregunta se aborda la opinión sobre el importante aspecto de la calidad del servicio prestado por los dueños de las líneas de transporte de pasajeros.

En la pregunta No. 2 **¿Los servicios que prestan los dueños del transporte urbano y suburbano de pasajeros en Toluca son?**, el personal encuestado opinó así:

<b>160</b>	<b>personas (38.10 %)</b>	los consideran <b>pésimos</b>
<b>110</b>	<b>personas (26.19 %)</b>	los consideran <b>malos</b>
<b>130</b>	<b>personas (30.95 %)</b>	los consideran <b>regulares</b>
<b>20</b>	<b>personas (4.76 %)</b>	los consideran <b>buenos</b>

De igual manera que en la anterior pregunta, la ciudadanía encuestada refiere en sus respuestas el **pésimo servicio** que prestan los concesionarios del transporte de pasajeros en Toluca, ya que diversos factores se combinan para agravar el problema, tales como la manera de conducir, la nula cultura vial, la inseguridad, un alto porcentaje de unidades que ya son chatarra, lo nefastos que resultan la mayoría de los conductores y el alto costo del pasaje. Todo lo anterior influye en la **pésima opinión** que tiene la ciudadanía de los dueños del transporte y el servicio que prestan. **Ver gráfica en el anexo No. 2**

Otra de las preguntas que se le hicieron a los ciudadanos y que resiste gran importancia para el desarrollo de la presente investigación es que opinan sobre el **servicio alterno**, que es el servicio de taxis y esta pregunta gira en relación a la prestación del mismo y de manera paralela de la incapacidad que tienen las avenidas en el municipio de Toluca para soportar esta gran afluencia y circulación de vehículos.

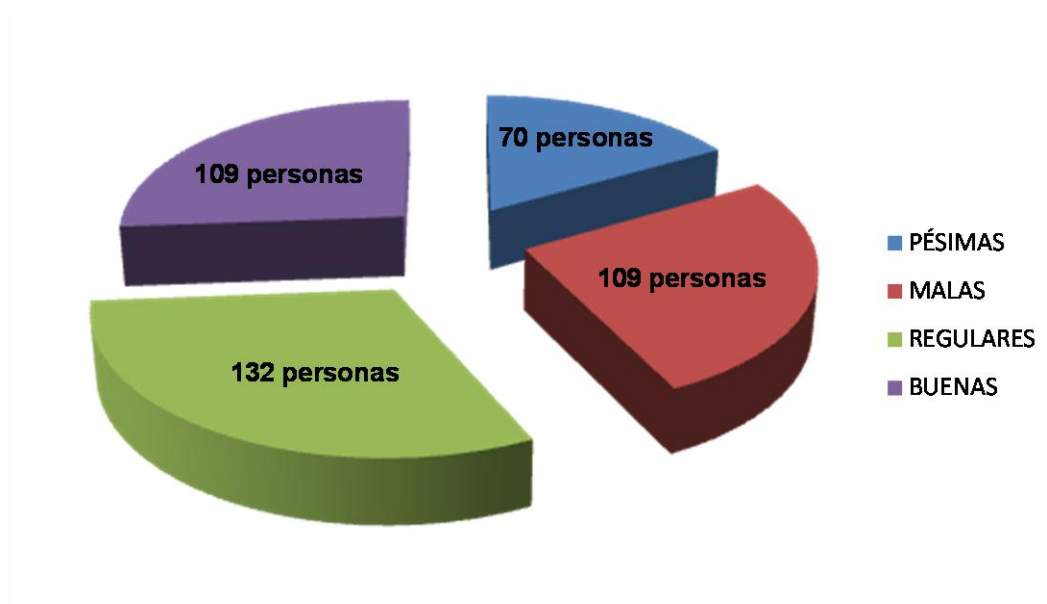
Posiblemente el ciudadano se sienta más seguro al utilizar este medio de transporte. Para ampliar la información con respecto a la problemática de los taxis en Toluca. **Ver gráfica, cuadro y la opinión de la población encuestada en el anexo No. 3**

En la siguiente pregunta, se toca el importante aspecto de las rutas del transporte urbano y suburbano de pasajeros en Toluca y su relación con la población.

En la pregunta No. 3 **¿Cómo considera que son las rutas que tiene el transporte urbano y suburbano de pasajeros en el municipio de Toluca?**, el personal cuestionado opinó así:

- 70 personas (16.67 %) las consideran pésimas**
- 109 personas (26.19 %) las consideran malas**
- 132 personas (30.95 %) las consideran regulares**
- 109 personas (26.19 %) las consideran buenas**

Tal y como lo muestra la siguiente gráfica:



**Gráfica 4.** Opinión sobre las rutas que tiene el transporte urbano y suburbano de pasajeros en Toluca

Como se puede observar en las respuestas de la ciudadanía, la mayoría comenta que las rutas del transporte urbano y suburbano en Toluca son **apenas regulares**. El principal problema en este sentido es la saturación que se presenta en el centro de la ciudad, ya que la mayoría de las líneas de transportistas lo tienen contemplado como el principal punto de sus derroteros, ocasionando con esto, graves problemas viales.

En la siguiente pregunta, se aborda lo que es sin lugar a dudas otro aspecto fundamental del servicio de transporte en Toluca y que tiene una especial influencia sobre la población usuaria, el horario en que es prestado el servicio.

En la pregunta No. 4 **¿Considera que el horario del servicio del transporte urbano y suburbano de pasajeros en el municipio de Toluca es?** el personal encuestado opinó así:

59 personas (14.29 %) lo consideran **pésimo**  
 141 personas (33.33 %) lo consideran **malo**  
 129 personas (30.95 %) lo consideran **regular**  
 91 personas (21.43) lo consideran **bueno**

Al abordar la pregunta **¿Por qué?** se generaron las siguientes opiniones, de acuerdo al siguiente cuadro:

VARIABLES	OPINIO	%
No cubre las necesidades de todos los usuarios	214	51
Los fines de semana casi no hay transporte y tardan hasta 1 hora	73	17
Algunas líneas tardan mucho en pasar	56	13
No tienen un horario específico	37	8.
Cubre las necesidades de los usuarios en horas hábiles	40	9.
<b>TOTAL</b>	<b>420</b>	<b>100</b>

**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas

Como se observa en las respuestas que proporcionó la ciudadanía encuestada, la mayoría refiere que el horario del servicio de transporte **resulta malo**, ya que no es un servicio integral, es decir no beneficia a todos. También tiene mucho que ver si es urbano o suburbano; es decir, la zona de influencia, pues entre más alejado está del centro de la ciudad, peores horarios se manejan. Esta situación se agudiza los fines de semana en que

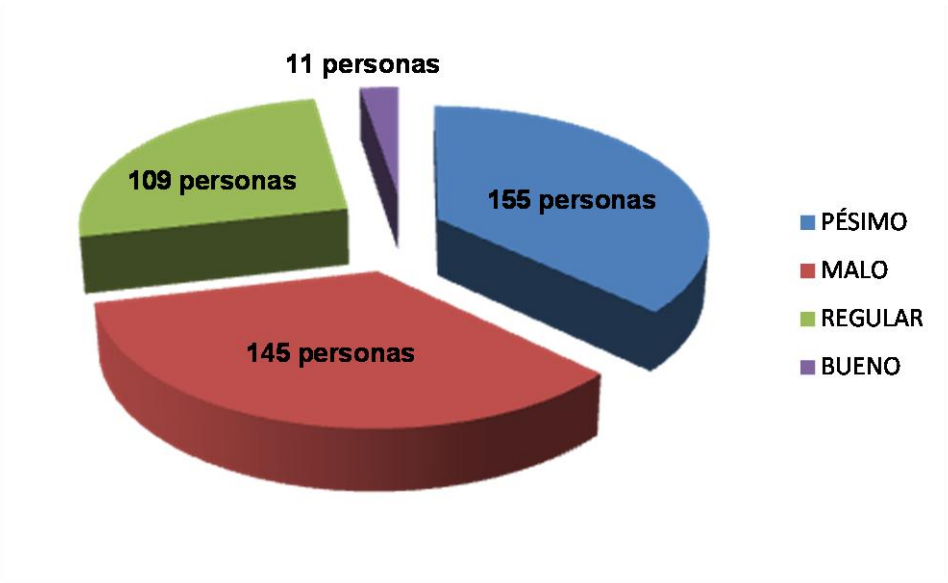
pareciera que no existe un horario específico. Todo esto sólo viene a confirmar que en este sector, como en muchos otros, los intereses económicos son muy poderosos. **Ver gráfica en el anexo No. 4**

En el siguiente cuestionamiento, se da a conocer un aspecto trascendental en este sector y que tiene una relación fundamental con el público usuario; se trata del estado general de las unidades de transporte.

En la pregunta No. 5 **¿El estado general de las unidades del transporte urbano y suburbano en el municipio de Toluca es?** la opinión del personal encuestado fue la siguiente:

- 155 personas (36.91 %) lo consideraron pésimo**
- 145 personas (34.52 %) lo consideraron malo**
- 109 personas (25.96 %) lo consideraron regular**
- 11 personas (2.61 %) lo consideraron bueno**

Tal y como lo muestra la siguiente gráfica:



**Gráfica 5.** Opinión sobre el estado general de las unidades de transporte urbano y suburbano en Toluca

Al plantear la pregunta **¿Por qué?** se generaron las siguientes opiniones de acuerdo al cuadro siguiente:

VARIABLES	OPINIO	
Sus interiores están sucios y sumamente descuidados	114	27
La mayoría son modelos muy viejos	109	25
Su estado mecánico y de operación deja mucho que desear	78	18
Provocan un alto grado de contaminación	62	14
No tienen programas de mantenimiento	57	13
<b>TOTAL</b>	<b>420</b>	<b>100</b>

**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas

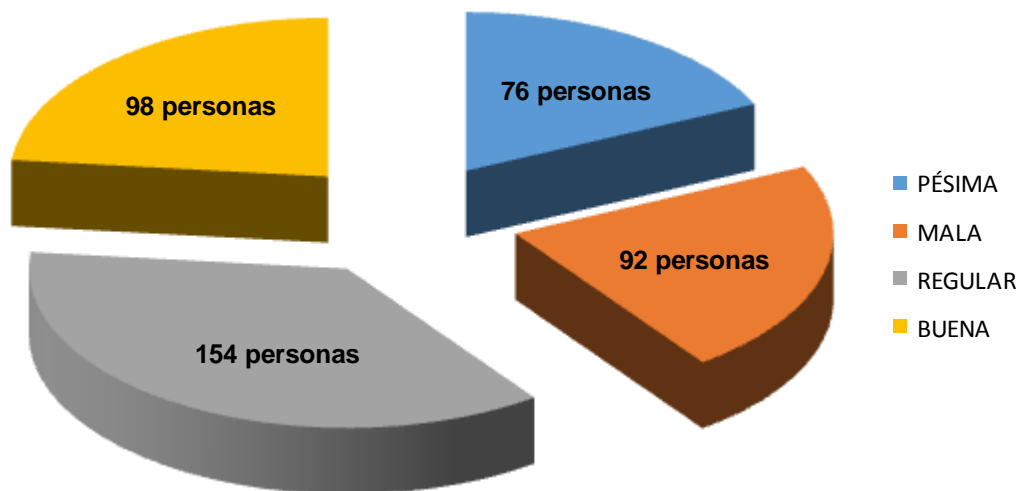
De la misma forma, en esta pregunta, la mayoría menciona que el estado general de las unidades de transporte **es pésimo**, en primer lugar por lo atrasado de los modelos y su falta de mantenimiento, lo cual influye, tanto en el aspecto general de la unidad como en lo mecánico, lo que da por resultado dos graves problemas, la inseguridad al operarlo y un alto índice de contaminación.

En la siguiente pregunta, se aborda un tema que también resulta de singular importancia por la relación que tiene con los usuarios del servicio, la cromática o manera de identificar a las empresas prestadoras del servicio, sus rutas y derroteros.

En la pregunta No. 6 **¿La cromática o combinación de colores usada para la identificación de las unidades de transporte urbano y suburbano de pasajeros, así como la usada para los taxis del municipio de Toluca, le parecen?**, la opinión de la muestra cuestionada fue la siguiente:

**76 personas (18.09 %)** la consideraron **pésima**  
**92 personas (21.91 %)** la consideraron **mala**  
**154 personas (36.67 %)** la consideraron **regular**  
**98 personas (23.33 %)** la consideraron **buena**

Tal y como lo muestra la siguiente gráfica:



**Gráfica 6.** Opiniones sobre la cromática y combinación de colores usada para la Identificación de taxis y unidades de transporte urbano y suburbano en Toluca

Al plantear la pregunta **¿Por qué?** se generaron las siguientes opiniones, de acuerdo al siguiente cuadro:

VARIABLES	OPINIO	%
Es muy confusa porque la mayoría de las unidades se ven iguales	104	24
Se confunden, porque la mayoría de las unidades están saturadas de publicidad o propaganda política	78	18
Lo que identifica a las unidades son los anuncios de las rutas	72	17
No se distingue la cromática, porque están muy sucios o mal pintados	67	15
Son agradables visualmente y se identifican fácilmente	51	12
No está visible ni es uniforme	48	11
<b>TOTAL</b>	<b>420</b>	<b>100</b>

**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas

La relevancia del concepto cromática estriba en que es todo lo relacionado a la aplicación y uso de los colores para **identificar o clasificar** sobre todo objetos. En este sentido, como se puede apreciar en las respuestas que proporcionaron los ciudadanos encuestados, la mayoría hace referencia de que la cromática usada para identificar a las

unidades de transporte en Toluca **es apenas regular**, debido a lo confusa e imprecisa que resulta en la actualidad. Los usuarios se identificaban mucho mejor con las empresas y sus rutas; es decir, con la cromática anterior, con los antiguos colores y sus logos, actualmente todos son iguales o muy parecidos.

En la siguiente pregunta se aborda un aspecto cultural muy importante, la filosofía del servicio y su relación directa con los conductores.

En la pregunta No. 7 **¿Cree que en el servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros del municipio de Toluca, exista una filosofía de servicio, con la cual se identifican los choferes?**, la opinión del personal entrevistado fue la siguiente:

**381 personas (90.71 %)** consideraron la respuesta como **no**  
**39 personas (9.29 %)** consideraron la respuesta como **sí**

Al abordar la pregunta **¿Por qué?** se generaron las siguientes opiniones, de acuerdo al siguiente cuadro:

VARIABLES	OPINIO	%
Su nivel de estudios y educación no les permite entender ese concepto	171	40
No les interesa nada, sólo ganar pasaje	130	30
No se identifican con nada	69	16
Es probable que la tengan algunos dueños, pero no la transmiten a los choferes	32	7.
Algunos choferes son amables y aptos para brindar este servicio	18	4.
<b>TOTAL</b>	<b>420</b>	<b>100</b>

**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas

Como se puede observar en las respuestas proporcionadas por los ciudadanos encuestados, una abrumadora mayoría refiere que **no existe** una filosofía de servicio con la cual se identifican los choferes, ya que su bajo nivel de preparación académica les impide conocer y mucho menos aplicar ese concepto, lo cual representa un factor que influye en el pésimo servicio que proporcionan. **Ver gráfica en el anexo No. 5**



Bajo este tenor, en la siguiente pregunta se continúan sondeando aspectos relacionados con la prestación de un servicio eficiente como son la misión, visión, metas y objetivos.

En la pregunta No. 8 **¿Cree que en el servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros del municipio de Toluca, exista una misión, visión, metas y objetivos?**, la opinión del personal entrevistado fue la siguiente:

**371 personas (88.09 %)** consideraron un **no**  
**49 personas (11.91 %)** consideraron un **sí**

De manera paralela a la pregunta anterior, una gran mayoría de la población encuestada, mencionó que **resulta nula la existencia** de una misión, visión, metas y objetivos entre los choferes y concesionarios del servicio de transporte en el municipio de Toluca. En este sentido, al representar estos elementos factores fundamentales de una planeación estratégica eficiente, no es de extrañar que el servicio sea proporcionado de una forma pésima. **Ver gráfica en el anexo No. 6**

Con respecto a la siguiente pregunta, se aborda un aspecto trascendental en el presente trabajo de investigación, ya que pretende conocer la opinión que tienen los ciudadanos acerca del servicio de transporte en Toluca.

En la pregunta No. 9 **¿Cuál cree que sea la opinión que tienen los distintos sectores de la población acerca del servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros del municipio de Toluca?**, las respuestas del personal encuestado fue la siguiente:

**181 personas (42.85 %)** lo consideraron **pésimo**  
**190 personas (45.23 %)** lo consideraron **malo**  
**40 personas (9.53 %)** lo consideraron **regular**  
**9 personas (2.39 %)** lo consideraron **bueno**

Al abordar la pregunta **¿Por qué?** se generaron las siguientes opiniones, de acuerdo al siguiente cuadro:

VARIABLES	OPINIO	%
Pésima educación de los choferes	80	19

Falta de educación vial	77	18
El transporte público de pasajeros es muy inseguro	74	17
Provocan accidentes	70	16
La planeación del servicio deja mucho que desear	59	14
Es el principal factor causante de los congestionamientos de tránsito	56	13
Existen pocos choferes que si se preocupan por proporcionar un buen s	4	0.
<b>TOTAL</b>	<b>420</b>	<b>100</b>

**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas

Como se observa en las preguntas que fueron proporcionadas por los ciudadanos encuestados, la gran mayoría refieren sus opiniones como **pésima y mala**, relacionando factores que se conjugan desde un punto de vista general para brindar un pésimo servicio, tales como la educación de los choferes, el desconocimiento de una cultura vial, la inseguridad y que además juegan un papel importante en la provocación de un gran número de accidentes. Sin dejar de mencionar que son factor determinante en los congestionamientos de tránsito. **Ver gráfica en el anexo No. 7**

Por otra parte, en la pregunta siguiente, se sondea la opinión que se tiene sobre el papel que juegan las autoridades en la problemática del transporte.

En la pregunta No. 10 **¿Qué opinión tiene del papel que juegan las autoridades relacionadas con el transporte en el municipio de Toluca?**, la respuesta del personal encuestado fue la siguiente:

**172 personas (40.95 %)** lo consideraron **pésimo**  
**124 personas (29.53 %)** lo consideraron **malo**  
**116 personas (27.62 %)** lo consideraron **regular**  
**8 personas (1.90 %)** lo consideraron **bueno**

Al abordar la pregunta **¿Por qué?** se generaron las siguientes opiniones, de acuerdo al siguiente cuadro:

VARIABLES	OPINIO	%
Son indiferentes, sólo cuidan sus intereses	124	29

El índice de corrupción es muy alto	118	28
Están coludidos con los transportistas y los choferes	99	23
No les importa la seguridad de los pasajeros	71	16
Existe una que otra autoridad honesta y comprometida	8	1.
<b>TOTAL</b>	<b>420</b>	<b>100</b>

**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas

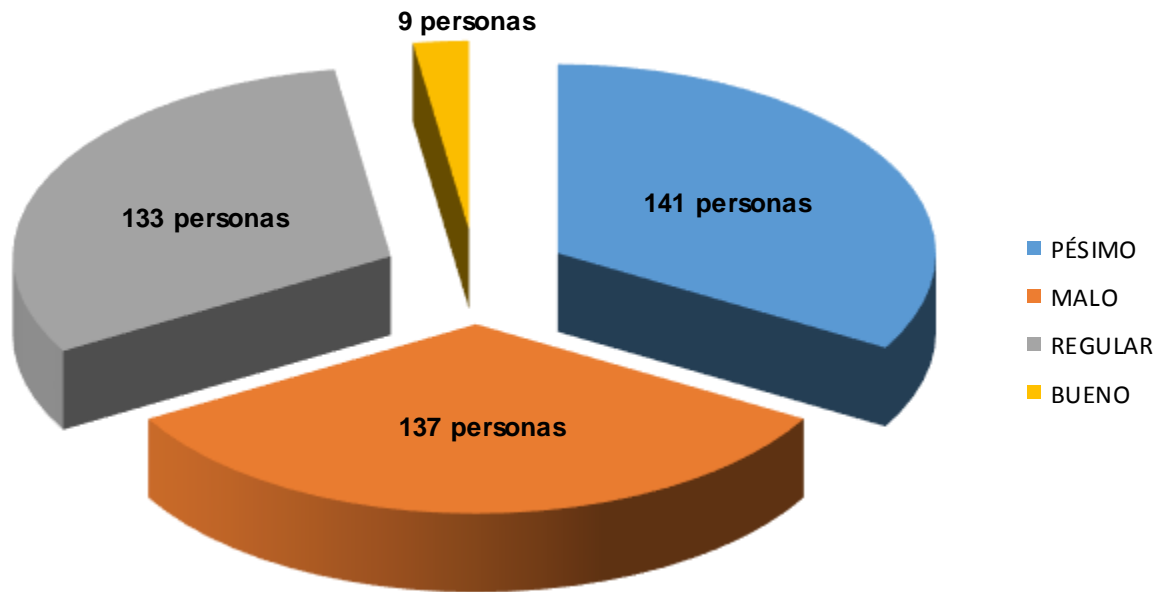
Con relación a la pregunta arriba mencionada, se puede apreciar que las respuestas ofrecidas por la población encuestada se refieren a un papel tradicionalmente **catalogado como pésimo** y en ese sentido es necesario puntualizar básicamente su alto índice de corrupción, al estar coludidos con los transportistas y choferes, lo que demuestra su indiferencia por representar el punto medular que influya para lograr un servicio eficiente. **Ver gráfica en el anexo No. 8**

Con respecto a la siguiente pregunta, relacionada con el trato que dan los choferes a los usuarios, se da a conocer un aspecto relevante en la problemática del transporte.

En la pregunta No. 11 **¿El trato que los choferes del transporte urbano, suburbano y taxis dan a los pasajeros es?**, las respuestas de la población encuestada fue la siguiente:

**141 personas (33.58 %)** lo consideraron **pésimo**  
**137 personas (32.61 %)** lo consideraron **malo**  
**133 personas (31.66 %)** lo consideraron **regular**  
**9 personas (2.15 %)** lo consideraron **bueno**

Tal y como lo muestra la siguiente gráfica:



**Gráfica 7.** Opiniones sobre el trato que los choferes del transporte urbano, suburbano y taxis dan a los pasajeros

Al plantear la pregunta **¿Por qué?** se generaron las siguientes opiniones de acuerdo al siguiente cuadro:

VARIABLES	OPINION	%
Son déspotas, prepotentes, ofensivos y en su gran mayoría, carecen de una educación más elemental	153	36
Son totalmente desconsiderados con el pasaje	61	14
No respetan los paraderos, suben y bajan pasaje donde quieren	49	11
Sólo les importan ganar pasaje (dinero) y checar a tiempo en sus puntos de control	43	10
Se quedan con los cambios y en rutas suburbanas cobran lo que quieren	38	9
Conducen a excesiva velocidad y sin precaución	38	9

Algunos son muy amables y tratan de hacer bien su trabajo	21	5
Escuchan su música con volumen muy alto	17	3
<b>TOTAL</b>	<b>420</b>	<b>100</b>

**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas

Como se observa en las respuestas mencionadas por el público cuestionado, la mayoría refieren al trato **como pésimo** debido a varios factores, entre los que sobresalen su falta de educación, prepotencia, agresividad y su total falta de consideración con el público usuario. También resulta importante destacar su falta de respeto por los paraderos autorizados y la reglamentación vigente, ya que sólo les interesa ganar pasaje y checar a tiempo sus corridas para no ser sancionados económicamente.

La pregunta siguiente, también reviste una importancia fundamental relacionada a la problemática del transporte, ya que sondea la imagen que proyectan los trabajadores del volante.

En la pregunta No. 12 **¿La imagen que proyectan los choferes del transporte urbano y suburbano al pasaje y a la población en general es?**, las respuestas de la población encuestada fue la siguiente:

- 171 personas (40.47 %)** la consideran **pésima**
- 139 personas (33.34 %)** la consideran **mala**
- 102 personas (23.80 %)** la consideran **regular**
- 8 personas (2.39 %)** la consideran **buena**

Con respecto a la pregunta **¿Por qué?** manifestaron las siguientes opiniones:

VARIABLES	OPINION	%
Tienen malos modales y nefasta presencia	94	22
Sucios, desaliñados y mal vestidos	93	22
No se preocupan por su apariencia personal	85	20
No están uniformados	76	18
Provocan desconfianza	62	14

Existen algunos choferes que se preocupan por su imagen	10	2.4
<b>TOTAL</b>	<b>420</b>	<b>100</b>

**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas

Como se puede ver en las respuestas que dieron los ciudadanos encuestados, la mayoría hace referencia a la **pésima presencia** y malos modales, se puede observar como los choferes no se preocupan por su apariencia personal, lo que se traduce como una **mala imagen** que provoca desconfianza entre el público usuario del servicio. **Ver gráfica en el anexo No. 9**

En la siguiente pregunta, se sondea el tiempo de espera; es decir, el tiempo que pierde la población que hace uso de este servicio, al esperar la unidad que necesita abordar. Otro punto significativo en la problemática del transporte.

En la pregunta No. 13 **¿El tiempo de espera, los minutos que tarda en pasar el camión, es de?** las respuestas de la población encuestada fueron las siguientes:

<b>MENOS DE 1 MINUTO</b>	Ninguna.
<b>DE 1 A 3 MINUTOS</b>	43 personas <b>(10.24 %)</b>
<b>DE 3 A 5 MINUTOS</b>	67 personas <b>(15.96 %)</b>
<b>DE 5 A 10 MINUTOS</b>	105 personas <b>(25.00 %)</b>
<b>MÁS DE 10 MINUTOS</b>	205 personas <b>(48.79 %)</b>

En el sentido del tiempo de espera utilizado para abordar una unidad de transporte público, la población encuestada refirió en sus respuestas que la mayoría tiene que esperar **más de 10 minutos** para poder abordar su transporte. Cabe mencionar que esta situación adquiere proporciones de mayor gravedad en la zona rural del municipio, en las localidades más alejadas de la zona urbana, sobre todo del centro de la ciudad de Toluca. **Ver gráfica en el anexo No. 10**

Con relación a la siguiente pregunta, se sondea la opinión sobre la manera de conducir de los choferes; es decir, sobre la pericia que muestran los conductores del servicio de transporte público de pasajeros en Toluca.

En la pregunta No. 14 **¿La manera de conducir y la pericia demostrada por los choferes del transporte urbano y suburbano del municipio de Toluca es?**, las respuestas de la población encuestada fueron las siguientes:

- 199 personas (47.61 %) las consideran pésimas**
- 141 personas (33.34 %) las consideran malas**
- 69 personas (16.67 %) las consideran regulares**
- 11 personas (2.38 %) las consideran buenas**

Como se puede observar en las respuestas proporcionadas por la población encuestada, la mayoría hace referencia a la **pésima forma de conducir** y a la casi nula pericia que demuestran los conductores del transporte público del municipio de Toluca. Además, lo anterior se traduce en un sinnúmero de conflictos, ya mencionados con anterioridad, debido a que todos se asocian para provocar un transporte caótico y generador de conflictos viales. **Ver gráfica en el anexo No. 11**

Por lo que respecta a la siguiente pregunta, se aborda el interesante aspecto de la aplicación de tarifas.

En la pregunta No. 15 **¿Las tarifas que cobran los servicios de transporte urbano y suburbano, así como los taxis son?**, las respuestas fueron las siguientes:

- 119 personas (28.57 %) las consideraron pésimas**
- 141 personas (33.33 %) las consideraron malas**
- 149 personas (35.71 %) las consideraron regulares**
- 11 personas (2.39 %) las consideraron buenas**

De igual manera, se contempla que las respuestas proporcionadas por la población encuestada las refieren **como regulares**, ya que en este sentido, aplica el factor de la ubicación, esto quiere decir que la población asentada en la zona rural y considerada como la más vulnerable, es la que se ve más afectada por los costos de los pasajes o el aumento de los mismos. **Ver gráfica en el anexo No. 12**

En la siguiente pregunta, se sondea la cuestión de la seguridad que ofrece el servicio de transporte en contra de la delincuencia.

En la pregunta No. 16 **¿Las condiciones de seguridad contra el delito que ofrece el servicio de transporte de pasajeros y taxis en el municipio de Toluca son?**, las respuestas fueron las siguientes:

**233 personas (55.47 %)** opinaron que son **pésimas**  
**147 personas (35.00 %)** opinaron que son **malas**  
**40 personas (9.53 %)** opinaron que son **regulares**

Con respecto a la pregunta **¿Por qué?** se generaron las siguientes opiniones:

VARIABLES	OPINION	%
No existen medidas de seguridad por parte de las autoridades	124	29.52
Los choferes están coludidos con los delincuentes y las autoridades	117	27.62
Los asaltos son frecuentes	111	26.43
Los taxistas y camioneros asaltan a su propio pasaje	37	8.83
Se han dado casos de violaciones	31	7.38
<b>TOTAL</b>	<b>420</b>	<b>100</b>

**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas

Como se puede observar, la panorámica presentada por esta pregunta trata uno de los problemas más graves en la actualidad, las respuestas de la población encuestada la refieren **como pésima**, ya que aquí se conjugan diversos factores como la nula existencia de medidas de seguridad por parte de las autoridades, que llegan a tal grado, que muchas veces los choferes se encuentran coludidos con las propias autoridades y con los delincuentes, lo que genera frecuentes asaltos. **Ver gráfica en el anexo No. 13**

Con relación a la siguiente y última pregunta se sondea con la población encuestada la viabilidad de los cambios que ella misma realizaría para el control y regulación del servicio de transporte.

En la pregunta No. 17 **¿Si usted fuera dueño de una línea de transporte en el municipio de Toluca, que cambios realizaría?** el porcentaje de las respuestas fue el siguiente:

Seleccionar choferes capacitados y socialmente responsables, **27.29 por ciento.**



Cuando sea posible cambiar las unidades viejas por nuevas y diseñar una cromática adecuada, **12.75 por ciento**.

Optimizar la seguridad, **11.83 por ciento**.

Mantener las unidades en buen estado y limpias, **9.91 por ciento**.

Realizar estudio tarifario, **8.26 por ciento**.

Monitorear a los choferes y sancionar a los que cometan faltas, **7.75 por ciento**.

Diseñar nuevos paraderos para no generar más tráfico, **6.61 por ciento**.

Mejorar los horarios de las rutas, **5.42 por ciento**.

Involucrar a las autoridades para que actúen en el problema del transporte, **4.97 por ciento**.

Evitar la corrupción de los dueños de las líneas de transporte, **3.96 por ciento**.

Generar transporte accesible para personas discapacitadas, **1.25 por ciento**.

En esta última pregunta, relacionada con los cambios que la propia población encuestada realizaría para mejorar y hacer más sustentable el servicio de transporte, queda de manifiesto que la **demanda más urgente** es con respecto a un actor fundamental en la problemática del transporte, **el chofer**, con el cual se señaló la prioridad de **capacitarlos y responsabilizarlos** de su importante tarea. Hay que tener presente que los demás aspectos mencionados, también resultan importantes en el mejoramiento de los servicios de transporte público en el municipio de Toluca. **Ver gráfica en el anexo No. 14**

Con lo mencionado hasta aquí, permite tener una visión bastante cercana de la problemática del servicio de transporte urbano y suburbano en el municipio de Toluca; sin embargo, en el siguiente punto, se dan a conocer una serie de propuestas cuyo propósito es mejorar el servicio.

#### **4.6. Propuestas para el mejoramiento del transporte público en relación a las opiniones vertidas por las autoridades – concesionarios – ciudadanos.**

La problemática del transporte no se debe únicamente a la carencia o mala aplicación de las leyes y reglamentos, sino a la **falta de una planeación urbana e indiferencia** por parte de las autoridades; además existe poca participación del ciudadano para que el sistema de transporte funcione de manera eficiente. Se han realizado obras de infraestructura vial, pero no se han elaborado proyectos congruentes con la realidad, por lo tanto, **estas propuestas**, son una pequeña aportación a la solución de la problemática del transporte en el municipio de Toluca.

Las empresas concesionarias, bajo la vigilancia de las autoridades respectivas, deberán verse obligadas a renovar su parque vehicular con base **en los términos de ley**, procurando utilizar tecnología de punta; por lo tanto, se sugiere la creación de medios alternos que permitan prestar este servicio en distintas modalidades; considerando que la sociedad actual, se encuentra en constante movimiento, en crecimiento y por lo tanto, en el futuro tendrá más necesidades con respecto al servicio de transporte.

Como medida fundamental es importante considerar la **desconcentración operativa** del sistema de transporte; cuyo objetivo será aligerar el tránsito de los vehículos concesionados y aplicar las unidades sobrantes en las comunidades de la ciudad; esto contribuirá a la planeación y desarrollo urbano de la ciudad de Toluca y su zona metropolitana.

Asimismo, se requiere llevar a cabo la reestructuración y reprogramación de las rutas, y dotar a la ciudad de una **eficiente oferta de transporte**, que atienda las necesidades de los habitantes, descongestionando el centro de la ciudad y aportando una adecuada utilización de los espacios públicos. Además, el reordenamiento de rutas y la integración de nuevas tecnologías, representarán ventajas económicas, ambientales y la disminución de accidentes; pero sobre todo, un orden vial. Es necesario crear un sistema ordenado que contribuya a mejorar la calidad de vida de la población.

Como parte de la investigación se tomó como muestra a la empresa Autotransportes Colón Nacional y sus derroteros autorizados para plasmarlos en un mapa de la Ciudad de Toluca y sus municipios vecinos. Lo que demostró como esta empresa, entre otras, satura al centro de la ciudad con sus unidades. Como se muestra en el siguiente mapa:



Es recomendable que la autoridad responsable de ejecutar las acciones en materia de transporte, deberá promover y exigir que el servicio ofrecido por las empresas concesionarias, se preste de acuerdo **a como fue debidamente autorizado**, en cuanto al número de rutas, parque vehicular y la frecuencia de salida del derrotero, lo cual en muchos casos se comprueba que ha sido alterado considerablemente y rebasa lo estipulado, violando el contenido del título de la concesión con el que fue otorgado.

Asimismo, es preciso que a través de los planes y programas que se lleguen a implementar por parte de las autoridades en materia de transporte, se **convoque a las autoridades municipales**, para que participen de manera conjunta en la ejecución de acciones y estrategias que contribuyan al reordenamiento del sistema de transporte, así como para la regulación y control vial en áreas de conflicto; dando solución a las problemáticas sociales.

De igual modo, las autoridades deben garantizar una **movilización eficiente** de la ciudadanía y proporcionar las herramientas para efectuar el desplazamiento del transporte público de manera sostenible, ya que es la forma de transporte acostumbrado por la mayoría de la población, promoviendo el aprovechamiento de los recursos y la igualdad social, privilegiando el beneficio de la comunidad por encima del beneficio de las autoridades y empresas concesionarias.

El problema del transporte no se limita a la manera de conducir o en el excesivo número de unidades existentes en la ciudad; sino que también puede catalogarse como un problema relacionado **con la educación**; en este sentido, resulta fundamental crear en los habitantes una conciencia ciudadana, haciendo hincapié en los puntos clave o estratégicos, motivando a la población a respetar los sitios de ascenso y descenso, a utilizar las nuevas formas de pago y sobre todo hacer énfasis en los aspectos positivos del uso adecuado de los sistemas de transporte.

Lo anterior, se podría llevar a cabo mediante la creación de una autoridad de **control y regulación ciudadana**, que tenga la facultad y el reconocimiento para capacitar y supervisar a la población, a través de la interacción constante y directa.

Asimismo, la actividad de caminar debe ser considerada como el medio fundamental de transporte. Se debe fomentar banquetas limpias, bien cuidadas y sin obstáculos. De manera paralela, las autoridades correspondientes deberán considerar en sus acciones el **uso de la bicicleta** como uno de los medios de transporte más populares a

través de la historia por su facilidad de manejo, los beneficios a la salud de quien la maneja, lo económico de su mantenimiento y su relación positiva con el medio ambiente.

Con respecto al anterior punto, se podría lograr mediante la construcción de la **infraestructura** adecuada con el apoyo de la autoridad correspondiente, asimismo, a través de la **educación** de la población para el uso de este importante medio de transporte y por último, mediante una **difusión masiva** para dar a conocer las ventajas del mismo.

Debido a la carga presupuestaria que genera, resulta importante considerar un estudio para **desaparecer** a la Secretaría de Transporte toda vez que sólo atiende intereses del concesionario, nunca del usuario y volver a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como órgano regulador y de control del sistema de transporte público urbano y suburbano de pasajeros en el municipio de Toluca.

Tal y como lo muestra el siguiente cuadro con la evolución cronológica de la autoridad encargada de la administración del transporte público del estado de México. Se observa que después de crearse la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en septiembre de 1997 se da lugar a la estructuración de la Dirección General de Transporte con 12 unidades administrativas y posteriormente en agosto de 1998 se reestructura a 17 unidades, controlando con ello al transporte.

Actualmente, después de varias modificaciones a su estructura, el transporte es administrado por un aparato burocrático de 70 unidades administrativas, que solo atiende a una población de no más de 300 mil habitantes, es decir la Secretaría de Transporte solo está para servir y atender al transportista, no para resolver y atender las necesidades de la ciudadanía y contar con un servicio eficiente del transporte.

Mes	Oficina de Creación	Número de Unidades Administrativas	Unidades Administrativas
Junio de 1992	Se crea la Secretaría de Comunicaciones y Transportes		
Septiembre 1997	Dirección General de Transporte Terrestre	12 Unidades Administrativas	1 Dirección General 2 Direcciones de Área 9 Delegaciones Regionales
Agosto de 1998	Dirección General de Transporte Terrestre	17 Unidades Administrativas	1 Dirección General 3 Direcciones de Área 13 Delegaciones Regionales
Noviembre 2000	Se crea la Subsecretaría de Transporte		
Junio de 2001	Se ajusta la estructura de la Subsecretaría de Transporte	48 Unidades Administrativas	La Dirección de Programación, Normatividad y Evaluación de Transporte pasó a Dirección General de Programación y Evaluación

	crea el Instituto del Tránsito y el Transporte del Estado de México		Normatividad y Estudios de Transporte. Cambió denominación de las Direcciones de Delegaciones I y III por Direcciones de Delegaciones Zona Poniente y Centro y Oriente, respectivamente. Se crearon tres Delegaciones Regionales: la de Ixtapan de la Sal, Tejupilco y la de Valle de Bravo.
Diciembre de 2007	Se crea la Secretaría de Transporte	80 Unidades Administrativas	Una Secretaría, cinco Unidades Staff de Secretaría, una Subsecretaría, una Delegación Administrativa, cinco Direcciones Generales, cinco Direcciones de Área, cinco Subdirecciones, 14 Departamentos, 12 Delegaciones Regionales, 12 Subdelegaciones de Operación del Transporte y 18 Subdelegaciones de Servicios al Cliente y Autotransporte. De lo anterior, el Instituto del Tránsito y el Transporte del Estado de México se constituyó, como órgano desconcentrado de la Secretaría de Transporte.
Marzo de 2008	Se autoriza una reestructuración administrativa a la Secretaría de Transporte	Pasa de 80 a 83 Unidades Administrativas	Se crea un desdoblamiento organizacional a la Coordinación de Informática y a la Coordinación Administrativa.
Diciembre de 2008	Se le quitan 21 unidades administrativas a la Secretaría de Transporte	Se queda con 62 Unidades Administrativas	Esto se da derivado del Decreto Número 19 de la LX Legislatura del Estado, del 29 de diciembre de 2008, donde se establece como competencia de la Secretaría de Finanzas, las materias relativas al transporte para el comercio exterior, atribuciones que correspondían a la Secretaría de Transporte. Así, la Secretaría de Transporte transfirió 21 unidades administrativas a la Secretaría de Finanzas (una Dirección de Área y 20 Departamentos).
Julio de 2009	Nuevamente se reestructura la organización de la Secretaría de Transporte	Se crean 7 Unidades Administrativas y quedan en 69	Una Secretaría, cinco Unidades Staff de Secretaría, una Subsecretaría, una Unidad Staff de Subsecretaría, cinco Direcciones Generales, cinco Unidades Staff de Dirección General, cuatro Direcciones de Área, siete Subdirecciones, 15 Departamentos, así como once Delegaciones Regionales y 12 Subdelegaciones de Operación del Transporte.
Diciembre de 2008	De nueva cuenta se le quitan atribuciones a la Secretaría de Transporte	Queda en 69 Unidades Administrativas y se agregan 10 menores atribuciones	El 1 de diciembre de 2008, se publicó el Decreto 229 de la "LVI" Legislatura del Estado, a fin de otorgar atribuciones a la Secretaría de Transporte para concesionar el servicio de pago anticipado a los Centros de Gestión y Control de Tránsito. Dichas reformas legales implicaron reestructurar orgánicamente la Secretaría de Transporte, a fin de ser congruente la denominación, objeto y atribuciones de las unidades administrativas con el ámbito de competencias encomendados. Por lo anterior, se modificó la denominación y ámbito de competencia de la Dirección de Operación del Transporte.

			General de Servicios al Autotransporte para dar Dirección General del Registro Estatal de Transp Público; se eliminaron las Subdelegaciones de Se Autotrasporte para ser transferidas a la Secretar Finanzas y se creó a la Dirección General de Ope del Transporte Zona IV, a la Unidad de Servicios Metropolitanos y a las Unidades de Movilidad U
Octubre d	Actual funcionamiento d Secretaría de Transporte	70 Unidades Administrativas	Una Secretaría, seis Unidades Staff de Secretaría Subsecretaría, seis Direcciones Generales, cinco Direcciones de Área, 12 Subdirecciones, 15 Departamentos, así como po Delegaciones Regionales con residencia en los m de Toluca, Atlacomulco, Valle de Bravo, Tejupilco, Ixtapan de la Sal, Naud Cautitlán Izcalli, Zumpango, Texcoco, Ecatepec, Nezahualcóyotl y Chalco; y 12 Subdelegaciones de Operación del Transporte.

**FUENTE.-** Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Igualmente se sugiere que las autoridades estatales y municipales identifiquen física y geográficamente los **focos rojos del transporte**; es decir, visualizar aquellas paradas e intersecciones en donde se genere conflicto vial, con la finalidad de ir solucionando el problema en cada punto. Normalmente se relaciona al congestionamiento vial o tráfico con el servicio de transporte, lo cual no es equivocado.

Del mismo modo, es importante **volver a la cromática anterior**, ya que el público usuario del transporte no los reconoce; es decir, ya no son identificados por la ciudadanía por sus colores, ya que pocos respetan la cromática autorizada. También resulta fundamental promover el cambio de combustible diésel a gas natural comprimido. Aunque esta acción no tiene nada que ver con el ordenamiento del transporte, si con el medio ambiente, ya que no se puede permitir que el transporte público continúe contaminando.

Como parte final del presente punto y del capítulo, es necesario comentar que resulta fundamental contar con voluntad política, donde exista colaboración entre los concesionarios, estado y municipio de manera que se pueda llegar a la organización empresarial de los prestadores de los servicios en función de las necesidades de los usuarios, la preferencia del transporte público sobre el privado, el impulso a la sustitución del parque vehicular de baja capacidad y la regulación y control del servicio de taxis. Todo lo anterior, encaminado a la **regulación y optimización de este sector** para ofrecer un servicio seguro, digno y eficiente a la población usuaria del municipio de Toluca.

## CONCLUSIONES

Todo lo anterior, permite tener una visión bastante cercana de la problemática del servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros en el municipio de Toluca. En el siguiente apartado, se dan a conocer las conclusiones de la presente investigación.

Con la finalidad de proporcionar un servicio eficiente, **resulta de vital importancia** conocer el **contexto social, político y económico** relacionado con el sector; identificando la orientación del gobierno; también, es recomendable conocer la capacidad y preparación del personal de gobierno para diagnosticar el desarrollo de las empresas concesionadas y la calidad de su servicio.

Por los problemas del sector, **se aprecia que ha rebasado** al gobierno en sus aspectos de operación y funcionalidad. El transporte público ha tenido un **crecimiento desmedido e irregular** como consecuencia de cumplimiento de compromisos políticos; adquiridos entre transportistas y gobierno, como parte de los procesos políticos y electorales.

Resulta evidente que el sistema de transporte del valle metropolitano de Toluca **es insostenible, económica, social y ambientalmente**; porque, contribuye de manera decisiva a la ineficiencia de la movilidad urbana, teniendo como consecuencia altos índices de congestamiento, accidentes, tráfico y últimamente resulta muy inseguro ante el delito.

**El número de habitantes aumenta día a día**, por lo que se recomienda crear un medio de transporte de calidad para desanimar el uso del automóvil, de no ser así, a mediano plazo, el tráfico de la ciudad de Toluca **será más desordenado y caótico**. En este sentido, uno de los aspectos prioritarios es el reordenamiento y control de autobuses y taxis, generando un sistema de transporte eficiente, barato y seguro.

A través del tiempo diferentes administraciones han pretendido mejorar la oferta del servicio, a través de propuestas que van desde la planeación hasta la implementación, incluyendo los **diagnósticos**, que forman parte de los planes de desarrollo con una fase de instrumentación y otra de ejecución con la participación de los concesionarios. Sin embargo, **es evidente** que los avances en el ordenamiento del transporte **no han tenido éxito**.



El transporte público de una ciudad habla mucho de su nivel de calidad de vida. También dice bastante del compromiso que asumen las autoridades de hacer más habitable la ciudad. El transporte refleja, características demográficas y sociales de cada población. Por lo tanto, es necesario mejorar el servicio a través de las **tecnologías de transporte**, nuevas rutas, cuya organización debe hacerse con una visión urbana que permita una integración eficiente de las diversas modalidades en operación.

**Resulta evidente que el esquema del manejo del servicio** a través del otorgamiento de concesiones, así como de la planeación y regulación del servicio desde los órganos oficiales, **no han producido los resultados deseados**, ya que el personal de esta instancia, ha actuado a favor de sus propios intereses.

Asimismo, es claro que las empresas concesionarias que prestan el servicio, **presentan deficiencias** de carácter administrativo, originadas por su forma de integración y operación, ya que los propietarios se preocupan más por las relaciones con las autoridades para ampliar sus áreas de trabajo y sus beneficios, que de mejorar su servicio y la atención a los usuarios.

La relación entre la autoridad y las empresas concesionarias, ocurre de tal manera que los transportistas **están centralizados** y en cercanía con las autoridades del transporte como con sus propias empresas, por lo tanto, resulta evidente que **influyen en el funcionamiento de la red de transporte de acuerdo con sus propios intereses**; provocando que las concesiones, la autorización de derroteros y número de vehículos, se autoricen a partir de **arreglos informales**. También mediante acuerdos entre empresas y autoridad.

Y finalmente se observa que la hipótesis planteada al principio de la investigación, **resultó afirmativa**, ya que al no aplicarse mecanismos de regulación, por parte del Gobierno del Estado de México hacia las empresas concesionarias y al no contar con mecanismos suficientes de supervisión, estos grupos sólo responden frente a sus propios intereses en forma única y parcial sin tomar en cuenta iniciativas para el mejoramiento del servicio, operando bajo sus propios intereses.

A pesar de que se encuentran lineamientos bien establecidos en la normatividad jurídica, se percibe una gran falta de interés por parte del gobierno para la creación de organismos reguladores sobre la evaluación de las empresas

concesionadas, en donde se observa que al ciudadano **no se le respetan sus derechos** como usuario del servicio de transporte público.

## BIBLIOGRAFÍA

Acosta Romero, Miguel. ***Teoría del Derecho Administrativo***. Ed. Porrúa, México, 1979

Baena Paz, Guillermina. ***Manual para elaborar trabajos de investigación documental***. Editores mexicanos unidos. México, 1991

**Bando Municipal**. H. Ayuntamiento de Toluca 2013 – 2015

Cárdenas Gutiérrez, Eusebio. ***Características de la demanda del transporte en la zona metropolitana de la ciudad de Toluca***. UAEM, México. 1991

Casasola, Gustavo. Editorial Trillas, ***Seis siglos de historia gráfica de México***. (1976) tomo 1

**Código Administrativo del Estado de México**. Ed. H. LIV Legislatura del Estado. Toluca, México, 2001

Colaboradores de Wikipedia. ***Tameme [en línea]***. Wikipedia, La enciclopedia libre, 2013

**Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México**. Ed. Porrúa Hnos. México. 2013

**Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**. Editorial Porrúa Hnos. México, 2014

**Diccionario Enciclopédico Durvan**. Tomo I

[es.wikipedia.org/wiki/Derecho de vía](https://es.wikipedia.org/wiki/Derecho_de_vía)

Ford, Henry. ***The International Jew: The World's Foremost Problem***. Kessinger Publishing. (2003)

Font Mezquita, José y Dols Ruiz, Juan F. ***Tratado sobre automóviles***. Ed. Universidad Politécnica, Valencia, España. 2004

Fraga, Gabino. ***Derecho Administrativo***. Ed. Porrúa, México, 1986

**Gaceta del Gobierno**. Estado de México. Tomo CXCIII, No. 48, Toluca, México, marzo 2012

**Gaceta del Gobierno**. Estado de México. Tomo CXCIV, No. 70, Toluca, México, abril 2013

**Gaceta del Gobierno**. Estado de México. Tomo CLXXIV, No. 25, Toluca México, agosto 2002

**Gaceta del Gobierno**. Estado de México. Tomo XLVIII Legislatura. Decreto No. 48, Toluca, México, febrero 1982

**Gaceta del Gobierno**. Estado de México. Tomo CLXXV, No. 82, Toluca, México, 30 abril 2003

**Gaceta de Gobierno**. Gobierno del Estado de México, 25 de marzo de 2002

**Gaceta Oficial del Distrito Federal**. Junio 2007. No. 108

García Luna Ortega, Margarita. ***La Casa de las Diligencias en Toluca***. El Colegio Mexiquense (2003)

Hans-Erhard Lessing: ***Automobilität – Karl Drais und die unglaublichen Anfänge***. Maxime-Verlag, Leipzig 2003

Iracheta X., Alfonso. ***El problema del transporte público por autobús en las áreas metropolitanas del Estado de México y algunas recomendaciones para su solución***. UAEM, México, 1981

Jiménez Jiménez, José. ***El Transporte, Diseño y Aplicación de Indicadores de Productividad***. UAEM, 1996

**Ley de Tránsito y Transportes del Estado de México.** Gobierno del Estado de México, 2012

**Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México.** Gobierno del Estado de México, 1991

**Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México.** H. XLVIII Legislatura del Estado de México

**Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.** H. Congreso de la Unión. México, 2013

**Ley Orgánica Municipal del Estado de México.** Ed. Porrúa Hnos. México, 1992

Martínez Cabañas, Gustavo. **La Administración estatal y Municipal de México.** INAP, 1992

Molinero, Ángel y Sánchez, Luis Ignacio. **Transporte Público: Planeación, Diseño, Operación y Administración.** CONACYT – UAEM 1997

Navarro Benítez, Bernardo. **Ambiente, Calidad de Vida y Transporte.** en “Ciudades” UNAM, México 1989. No. 8

Pagaza López, Alfredo. **Planeación del Transporte urbano en la ciudad de Toluca (autobuses).** Tesis de Licenciatura. Facultad de Economía. Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México, 1992

Pichardo Pagaza, Ignacio. **Introducción a la Administración Pública de México.** INAP, ISAP, México, 1986

**Plan de Desarrollo Municipal 2013 – 2015.** Toluca, México

**Portal2.edomex.gob.mx**

**Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México.** Ed. Porrúa, México, 2002

**Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.** Gobierno del Estado de México, 1992

Reynoso Soto, Selene Rosa Ma. y Villafuerte Eudave, Miguel A. **Manual básico para la administración pública municipal.** Ed. IAPEM, Toluca, México, 2003

Rojas Soriano, Raúl. **Investigación Social, teoría y praxis.** Ed. Plaza y Valdés. México, 1988

Salazar Medina, Julián. **Elementos Básicos de la Administración Pública Municipal.** UAEM

Sánchez García, Alfonso. **Monografía Municipal de Toluca.** Gobierno del Estado de México, 2001

Secretaría de Gobernación del Gobierno Federal. **Presentación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.** México, 2014

Secretaría de la Presidencia de la República. Coordinación General de Estudios Administrativos, 1980

Secretaría de Transporte. **Reglamento Interior de la Secretaría de Gobierno.** Gobierno del Estado de México. 1984

Serra Rojas, Andrés. **Derecho Administrativo.** Ed. Porrúa, México, 1979

Tamayo y Tamayo, Mario. **El proceso de la investigación científica. Fundamentos de investigación con manual de evaluación de proyectos.** Ed. Limusa. México, 1987

Thompson. **Teoría Económica del Transporte.** Alianza Universitaria, Madrid, España. 1976

## GLOSARIO DE TÉRMINOS

**ABANDERAMIENTO.-** Señalización preventiva que debe instalarse por el prestador del servicio de arrastre y salvamento, para advertir a los usuarios del camino, respecto de la presencia de vehículos accidentados, varados u otros obstáculos o de la ejecución de maniobras, ya sea sobre la carpeta asfáltica o el derecho de vía.

**ABANDERAMIENTO CON GRÚA.-** Señalización preventiva que se realiza con la torreta de luces, luces intermitentes y demás señales luminosas de la grúa.

**ABANDERAMIENTO MANUAL.-** Señalización preventiva que se realiza con personas llamadas bandereros y/o señales de fuego (mechones), conos, banderolas, señales reflejantes o luminosas que no estén adaptadas a los vehículos.

**ACONDICIONAMIENTO DE MERCANCIAS.-** Es la acción de preparar una mercancía, ya sea para satisfacer las necesidades de un cliente o para su transporte. Puede ser la última actividad que se realiza antes del empaque o como montaje final, es colocar la mercancía en las condiciones necesarias de seguridad, temperatura, humedad, etc. para que se mantenga en buen estado durante su almacenamiento, transporte o pruebas de calidad.

**ADUANA DE DESTINO.-** Aquella donde termina una operación de tránsito aduanero.

**ADUANA DE PARTIDA.-** La aduana donde se inicia legalmente una operación de tránsito aduanero.

**ALMACENAMIENTO.-** Acto mediante el cual, se confía en depósito, un vehículo para su guarda y custodia, dentro de los espacios autorizados para tal efecto, para que quede en garantía a disposición de la autoridad competente.

**ARCHIVO.-** Conjunto de datos estructurados que pueden recuperarse fácilmente y usarse en una aplicación determinada.

**ARRASTRE.-** El conjunto de operaciones necesarias para trasladar de un lugar a otro un vehículo, que está impedido física, mecánica o administrativamente para su auto – desplazamiento, utilizando para ello, una grúa.

**ASCII.-** (American Standard Code for Information Interchange – *Código estadounidense estándar para el intercambio de información*). El código ASCII es un sistema de caracteres basado en el alfabeto latino, tal como se usa en el inglés moderno y en otras lenguas occidentales. Casi todos los sistemas informáticos actuales utilizan el código ASCII o una extensión compatible para representar textos y para el control de dispositivos que manejan texto.

**AUTOMATIZACIÓN.-** Sustitución del esfuerzo humano físico y mental aplicado a un proceso, por elementos que automatizan dicho esfuerzo, pertenecientes a la robótica, tecnologías de la información y comunicación, etc.

**AUTOMOTOR.-** Vehículo con propulsión propia.

**AUTOPISTA.-** Carretera especializada y habilitada para la circulación a alta velocidad, con calzadas separadas físicamente por sentidos contrarios y sin cruces a nivel, accesos sólidos y retornos en puntos específicos.

**AUTOPISTA DE LA INFORMACIÓN.-** Red de telecomunicaciones que pone al alcance de los usuarios considerables cantidades de información.

**AUTORIDAD.-** Servidores públicos que representan a la Secretaría de Seguridad Ciudadana, a la Secretaría General de Gobierno, a la Secretaría de Transporte y a otras dependencias u organismos que sean competentes para regular y vigilar que se cumpla lo establecido en las normas jurídicas relativas al transporte.

**AUTORIDAD ADUANERA.-** Unidad administrativa dependiente del Estado, que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones, tiene la facultad de exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras.

**AUTOTANQUE.-** Camión con unidad de carga en forma de cisterna, ya sea incorporada al tractocamión, en semirremolque o remolque, destinada al transporte de líquidos, gases licuados o sólidos en suspensión.

**AUTOTRANSPORTE.-** Vehículo considerado como mercancía, el cual, por sus características excepcionales, no puede ser transportado en una unidad de transporte habilitada y, por lo tanto, se desplaza por sus propios medios.

**AUTOTRANSPORTE DE CARGA.-** Traslado de mercancías en vehículos automotores y de arrastre que tienen el peso, dimensiones y capacidad establecidos en la legislación sobre la materia.

**BASE DE DATOS INTELIGENTE.-** Contiene conocimientos acerca del contenido de sus datos. Con cada campo de datos se almacena un conjunto de criterios de validación, como los valores mínimo y máximo que pueden introducirse o una lista de todas las posibles entradas.

**BIELA.-** Pieza metálica que, en las máquinas, transforma un movimiento de vaivén en otro de rotación, o viceversa.

**CABLES.-** Conjunto de hilos o filamentos metálicos trenzados, que conforman un elemento flexible con una capacidad, diámetro y longitud determinado, provistos de ganchos para levantar vehículos.

**CAJA.-** Recipiente rígido con sus caras cubiertas, con o sin tapa, que sirve para contener y conservar objetos o agrupar, proteger, almacenar, transportar mercancías y en ocasiones exponerlas en sus puntos de venta. Las cajas se fabrican con distintos materiales, dimensiones y formas.

**CAJA MÓVIL.-** Unidad de carga estándar similar a un contenedor, pero con materiales más livianos que dificultan su apilamiento. Mide: 2.50 metros de ancho por 2.62 de altura y 7.15 o 12.50 o 13.60 metros de largo y es utilizada en el transporte carretero o ferroviario.

**CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTE.-** Entidad privada fundada por Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, últimamente se integraron Aruba, Argentina y Chile, su objetivo es integrar los mercados y definir las tendencias del transporte en el continente.

**CAMINO.-** Vía de paso sobre el suelo, generalmente sin pavimentar, con condiciones, dimensiones y pendientes adecuadas para ser transitada por vehículos.



**CAMIÓN.-** Vehículo automotor de cuatro o más ruedas, construido para el transporte de mercancías con cabina separada de la plataforma o caja de carga. Cuentan con carrocerías especializadas según el tipo y naturaleza de la carga a movilizar.

**CAPACIDAD DE CARGA.-** Carga útil máxima permitida para la cual fue diseñado el vehículo.

**CAPACIDAD DE CARGA ÚTIL.-** Número máximo de vehículos que una grúa puede arrastrar o trasladar con seguridad, de acuerdo al peso bruto vehicular.

**CARGA.-** Conjunto de mercancías que son objeto de una operación de transporte.

**CARTA DE PORTE.-** Título legal entre el usuario y el concesionario, que por su contenido describe las operaciones que se originaron con motivo de la prestación del servicio, así como lo dispuesto en el Código de Comercio y lo que al efecto se establezca en las disposiciones fiscales aplicables.

**CARGA FRÁGIL.-** Es aquella que por su naturaleza delicada requiere de un manejo muy cuidadoso, desde su preparación hasta su manejo y transporte.

**CENTRO DE GRAVEDAD VEHICULAR.-** Es el punto teórico geométrico, donde se encuentran concentradas las fuerzas y los momentos aplicados al vehículo en su conjunto.

**CERTIFICADO DE PESO.-** Documento donde consta el peso de la mercancía bulto por bulto.

**CINTURÓN DE SEGURIDAD.-** Arnés diseñado para sujetar a los ocupantes de un vehículo ante una colisión, impidiendo que se golpee con los elementos duros del interior del vehículo o sea arrojado fuera del vehículo. El cinturón se debe colocar lo más pegado posible al cuerpo, plano y sin nudos o dobleces. El cinturón de las caderas debe estar situado por delante de los huesos que sobresalen en las caderas, para que sujete al cuerpo contra un hueso duro y no contra el abdomen blando.

**COMBUSTIBLE.-** Gasolina, diesel o gas, utilizados por vehículos autorizados para el servicio público y otros.

**CONCESIONARIO.-** Persona física jurídico colectiva que proporciona legalmente la prestación del servicio de transporte público o de arrastre y almacenamiento de un vehículo o vehículos mediante una concesión.

**CONDUCTOR.-** Persona que lleva a cabo la conducción de un vehículo automotor de servicio particular o público.

**CONSTANCIA DE CAPACIDAD Y DIMENSIONES.-** Documento dado a conocer por el fabricante, en el que se hace constar el peso vehicular y la capacidad de carga.

**CONTROL DE ADUANA.-** Medidas aplicadas por la aduana para asegurar el cumplimiento de la ley aduanera.

**CORREDOR INTERMODAL.-** Ruta física con adecuada infraestructura operativa para permitir la transferencia de cargas entre vehículos. Algunos corredores intermodales, incluyen centros de servicios integrados y diseñados para atender necesidades específicas de los usuarios.

**CORREO ELECTRONICO.-** Transmisión de mensajes en forma electrónica utilizando el Internet como medio. Los mensajes pueden ser textos, gráficos, fotos, audio y videos.

**COSTO DE SUMINISTRO DE TRANSPORTE.-** Recursos económicos y financieros que se utilizan en una operación de transporte.

**COSTO GENERAL DEL TRANSPORTE.-** Costo de producción del transporte al que se le adiciona el costo monetario del desplazamiento y del tiempo empleado.

**COSTO, SEGURO Y FLETE.-** El vendedor debe hacerse cargo de todos los costos y el flete necesario para hacer llegar la mercancía a su destino; también debe contratar bajo su cargo y responsabilidad el seguro y el pago de la prima correspondiente durante el transporte de las mercancías.

**CPRS.-** (General Packet Radio Service – *Servicio general de paquetes vía radio*). Es una extensión del Sistema Global para Comunicaciones Móviles (Global System for Mobile Communications o GSM), para la transmisión de datos no conmutada o por paquetes. Existe un servicio similar para los teléfonos móviles del sistema IS – 136 y permite velocidades de transferencia de 56 a 114 kbps.

**CUELLO DE BOTELLA.-** Fenómeno que se presenta cuando la capacidad es inferior o igual a la demanda y, por lo tanto, entorpece la fluidez del transporte.

**CUSTODIA.-** Vigilancia con grúa y personal solicitado por una autoridad competente como apoyo, que debe efectuarse a vehículos accidentados o infraccionados en el lugar de los hechos, hasta en tanto no se realice el rescate y/o traslado de los mismos del lugar del accidente o se efectúe la liberación del vehículo en el corralón o depósito de vehículos autorizado.

**CHASIS.-** Bastidor de un vehículo automotor formado por dos largueros rígidos que soportan e incluyen todas las partes mecánicas del vehículo tales como: tren motriz, suspensión, dirección, sistema de frenos, etc.

**CHASIS – CABINA.-** Vehículo de fábrica, en el cual la cabina y chasis, se encuentran integrados.

**DAÑO A TERCEROS.-** Es la pérdida que se causa a una persona o a un bien propiedad de otros que no es familiar o dependiente del asegurado.

**DBMS.-** (Data Base Management System – *Sistema de gestión de base de datos*). Es un tipo de software muy específico, dedicado a servir de interfaz entre la base de datos, el usuario y las aplicaciones que la utilizan.

**DECLARACIÓN DE MERCANCÍAS EN TRÁNSITO.-** Declaración realizada ante la aduana, mediante un documento establecido, con el cual el declarante se compromete a respetar el régimen de tránsito aduanero.

**DECLARACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO.-** Las mercancías transportadas en una operación bajo el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional, deberán estar amparadas en una declaración bajo juramento, firmada por el transportista o su representante y presentada para su aceptación y registro en la aduana de partida de acuerdo al formulario y al instructivo establecido en el Reglamento.

**DECLARACION DE VALOR ADUANERO.-** Documento exigible en el régimen de importación, en el cual el importador debe declarar las características detalladas de las mercancías de consumo.

**DEPÓSITO DE CONTENEDORES.-** Espacio físico destinado al llenado y vaciado de los contenedores que tienen más de una consignación.

**DEPÓSITO DE VEHÍCULOS.-** Local o establecimiento acondicionado físicamente para prestar el servicio concesionado de guarda y custodia de vehículos; que pueden estar accidentados, siniestrados o recuperados, destacando que estos últimos, por ser recuperados o encontrarse vinculados con la comisión de delitos, deberán quedar bajo resguardo, que para tal efecto designe la Procuraduría General de Justicia del Estado de México, y en su caso, su carga y partes son puestos a disposición de las autoridades competentes, bajo la responsabilidad y registro del prestador del servicio.

**DHCP.** - (Dynamic Host Configuration Protocol – *Protocolo de configuración dinámica del anfitrión*). Protocolo de red que permite a los nodos de una red IP obtener sus parámetros de configuración automáticamente.

**DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL.-** Celebración de un contrato de transporte y que acredita que el operador del transporte, tomó las mercancías bajo su custodia y se comprometió a entregarlas de conformidad de acuerdo con las cláusulas del mismo.

**DOLLY.-** Mancuerna de llantas unidas por un diferencial que sirve como auxiliar para el traslado de vehículos carentes de llantas o imposibilitados para rodar por sí mismos.

**DVR.-** (Digital Video Recorder – *Grabador de vídeo personal*). Término genérico utilizado para describir un dispositivo de grabación de televisión en formato digital. Se podría considerar como un sistema más sofisticado y con mayor capacidad de grabación. Un DVR se compone, por una parte, del hardware, que consiste principalmente en un disco duro de gran capacidad, un procesador y los buses de comunicación; y por otra, del software, que proporciona diversas funcionalidades para el tratamiento de las secuencias de video recibidas, acceso a guías de programación y búsqueda avanzada de contenidos.

**ENLACES INTERMODALES.-** Instalaciones que conectan la infraestructura de los diferentes modos de transporte para facilitar la transferencia y distribución de pasajeros y carga.

**ENTREGA DE MERCANCÍAS.-** Acto por el que el operador de transporte pone las mercancías a disposición efectiva y material del consignatario, de conformidad con

el contrato de transporte, las leyes, usos y costumbres imperantes en el lugar de entrega.

**ENVÍO.-** Acción por la que se movilizan mercancías desde un punto de origen a un punto de destino mediante un contrato de transporte.

**ESLINGAS.-** Cintas o arneses reforzados que se utilizan para el amarre o sujetador de llantas o carga que se traslada.

**ESTABILIDAD DINÁMICA O ESTÁTICA VEHICULAR.-** Condición que guarda el vehículo en reposo o movimiento, para que la suma de fuerzas y de momentos en su conjunto sea nulos con respecto al centro de gravedad y de esta forma permanezca en su posición de equilibrio.

**ESTIBA.-** Acción por la que se coloca conveniente y ordenadamente los pesos en un vehículo de transporte, con el objeto de que éste tenga estabilidad y el acomodo más idóneo para la clase de traslado que se va a efectuar y que las mercancías incompatibles vayan adecuadamente separadas.

**ESTIBADOR.-** Persona física o jurídica que en toda operación de carga y descarga de un vehículo de transporte, se haga responsable de distribuir convenientemente la misma, teniendo en cuenta los pesos y las dimensiones de los bultos que la componen.

**ESTROBOS.-** Sujetador de materiales o mercancía, conformados por cables de acero y cadenas con ganchos.

**EXPEDICIÓN.-** Acción y efecto de despachar o enviar mercancías.

**EXPORTACION.-** Régimen aduanero que regula la salida de mercancías del territorio nacional con destino a otro país o a una zona franca de bienes y servicios, con el cumplimiento de los requisitos previstos en la norma aplicable.

**FLEJE.-** Cinta de material flexible, generalmente de metal, utilizada para asegurar o reforzar empaques de transporte o para fijar la carga.

**FLETADOR.-** Persona o entidad que contrata a un transportista de mercancías.

**FLETE.-** Precio del transporte que ha de pagarse por el alquiler de un barco, avión, vagón o camión o por la carga transportada.

**FLETE CARRETERO.-** Es el precio del transporte de carga por carretera, suele ser determinado libremente por los operadores de este modo de transporte, teniendo en cuenta factores tales como tipo, naturaleza, peso y dimensiones de la carga a transportar; ruta y distancia a recorrer.

**FLOTA.-** Conjunto de vehículos que utilizan las empresas de todos los modos de transporte. (Marítimo, fluvial, aéreo, terrestre y ferroviario).

**FRAGIL.-** Débil, que puede romperse con mucha facilidad.

**FRANQUICIA.-** Acuerdo mediante el cual una persona llamada franquiciador, otorga a otra llamada franquiciado, económica y jurídicamente independiente, el derecho a la distribución comercial y explotación de un producto o servicio bajo su nombre, recibiendo como prestación el pago de un derecho de entrada más un porcentaje por concepto de regalías.

**GARANTIA ADUANERA.-** Obligación que se contrae a satisfacción de la autoridad aduanera, con el objeto de asegurar el pago de gravámenes, tasas y demás tributos eventualmente exigibles, aplicados a importación y exportación y tributos internos a que estén sujetas las mercancías, así como el cumplimiento de otras obligaciones contraídas con ella.

**GPS.-** (Global Positioning System – *Sistema de posicionamiento global*). Serie de satélites de transmisión continua usados para identificar ubicaciones terrestres. Mediante la posición de al menos tres satélites, una unidad receptora manual puede señalar el lugar donde se encuentra el objeto.

**GRÚA.-** Unidad de tracción utilizada para el arrastre de vehículos que cumple con el equipo mecánico establecido por el Libro Séptimo del Código Administrativo.

**GRÚA DE ARRASTRE Y SALVAMENTO.-** Unidades de apoyo utilizadas en operaciones de rescate de personas, animales u objetos que estén en peligro o atenten contra la seguridad de personas y sus bienes, así como señalización, acordonamiento, desvío de tránsito y otras medidas de seguridad, estos podrán realizar el servicio únicamente cuando alguna autoridad competente se los solicite, siempre y cuando exista motivo para ello. (Dichas concesiones deberán otorgarse

a quienes cuenten con depósitos de vehículos debidamente concesionados por la Secretaría de Transporte, para los servicios de salvamento, así como de depósito, guarda y custodia).

**GRÚA DE ARRASTRE Y TRASLADO.-** Son las utilizadas para llevar de un lugar a otro, un vehículo impedido para su moverse por sí mismo por fallas mecánicas, cuya contratación será a solicitud del particular (los vehículos a trasladar no deberán estar involucrados en accidentes, infracciones o delito alguno).

**GRÚA DE PLATAFORMA ABATIBLE.-** Vehículo automotor de 6 o más llantas con peso bruto vehicular mayor de 3 toneladas y media, que cuenta con una estructura tipo plataforma abatible para el traslado de vehículos, con base en un sistema de pistones hidráulicos para su desplazamiento, ascenso y descenso.

**GRÚA DE PLUMA RÍGIDA, ABATIBLE Y DE EXTENSIÓN.-** Vehículo automotor de seis o más llantas, con peso bruto vehicular mayor de 3 toneladas y media y que cuenta con los equipos necesarios para realizar maniobras de arrastre de vehículos o salvamento.

**HIPERTEXTO.-** (Hypertext Transport Protocol – *Protocolo de transferencia de hipertextos*). Es el nombre que recibe el texto, que en la pantalla de una computadora conduce a otro texto relacionado con la http. Es el protocolo usado en cada movimiento en la WEB y por lo tanto, su base.

**IMPRESORA TÉRMICA MÓVIL-** Impresora portátil de tickets que se puede llevar en la mano.

**IMPUESTO DE ADUANA.-** Tributo que grava la importación de mercancías y bienes sobre el precio a la fecha de aprobación de la licencia o registro de importación. La tarifa se aplica de acuerdo con la posición arancelaria.

**INSUMOS.-** Distintos elementos que se utilizan para producir un bien o un servicio. La administración moderna los divide en materia prima, mano de obra, capital, energía e información.

**INTERCAMBIO ELECTRÓNICO DE DATOS.-** Es la permuta de información entre integrantes de una cadena de abastecimiento o otras organizaciones, realizada a través de las herramientas de las tecnologías de la información y la comunicación, apuntando al seguimiento de la misma como proceso.

**INTERNET.-** (Transmission Control Protocol / Internet Protocol – *Protocolo de control de transmisión / Protocolo de internet*). Es un conjunto descentralizado de redes de comunicación interconectadas, que utilizan la familia de protocolos TCP/IP, garantizando que las redes físicas heterogéneas que la componen funcionen como una red lógica única, de alcance mundial.

**INTRANET.-** Red digital interna de una organización, diseñada y desarrollada siguiendo los protocolos propios de Internet, en particular el protocolo TCP/IP, que puede ser aislada o no, es decir, puede o no estar conectada a Internet.

**INVENTARIO.-** Existencia o cantidad de productos que se conservan en un lugar y momento determinado para facilitar la producción o satisfacer las demandas del consumidor, puede incluir materia prima, producto en proceso y producto terminado, también conocido como lista de existencias.

**LIBRO BITÁCORA DE CONTROL.-** Registro manual y electrónico que contiene los datos de los vehículos, que ingresan al depósito, incluyendo el lugar de su retención, causa o motivos, fecha y hora de entrada y de salida de dichas unidades, así como de la autoridad que lo liberó.

**LICENCIA DE CONDUCIR.-** Documento expedido al solicitante y que lo autoriza para la conducción de vehículos automotores.

**LICENCIA DE EXPORTACIÓN.-** Documento que concede permiso para exportar las mercancías especificadas dentro de un plazo concreto.

**LICENCIA DE IMPORTACIÓN.-** Autorización oficial que permite la entrada de las mercancías en el país del comprador o importador. Si las mercancías no están sometidas a restricciones aduaneras, se expide automáticamente.

**LOCOMOTORA.-** Vehículo con motor especialmente construido para remolcar vagones por una vía férrea. Desde sus inicios, a principios del Siglo XIX y hasta mediados del Siglo XX, las locomotoras fueron de vapor.

**MALACATE, TORNO O CABESTRANTE.-** Mecanismo integrado por toma de fuerza, poleas eléctricas e hidráulicas que mediante cables levantan o bajan objetos y vehículos.



**MANIOBRAS DE ACONDICIONAMIENTO.-** Conjunto de operaciones que se aplican a los vehículos que se encuentran sobre sus neumáticos y sobre la carpeta asfáltica, para permitir realizar su enganche y efectuar el arrastre; el salvamento es independiente de las otras maniobras que se realizan.

**MANIOBRAS DE SALVAMENTO.-** Conjunto de maniobras mecánicas y/o manuales que se realizan para rescatar y colocar sobre sus neumáticos en la carpeta asfáltica a los vehículos accidentados, sus partes o su carga, además de estar en condiciones de poder realizar las maniobras propias de arrastre y las operaciones necesarias para poner a salvo personas, animales, vehículos o carga, que estén en peligro o atenten contra la seguridad de personas y de sus bienes en la vía pública.

**MANIOBRAS ESPECIALES.-** Son aquellas que se requieren para colocar sobre la carpeta asfáltica los vehículos accidentados, su carga o sus partes, ya sea que éstas se encuentren en un barranco, cantil, en canales de aguas negras, ríos, lagunas, etc.

**MEDIO DE TRANSPORTE.-** Todo vehículo con tracción propia o autopropulsión (buque, aeronave, camión o tren ferroviario en sus diferentes tipos) y su respectivo equipo o unidades de carga (remolque, semirremolque, barcazas, vagones) que permite el transporte de personas y mercancías.

**MEDIO DE TRANSPORTE CON FINES COMERCIALES.-** Todo vehículo utilizado en el transporte de personas a cambio de una remuneración o en el transporte industrial o comercial de mercancías, donde también se busca que sea de forma remunerada.

**MEDIOS DE TRANSPORTE DE USO PRIVADO.-** Los vehículos carreteros y los remolques, barcos y aeronaves, así como sus piezas, accesorios y equipamientos, utilizados por el propietario exclusivamente para su uso personal.

**MERCADO ELECTRÓNICO.-** Es un intercambio virtual en que las empresas compradoras y vendedoras, o grupos de éstas, llevan adelante sus operaciones y materializan sus relaciones comerciales.

**MERCANCÍA.-** Aquello que se puede vender o comprar y es susceptible de ser transportado, clasificado en la nomenclatura arancelaria y sujeto a control aduanero.

**MERCANCÍA AVERIADA.-** Mercancía que ha sufrido un daño o se ha estropeado, impidiendo su utilización para el fin original.

**MERCANCÍAS EN LIBRE CIRCULACIÓN.-** Son mercancías de las cuales se puede disponer sin restricciones, desde el punto de vista aduanero.

**MERCANCÍA EN LIBRE DISPOSICIÓN.-** Es la mercancía que no se encuentra sometida a restricciones aduaneras y tienen autorización de retiro, pudiendo el importador disponer libremente de ellas.

**MERCANCÍA PESADA.-** Es aquella que requiere de un manejo y operación especial para moverla. En este caso suelen aplicarse disposiciones específicas y se tiene que dar cumplimiento a una serie de reglamentaciones concretamente establecidas para su traslado.

**MODOS DE TRANSPORTE.-** Formas especiales que puede adoptar una operación de transporte. Los modos de transporte son: acuático (marítimo, fluvial, fluvio – marítimo y lacustre), terrestre (por carretera y por ferrocarril), aéreo y por tuberías.

**MONITORIZACIÓN DE LAS MERCANCÍAS.-** Conjunto de actividades por la que se realiza un seguimiento a la movilización de una carga, es decir, en el tránsito propiamente dicho y en el momento de su llegada al punto de destino.

**MOVILIZACIÓN DE LA CARGA.-** Acción y efecto de trasladar la carga desde un lugar a otro, ya sea en un medio de transporte, en una terminal o en un almacén.

**NEGOCIO ELECTRÓNICO.-** Cualquier tipo de actividad empresarial realizada a través de las tecnologías de la información y las comunicaciones.

**ODBC.-** (Open Database Connectivity – *Conectividad abierta de la base de datos*). Estándar de acceso a bases de datos cuyo objetivo es hacer posible ingresar a cualquier dato desde otra aplicación, sin importar qué sistema gestor de bases de datos almacene los datos, lográndolo al insertar una capa intermedia llamada manejador de Bases de Datos, entre la aplicación y el DBMS, el propósito de esta

capa es traducir las consultas de datos de la aplicación en comandos que el DBMS entienda.

**OPERADOR DE GRÚA.-** Responsable directo de efectuar labores de arrastre, salvamento y traslado de vehículos.

**OPERATIVO.-** Auxilio solicitado por la autoridad para la prevención de accidentes, controles vehiculares, supervisión del servicio y apoyo a la ciudadanía.

**ORDEN DE SERVICIO.-** Contrato que se da entre particulares para solicitar un arrastre o traslado.

**PALANQUETA.-** Barra de acero.

**PATESCAS.-** Mecanismo manual o eléctrico formado por un conjunto de poleas móviles y fijas, que trabajan con un mismo cable y cadena.

**PATÍN O DOLLY.-** Equipo o aditamento especial y auxiliar que consta de bastidor de dos ejes con 4 u 8 neumáticos, para soportar y apoyar al vehículo por trasladar, a fin de transportarlo sin que ruede con sus propias llantas.

**PERMISIONARIO.-** Persona física o jurídica autorizada por la Secretaría de Transporte para prestar servicios de transporte de pasajeros o bien, servicio auxiliar de arrastre y traslado.

**PESO VEHICULAR.-** Peso de un vehículo con accesorios y combustible, en condiciones de operación sin carga o en vacío (tara).

**PLACA.-** Elemento que exterioriza la materialización de la concesión o en su caso del permiso; la prestación del servicio con placas de uso particular dará lugar a la aplicación de las sanciones y medidas de seguridad del reglamento de la materia y los que la normatividad aplicable determine.

**PORTAL.-** Página de inicio que permite el acceso a las distintas secciones de un sitio Web. Grupo de programas que permite mantener información actualizada en Internet para ofrecer varios servicios como mail, chat, notas, compras, etc. y realizar enlaces con otras páginas.

**RAMPA DE ESCAPE.-** Dispositivo especial usado en carreteras, ubicado estratégicamente, que permite el escape de emergencia a vehículos con fallas mecánicas, dotado de un mecanismo para disipar la energía mediante la aplicación de resistencia al rodamiento, desaceleración gravitacional o ambas combinadas.

**RECONOCIMIENTO DE MERCANCIAS.-** Actuación de la autoridad aduanera, a través del examen físico, revisión, aforo o inspección y verificación de las mercancías, para comprobar que su naturaleza, cantidad, peso y los demás datos declarados, coinciden con los documentos que amparan la operación.

**REDES PRIVADAS VIRTUALES.-** Servicio que permite intercambiar datos entre las diferentes sucursales de una empresa y su casa matriz, como si todas estuvieran en un mismo edificio. Por ejemplo, si una empresa tiene una casa matriz y tres sucursales en distintos lugares, puede intercambiar información y compartir archivos e impresoras, acceder a aplicaciones, consultar bases de datos o actualizar información.

**REGLAMENTO.-** Es una Norma Jurídica de carácter general dictada por las autoridades en la materia y con valor subordinado a una Ley. Es un documento que especifica normas para regular las actividades de una comunidad, sentando las bases para una sana convivencia y de esta manera prevenir los conflictos que se puedan generar entre los individuos.

**REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL ESTADO DE MÉXICO.-** Es un ordenamiento de naturaleza general; es decir, que su observancia y aplicabilidad, se da para todo el territorio mexiquense, cuyo objetivo es desarrollar las disposiciones establecidas en el Libro Octavo del Código Administrativo del Estado de México.

**REGLAMENTO DE TRÁNSITO METROPOLITANO.-** Es un ordenamiento legal que tiene como objetivo establecer las normas relativas al tránsito estatal y municipal de vehículos y a la seguridad vial de los menores, personas en edad avanzada, personas con capacidades diferentes y peatones en general, en las vías primarias y locales de comunicación, ubicadas en los 59 municipios conurbados del Estado de México y las 16 Delegaciones del Distrito Federal, que conforman la Zona Metropolitana del Valle de México.

**REGLAS DE ORIGEN.-** Disposiciones específicas desarrolladas a partir de los principios establecidos por la legislación nacional o por los convenios

internacionales llamados criterios de origen, aplicados por un país a fin de determinar el origen de las mercancías.

**REMISIÓN U ORDEN DE SERVICIO.-** Orden de la autoridad competente para efectuar el traslado y el ingreso a un depósito para su guarda y custodia, así como la puesta a disposición de un vehículo impedido para su auto desplazamiento que afecte la seguridad, el orden público o el libre tránsito en la vía pública.

**REMOLCAR.-** Llevar o arrastrar un vehículo que se ha quedado sin medios propios de propulsión.

**ROL DE SERVICIO.-** Convenio entre dos o más prestadores relativo a los servicios de salvamento, que se lleva a cabo simultáneamente en un territorio de operación asignado por la Secretaría de Transporte, en los caminos y vialidades de jurisdicción estatal, la que establece y supervisa su cumplimiento en coordinación con el representante legal de las empresas involucradas. Éste se deberá publicar en la Gaceta del Gobierno y se notificará a las autoridades operativas para su aplicación.

**SECRETARÍA.-** Es la representación de cada una de las áreas en que se divide la Administración Pública Estatal, cuyo titulares se encuentran bajo las órdenes del Gobernador del Estado de México, como es el caso de la Secretaría de Transporte del Estado de México.

**SEGURO DE TRANSPORTE.-** Es el seguro que cubre los daños que pueden sufrir los bienes como consecuencia de algún accidente al ser transportados.

**SEMIRREMOLQUE.-** Vehículo sin eje delantero y tracción propia, destinado a ser acoplado a un tractocamión de manera que sea remolcado y parte de su peso sea soportado por éste último.

**SISTEMA.-** Es el conjunto de hardware, software y de un soporte humano, el cual emplea una computadora que usa dispositivos programables para capturar, almacenar y procesar datos.

**SOC.-** (System on a Chip – *Sistema en chip*). Se refiere a la integración de todos los componentes en un solo circuito.

**SQL.-** (Structured Query Language – *Lenguaje de consulta estructurado*). Es un sistema para la gestión de bases de datos producido por Microsoft con base en el modelo relacional.

**SUJETADOR DE LLANTAS, DE EJE O DE CHASIS.-** Equipo hidráulico o mecánico diseñado para remolcar vehículos, sujetándolos de sus llantas o del chasis, instalado en la parte inferior y posterior de la grúa.

**TACÓGRAFO.-** Aparato que mide la velocidad máxima alcanzada por un vehículo durante las 24 horas y el número y duración de paradas. Todo ello se registra en un disco. Es de uso obligatorio en camiones y autobuses de transporte urbano.

**TACÓMETRO.-** Aparato que mide el número de revoluciones por minuto del eje de un motor. Es decir, el mecanismo que indica las revoluciones por minuto del cigüeñal de un motor o de cualquier pieza que gire.

**TARA.-** Peso del embalaje o del vehículo sin carga.

**TARIFA.-** Tabulador de precios establecidos por la Secretaría de Transporte, conforme a la normatividad respectiva, aplicable a los servicios auxiliares de arrastre, traslado, salvamento, guarda y custodia de vehículos.

**TASA.-** Derecho, tarifa o precio que debe pagar el usuario por la prestación de un servicio público. El servicio puede ser prestado directamente por el Estado o por particulares.

**TECNOLOGÍA INALÁMBRICA.-** Esta tecnología depende de ondas, microondas y pulsos de luz infrarroja para transportar las comunicaciones digitales sin cables entre los dispositivos de comunicación.

**TERMINAL INTERMODAL DE CARGA.-** Área física cercada, de tipo plataforma, administrado por personas públicas o privadas, donde confluye la infraestructura de los diferentes modos de transporte y se dispone de capacidad suficiente para realizar operaciones de transferencia de unidades de carga entre diferentes vehículos de una manera rápida, segura y con el menor costo posible.

**TICKET O VOUCHER.-** Comprobante de pago de infracción.

**TIEMPO DE ESPERA.-** Lapso que inicia con el abanderamiento en su caso y concluye con el dictamen por parte de la autoridad y la recepción de la remisión, así como del inventario, ambos debidamente revisados, sellados y firmados para que el vehículo sea trasladado del depósito concesionado más cercano al lugar en donde se haya solicitado la prestación del servicio.

**TIEMPO DE TRÁNSITO.-** Lapso comprendido entre el desarrollo de la operación de transporte, el procesamiento de la documentación involucrada en la misma y el manejo de la información asociada con ella.

**TORRETA.-** Lámpara de advertencia de peligro o precaución, que debe ser intermitente o giratoria de 360 grados, emitir luz de color ámbar visible desde una distancia de 50 metros.

**TRACTOCAMIÓN.-** Vehículo automotor destinado a soportar estructuras o plumas para maniobras de arrastre y/o salvamento de vehículos.

**TRACTOR.-** Vehículo automotor, de dos o tres ejes, equipado para arrastrar remolques o semirremolques, destinados a transporte de carga. Se clasifican de acuerdo a su peso bruto combinado.

**TRÁFICO.-** Conjunto de flujo de vehículos de distintas categorías, que circulan sobre las redes de transporte.

**TRANSMISIÓN ELECTRÓNICA DE DATOS.-** Salida electrónica de datos para la administración del comercio y transporte.

**TRANSPORTE.-** Operación por la que se trasladan productos o carga, por un precio denominado flete, desde el lugar de producción del vendedor, pasando por los lugares de almacenaje, embarque y desembarque, hasta el lugar donde el comprador los ofrece para consumo.

**TRANSPORTE INTERMODAL.-** Transporte por el que, se trasladan mercancías desde un punto de origen a un destino, como transporte intermodal segmentado o transporte intermodal combinado. El primero se desarrolla cuando personalmente el dueño de una carga, o a través de un intermediario, contrata separadamente los servicios de transporte que requiere y el segundo se da cuando el dueño de una carga, contrata los servicios de transporte con un solo operador o transportista, el cual, actúa como agente de carga.

**TRANSPORTE MULTIMODAL.-** Aquí se trasladan las mercancías con base en un contrato, en el cual se especifica el transporte desde un lugar situado en un país en que el operador del transporte toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega en otro país.

**TRANSPORTISTA.-** Persona física o jurídica que mediante un contrato de transporte, asume la obligación de trasladar efectivamente mercancías desde un punto de origen a un punto de destino, contra el cobro de una retribución pecuniaria denominada flete. El transportista es responsable de la carga que traslada, desde que la recibe hasta que la entrega en el lugar acordado.

**TREN.-** Serie de vehículos ferroviarios acoplados unos con otros, que son remolcados por una locomotora o un automotor y circulan de acuerdo con un plan o en situación especial sobre una vía férrea, transportando mercancías de un punto a otro.

**TREN DE ALTA VELOCIDAD.-** Término utilizado en Europa para denominar a las líneas de ferrocarril de alta velocidad, las cuales deben cumplir con requisitos específicos de operación.

**TREN MOTRIZ.-** Conjunto de piezas y elementos de un vehículo que permiten su propulsión, tales como: motor, embrague, transmisión, flecha cardán, ejes y llantas.

**UNIDAD DE TRANSPORTE.-** Son los elementos que utiliza un vehículo automotor para llevar carga o pasajeros. Estos son los contenedores, incluyendo las carrocerías desmontables; las cajas de los vehículos carreteros, incluso remolques y semirremolques; los vagones ferroviarios; las barcasas y otras embarcaciones, así como el fuselaje de los aviones.

**UNIDAD DE TRANSPORTE INTERMODAL.-** Es la unidad de carga adaptada al transporte intermodal.

**UÑAS.-** Pieza metálica ubicada en la parte posterior de las grúas, tipo tenazas que sirven para no maltratar la carrocería de los vehículos.



**USUARIO.-** Persona física, para la cual la autoridad competente contrata y concede el servicio de transporte de pasajeros, el servicio de arrastre, traslado, salvamento, guarda, custodia y depósito de vehículos.

**VEHÍCULO.-** Medio apto para moverse y transportar pasaje o mercancías.

**VEHÍCULO HABILITADO.-** Camión o tracto-camión, al que las autoridades competentes le han otorgado la autorización para realizar operaciones de transporte de mercancías por carretera.

**VÍA TRONCAL.-** Vialidad principal que vincula un punto generador o receptor de traslados de cargas con otros y que tiene a lo largo de su extensión intersecciones estratégicamente ubicadas, por las que se derivan conexiones secundarias. Generalmente utilizada para los modos terrestres.

**VICIOS OCULTOS.-** Defectos latentes, enmascarados o disimulados en la carga transportada.

**WEB.-** (*World Wide Web – Red Global Mundial*). Sistema de documentos o páginas WEB interconectados por enlaces de hipertexto disponibles en Internet.

**WEB – SERVICES.-** Aplicaciones de software desarrolladas en lenguajes de programación diferente y ejecutada sobre cualquier plataforma informática, pueden utilizar los servicios web para intercambiar datos en redes de ordenadores como el Internet.

## ANEXO 1

### CUESTIONARIO

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO  
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA  
LICENCIATURA EN CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

El presente cuestionario es para conocer la opinión del usuario sobre el servicio de transporte de pasajeros en el municipio de Toluca. Las respuestas serán utilizadas para la elaboración de una tesis profesional y por lo tanto son de carácter confidencial.

#### DATOS DEL USUARIO:

EDAD \_\_\_\_\_ SEXO \_\_\_\_\_

OCUPACIÓN \_\_\_\_\_

—

**MARQUE CON UNA “X” EL ESPACIO ENTRE PARÉNTESIS QUE CONSIDERE COMO EL CORRECTO Y CUANDO SE LE INDIQUE ESCRIBA SU RESPUESTA EN EL ESPACIO INDICADO.**

#### PREGUNTAS:

1. ¿El funcionamiento del transporte urbano y suburbano de pasajeros en Toluca es?  
( ) PÉSIMO ( ) MALO ( ) REGULAR ( ) BUENO ( )  
EXCELENTE

¿Por  
qué? \_\_\_\_\_

—

2. ¿Los servicios que prestan los dueños del transporte urbano y suburbano de pasajeros en Toluca son?  
( ) PÉSIMOS ( ) MALOS ( ) REGULARES ( ) BUENOS ( )  
EXCELENTES

3. ¿Cómo considera que son las rutas que tiene el transporte urbano y suburbano de pasajeros en el municipio de Toluca?  
( ) PÉSIMAS ( ) MALAS ( ) REGULARES ( ) BUENAS ( )  
EXCELENTES

4. ¿Considera que el horario del servicio del transporte urbano y suburbano de pasajeros en el municipio de Toluca es?

( ) PÉSIMO ( ) MALO ( ) REGULAR ( ) BUENO ( ) EXCELENTE

¿Por qué? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

5. ¿El estado general de las unidades del transporte urbano y suburbano en el municipio de Toluca es?

( ) PÉSIMO ( ) MALO ( ) REGULAR ( ) BUENO ( ) EXCELENTE

¿Por qué? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

6. ¿La cromática o combinación de colores usada para la identificación de las unidades de transporte urbano y suburbano de pasajeros, así como la usada para los taxis del municipio de Toluca, le parecen?

( ) PÉSIMA ( ) MALA ( ) REGULAR ( ) BUENA ( ) EXCELENTE

¿Por qué? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

7. ¿Cree que en el servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros del municipio de Toluca, exista una filosofía de servicio, con la cual se identifican los choferes?

( ) SÍ ( ) NO

¿Por qué? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

8. ¿Cree que en el servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros del municipio de Toluca, exista una misión, visión, metas y objetivos?

( ) SÍ ( ) NO

9. ¿Cuál cree que sea la opinión que tienen los distintos sectores de la población acerca del servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros del municipio de Toluca?  
( ) PÉSIMA ( ) MALA ( ) REGULAR ( ) BUENA ( ) EXCELENTE

¿Por qué? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

10. ¿Qué opinión tiene del papel que juegan las autoridades relacionadas con el transporte en el municipio de Toluca?  
( ) PÉSIMA ( ) MALA ( ) REGULAR ( ) BUENA ( ) EXCELENTE

¿Por qué? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

11. ¿El trato que los choferes del transporte urbano, suburbano y taxis dan a los pasajeros es?  
( ) PÉSIMO ( ) MALO ( ) REGULAR ( ) BUENO ( ) EXCELENTE

¿Por qué? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

12. ¿La imagen que proyectan los choferes del transporte urbano y suburbano al pasaje y a la población en general es?  
( ) PÉSIMA ( ) MALA ( ) REGULAR ( ) BUENA ( ) EXCELENTE

¿Por qué? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

13. ¿El tiempo de espera, los minutos que tarda en pasar el camión, es de?

( ) MENOS DE 1 MINUTO    ( ) DE 1 A 3 MINUTOS    ( ) DE 3 A 5 MINUTOS  
( ) DE 5 A 10 MINUTOS    ( ) MÁS DE 10 MINUTOS

14. ¿La manera de conducir y la pericia demostrada por los choferes del transporte urbano y suburbano del municipio de Toluca es?

( ) PÉSIMA    ( ) MALA    ( ) REGULAR    ( ) BUENA    ( ) EXCELENTE

15. ¿Las tarifas que cobran los servicios de transporte urbano y suburbano, así como los taxis son?

( ) PÉSIMAS    ( ) MALAS    ( ) REGULARES    ( ) BUENAS    ( ) EXCELENTES

16. ¿Las condiciones de seguridad contra el delito que ofrece el servicio de transporte de pasajeros y taxis en el municipio de Toluca son?

( ) PÉSIMAS    ( ) MALAS    ( ) REGULARES    ( ) BUENAS    ( ) EXCELENTES

¿Por

qué? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

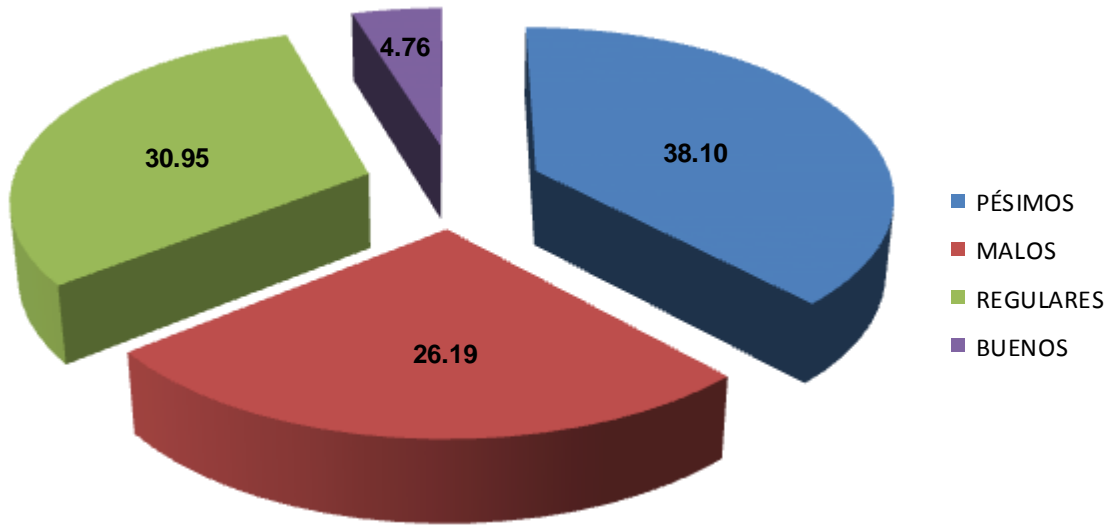
17. ¿Si usted fuera dueño de una línea de transporte en el municipio de Toluca, que cambios realizaría?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## ANEXO 2

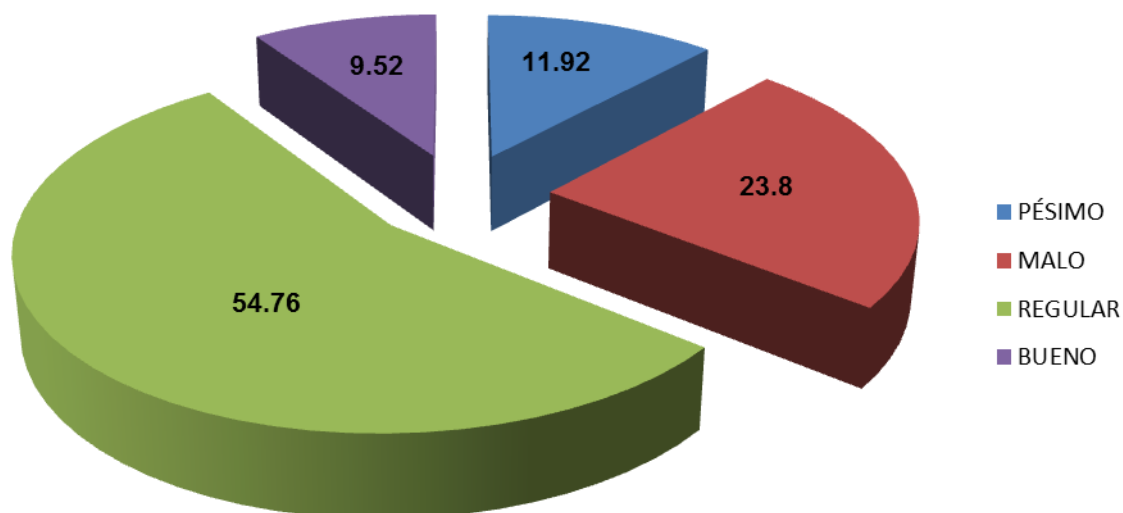
### Pregunta No. 2

¿Los servicios que prestan los dueños del transporte urbano y suburbano de pasajeros en Toluca son?



### ANEXO 3

#### Panorámica sobre el funcionamiento de los taxis en Toluca



51	personas	(11.92%)	lo consideran	<b>pésimo</b>
99	personas	(23.80%)	lo consideran	<b>malo</b>
229	personas	(54.76%)	lo consideran	<b>regular</b>
41	personas	(9.52%)	lo consideran	<b>bueno</b>

Al contestar **¿Por qué?** se tienen las siguientes opiniones, de acuerdo al siguiente cuadro:

VARIABLES	OPINIONES	%
Son abusivos, cobran lo que quieren	143	34.05
Carecen de educación en el trato con el pasaje	91	21.67
Unidades en pésimas condiciones	71	16.91
No están capacitados para conducir, no tienen pericia	51	12.15
Son inseguros	39	9.28
Algunos sí ofrecen buen servicio y son amables	19	4.52
No respetan los reglamentos	6	1.42
<b>TOTAL</b>	<b>420</b>	<b>100.00</b>

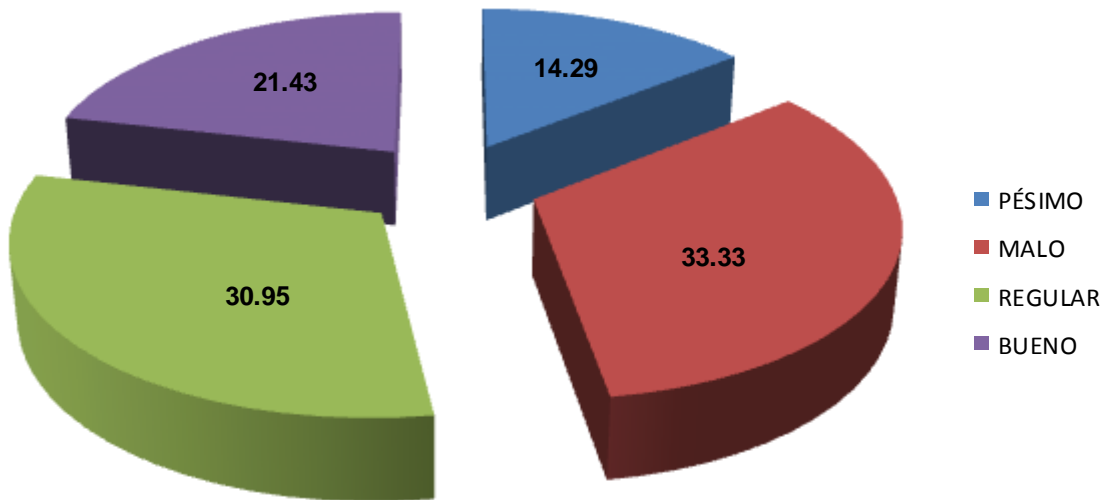
**FUENTE.-** Elaboración del autor con base en las encuestas aplicadas.



## ANEXO 4

### Pregunta No. 4

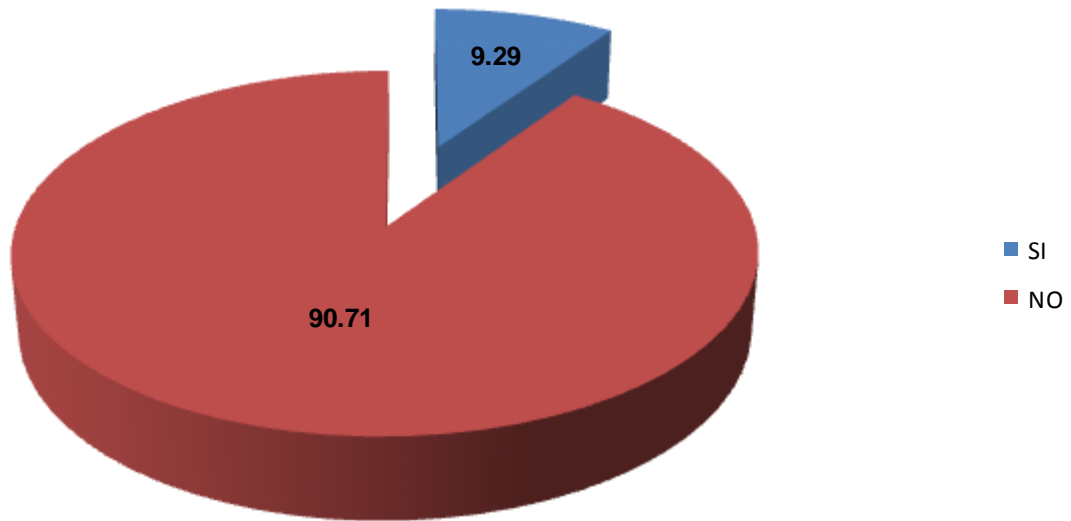
¿Considera que el horario de servicio del transporte urbano y suburbano de pasajeros en el municipio de Toluca es?



## ANEXO 5

### Pregunta No. 7

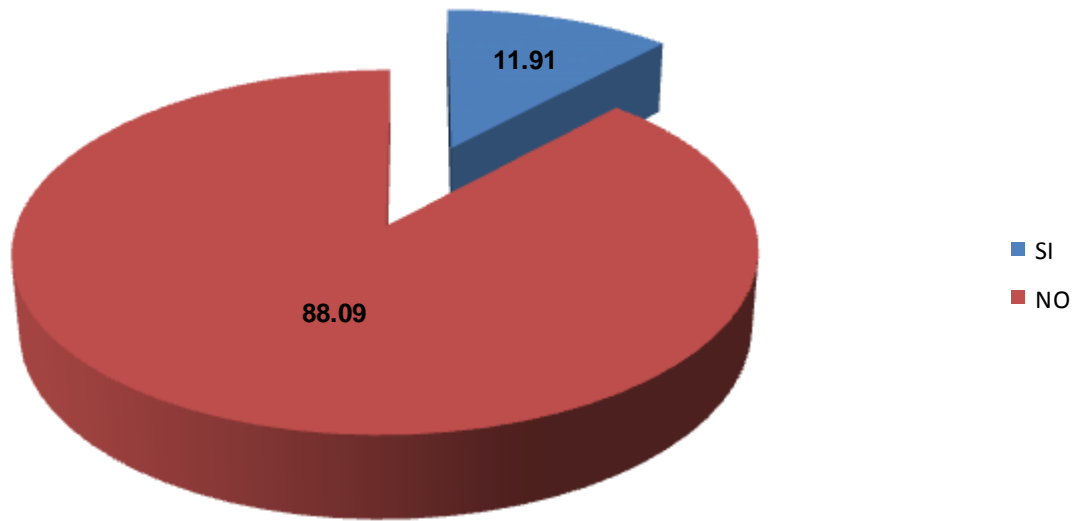
¿Cree que en el servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros del municipio de Toluca, exista una filosofía de servicio, con la cual se identifican los choferes?



## ANEXO 6

### Pregunta No. 8

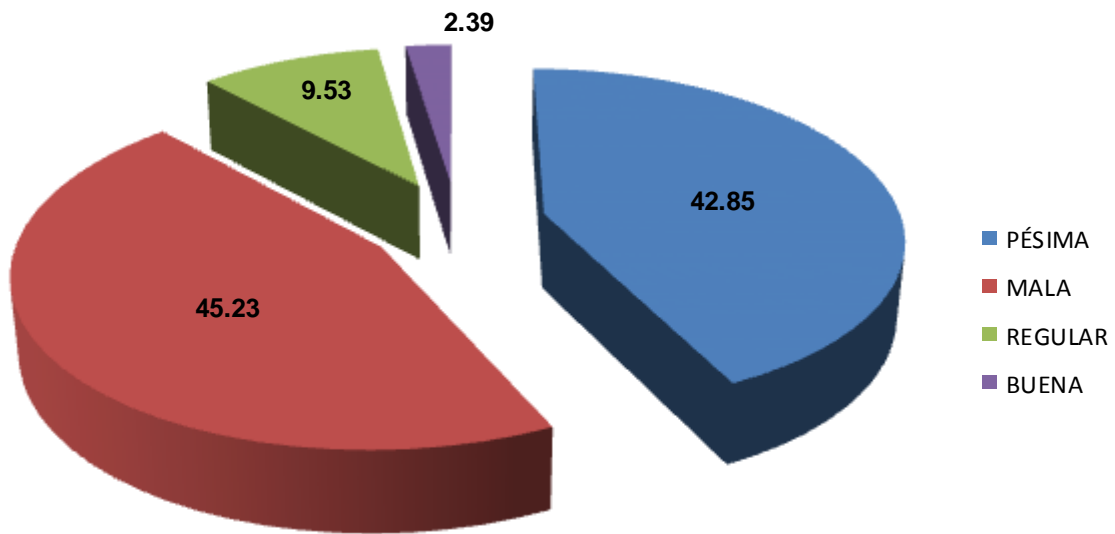
¿Cree que en el servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros del municipio de Toluca exista una misión, visión, metas y objetivos?



## ANEXO 7

### Pregunta No. 9

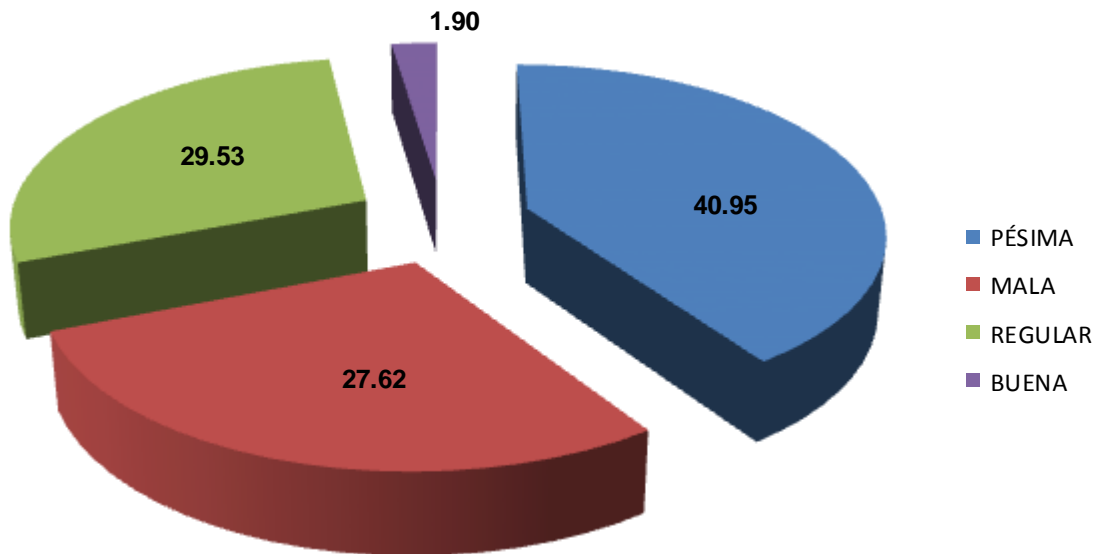
¿Cuál cree que sea la opinión que tienen los distintos sectores de la población acerca del servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros del municipio de Toluca?



## ANEXO 8

### Pregunta No. 10

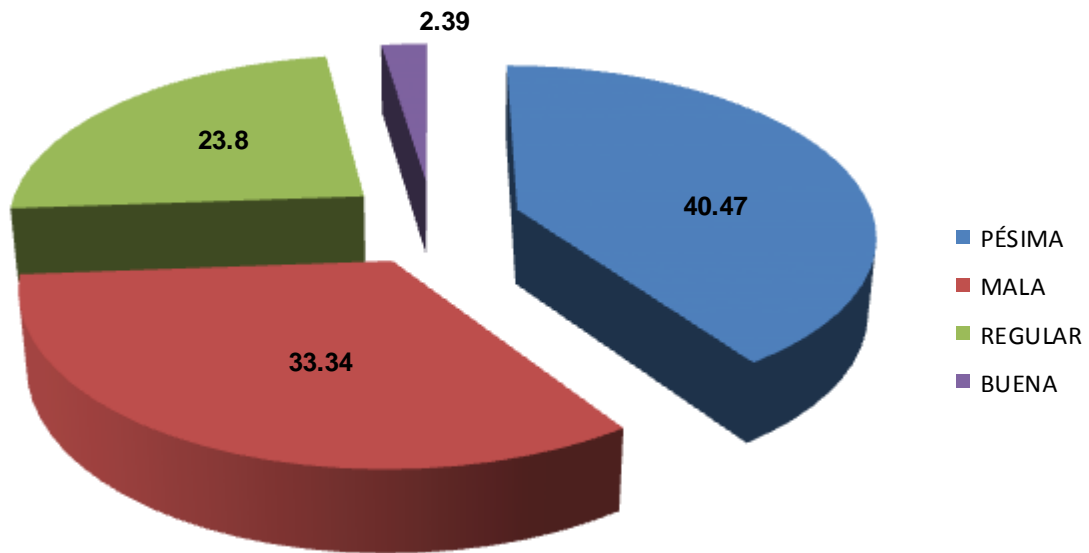
¿Qué opinión tiene del papel que juegan las autoridades relacionadas con el transporte en el municipio de Toluca?



## ANEXO 9

### Pregunta No. 12

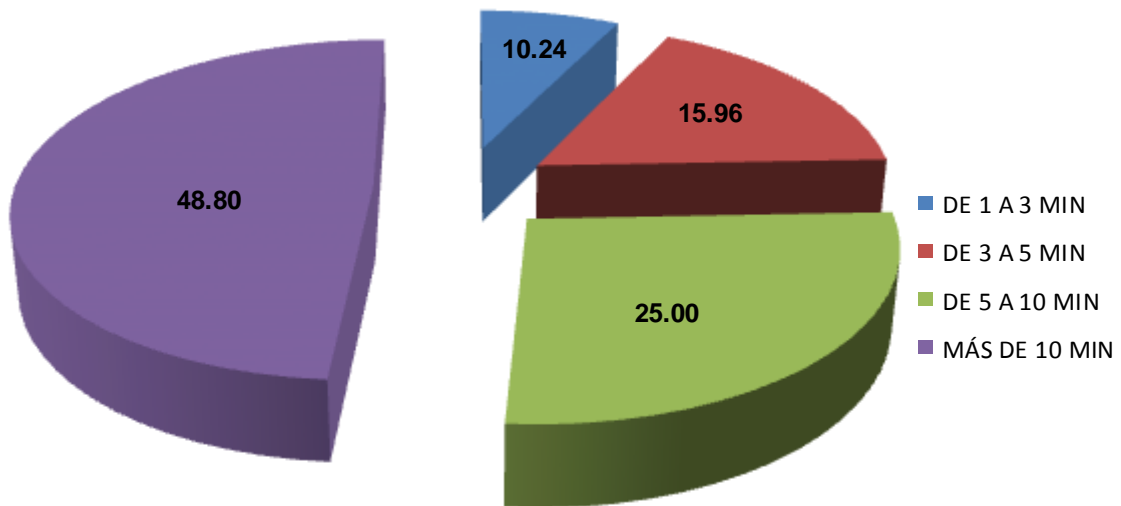
¿La imagen que proyectan los choferes del transporte urbano y suburbano al pasaje y a la población en general es?



## ANEXO 10

### Pregunta No. 13

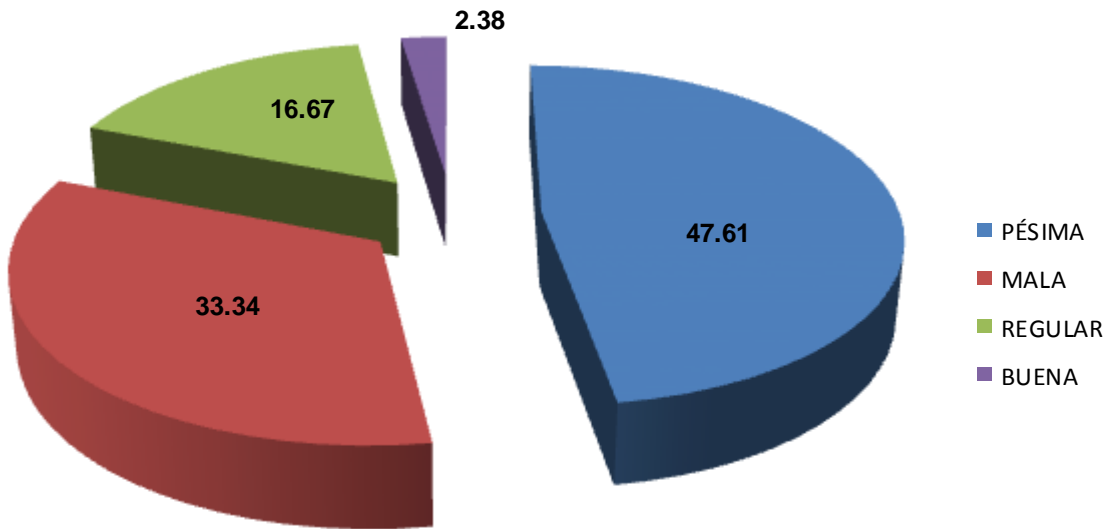
¿El tiempo de espera, los minutos que tarda en pasar el camión, es de?



## ANEXO 11

### Pregunta No. 14

¿La manera de conducir y la pericia demostrada por los choferes del transporte urbano y suburbano del municipio de Toluca es?

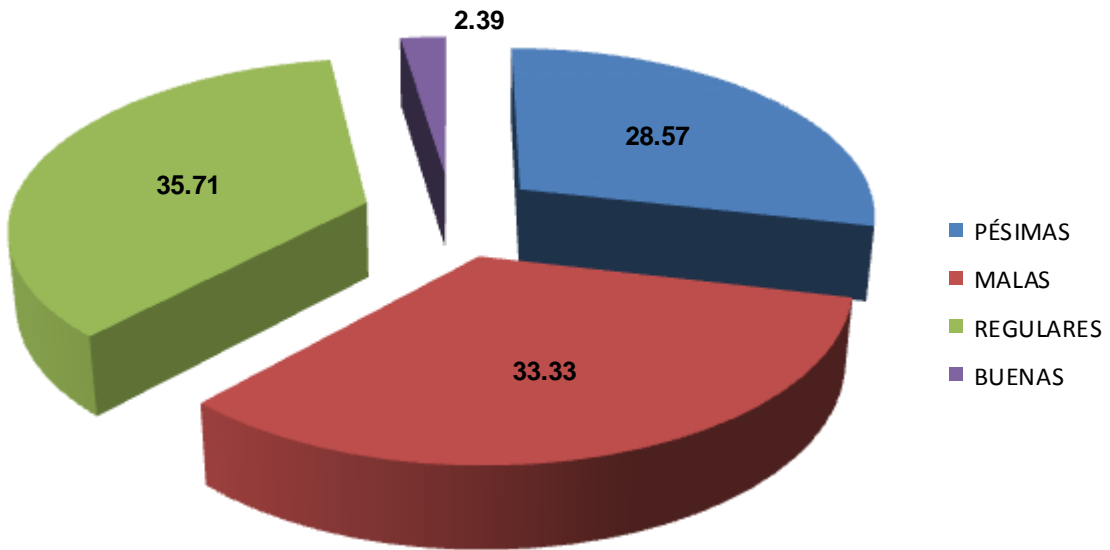




## ANEXO 12

### Pregunta No. 15

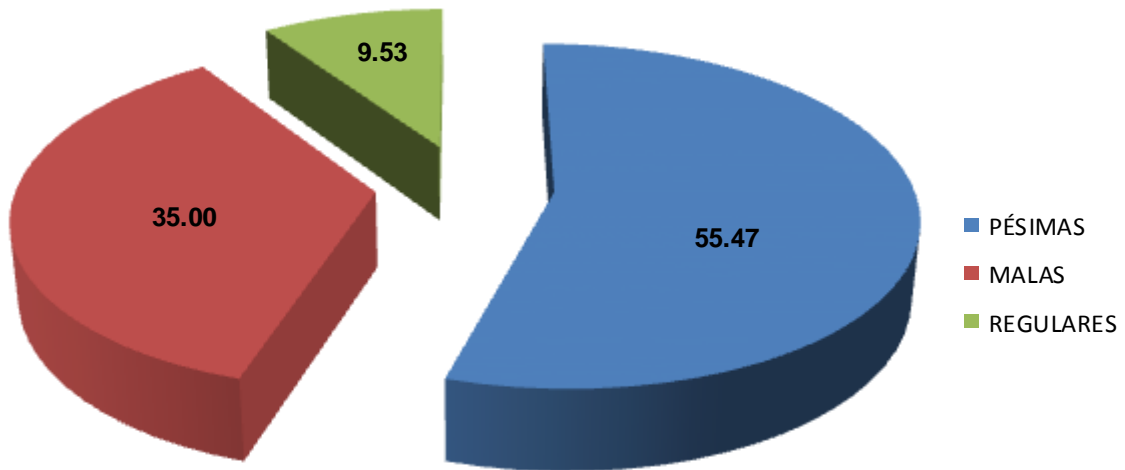
¿Las tarifas que cobran los servicios de transporte urbano y suburbano, así como los taxis son?



**ANEXO 13**

**Pregunta No. 16**

**¿Las condiciones de seguridad contra el delito que ofrece el servicio de transporte de pasajeros y taxis en el municipio de Toluca son?**

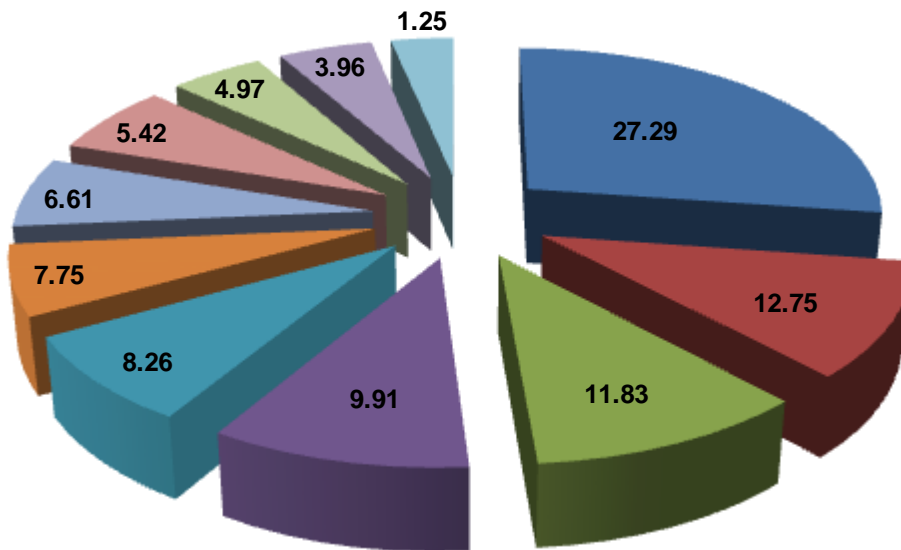


## ANEXO 14

### Pregunta No. 17

¿Si usted fuera dueño de una línea de transporte en el municipio de Toluca, qué cambios realizaría?

(Relación de variables en la parte inferior)



Seleccionar choferes capacitados y socialmente responsables	27.29 %
Cambiar las unidades y diseñar una cromática adecuada	12.75 %
Optimizar la seguridad	11.83 %
Mantener las unidades en buen estado y limpias	9.91 %
Realizar estudio tarifario	8.26 %
Monitorear a los choferes y sancionar a los que cometen faltas	7.75 %
Diseñar nuevos paraderos para no generar más tráfico	6.61 %
Mejorar los horarios de las rutas	5.42 %
Involucrar a las autoridades en el problema del transporte	4.97 %
Evitar la corrupción de los dueños de las líneas de transporte	3.96 %
Generar transporte accesible para personas discapacitadas	1.25 %