

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA AZCAPOTZALCO

LICENCIATURA EN SOCIOLOGÍA

ÁREA DE CONCENTRACIÓN:

SOCIOLOGÍA URBANA

TRABAJO TERMINAL:

ENCRUCIJADAS DE LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN NICOLÁS

ROMERO, ESTADO DE MÉXICO

ALUMNA:

VELASCO CARRO SOFÍA

MATRÍCULA:

2143003867

ASESOR:

DR. JESÚS CARLOS MORALES GUZMÁN

SINODALES:

DRA. NOELIA ÁVILA DELGADO

DR. JERÓNIMO AURELIO DÍAZ MARIELLE

SEPTIEMBRE, 2019.

PALABRAS CLAVE: Gestión urbana, gestión local, planeación urbana, concesión,
transporte público.

Índice

Índice	2
Introducción	4
Capítulo 1. Proceso de urbanización en Nicolás Romero y surgimiento del sistema de transporte concesionado	6
1.1. Expansión de la metrópolis de la Ciudad de México hacia el Estado de México	6
1.2. Cambios y continuidades en el proceso de urbanización de Nicolás Romero: aumento de la población y vivienda.....	8
1.3. Proceso de industrialización e inicios del primer sistema de transporte en Nicolás Romero.....	14
1.4. Surgimiento, consolidación y diversificación del sistema de transporte público en el Estado de México y Nicolás Romero	19
Capítulo 2. Coordinación y gestión del transporte público	27
2.1. Inicios de los planteamientos sobre la gestión y planeación urbana en Latinoamérica	27
2.2. Sobre gobernanza y los actores a cargo de la gestión del transporte público en Nicolás Romero: efectos en los servicios públicos.....	29
2.3. De ceder concesiones, al monopolio del transporte público: la influencia del poder de los actores particulares o privados sobre los actores político-institucionales	30
2.3.1 Actores político-institucionales: Secretaría de Movilidad del Estado de México y Dirección de Movilidad y Transporte de Nicolás Romero	32
2.3.2 Actores particulares o privados a cargo de las concesiones del transporte público en Nicolás Romero: concesionarios y conductores	35
Capítulo 3. Las encrucijadas de la gestión y del monopolio del transporte público en Nicolás Romero	37
3. 1. Encrucijada entre el centralismo del gobierno estatal y el quehacer del gobierno municipal: planteamientos sobre la gestión del transporte público en Nicolás Romero	40
3. 2. Encrucijada entre los acuerdos y las diferencias de los concesionarios y los conductores del transporte público en Nicolás Romero	43

<i>3. 3. Encrucijada sobre las tareas asignadas a la Dirección Municipal de Movilidad y Transporte de Nicolás Romero</i>	<i>48</i>
<i>3. 4. Encrucijada de las condiciones laborales de los conductores del transporte público en Nicolás Romero</i>	<i>52</i>
Conclusiones	56
Bibliografía	59
Anexos.....	61
Figuras.....	61
Guiones de entrevista	61

Introducción

La presente investigación fue desarrollada en el municipio de Nicolás Romero, Estado de México; en un contexto en que el servicio de transporte público es de suma importancia ya que es requerido de forma imperiosa por sus habitantes para trasladarse día tras día. Sin embargo, en los hechos este servicio resulta ineficiente pues se traduce en congestiones viales durante las “horas pico”, sobre todo al momento de salir e ingresar al municipio. Dicha situación revela ciertas implicaciones político-institucionales, tales como la mala gestión y planeación de la infraestructura urbana, pero también la escasa cultura vial de los habitantes, entre otras.

Por ello, en el plano teórico, el estudio se apoyó en un enfoque de gestión que permite reconocer el rol que asume el Estado para garantizar el bienestar social de los habitantes en un territorio político-administrativo, destacando su presencia en los distintos niveles de gobierno y observando de qué manera se lleva a cabo la coordinación y la gestión gubernamental (estatal y municipal) frente a la prestación del servicio de transporte público concesionado por parte de privados o particulares; para lo cual se enfatiza en la escala local y el papel que ejerce el gobierno municipal. De acuerdo con lo anterior fueron recuperadas las ideas de René Coulomb (2010), Francisco Sagredo y Horacio Carbonetti (2003) sobre la “gestión y planeación urbana” y la “gestión urbana local” e Ismael Solís (2016) con sus aportaciones sobre lo que ha sucedido específicamente en el Estado de México en torno a este tema.

A partir del desmantelamiento del Estado de Bienestar entre los años setenta y ochenta, y con la llegada del modelo económico neoliberal a México, la hipótesis intenta demostrar que en los distintos niveles de gobierno se observa un papel permisivo frente a la inversión privada y las prácticas monopólicas al otorgar concesiones de ciertos servicios públicos con el fin de poder “garantizarlos” a la sociedad.

El método de investigación utilizado fue de carácter cualitativo, pues se apoyó en la técnica de la entrevista a partir de cuatro guiones. Fueron ocho entrevistas aplicadas a cuatro conductores del transporte público; dos concesionarios del transporte público; un funcionario público y una habitante del municipio; con la finalidad de conocer empíricamente los hechos antes expuestos y posteriormente fundamentar y contrastar con la teoría científica que se propone. Es importante destacar que el propósito de este trabajo de campo no descansa

en la representatividad sino en la información que se obtuvo del contexto y específicamente del problema de investigación.

Esta tesina está planteada a partir de tres capítulos. El capítulo 1 lleva por nombre “Proceso de urbanización en Nicolás Romero y surgimiento del sistema de transporte concesionado”, donde de manera general se describen las características del municipio en términos de la población y la vivienda. También, se plasma un recorrido histórico sobre el proceso de industrialización y urbanización, enfatizando en el surgimiento, la consolidación y la diversificación del sistema de transporte público. El capítulo 2 se llama “Coordinación y gestión del transporte público”, en él se plantean las principales aportaciones teóricas que fundamentan el análisis en torno al planteamiento del problema y se comienza a relacionar con el trabajo de campo. Finalmente, en el capítulo 3 “Las encrucijadas de la gestión y del monopolio del transporte público en Nicolás Romero”, se realiza un análisis FODA que permite visibilizar de forma detallada los resultados de la investigación y la comprobación o refutación de la hipótesis.

Capítulo 1. Proceso de urbanización en Nicolás Romero y surgimiento del sistema de transporte concesionado

En este primer capítulo, a partir de un trabajo demográfico y de algunos elementos contextuales, de manera general se describen las características del municipio en términos de la población y la vivienda, se plasma un recorrido histórico sobre el proceso de industrialización y urbanización, haciendo énfasis en el surgimiento, la consolidación y la diversificación del sistema de transporte público, dada la necesidad de crear redes o vías de comunicación territorial en la Zona Metropolitana del Valle de México debido al proceso de urbanización y el aumento de la población.

1.1. Expansión de la metrópolis de la Ciudad de México hacia el Estado de México

La Ciudad de México, como una ciudad principal dentro de la economía nacional del país y debido al sistema centralista que México obedece, es concebida como un lugar donde principalmente se comenzaron a generar los cambios necesarios para el desarrollo del neoliberalismo y la globalización en México. Esta situación comenzó a sentar las bases de la movilidad hacia territorios más extensos, produciendo una articulación de diversos centros urbanos aledaños a la gran metrópolis. Al avanzar estos procesos de articulación a la dinámica del sistema productivo central, dichas ciudades pasaron a formar parte integral de la respectiva macro-región metropolitana, con lo que se atenuó su autonomía productiva y comenzaron a modificarse de manera irreversible sus estilos cotidianos de vida (Mattos C. A., 2006, pág. 61).

La integración de los municipios conurbados a la Ciudad de México surge aproximadamente a mediados del siglo XX cuando se superaron los límites político-administrativos del entonces Distrito Federal y, desde finales de la década de 1990, se le comenzó a denominar Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) (Esquivel, Flores, & Ponce, 2006, pág. 16).

El concepto de “Zona Metropolitana de la Ciudad de México” comenzó a utilizarse a mediados de la década de 1990 y comprendía las 16 delegaciones (hoy alcaldías) del D.F., un número indeterminado de municipios del Estado de México y un municipio del estado de Hidalgo. Sin embargo, para finales de la misma década se cambió el nombre a “Zona Metropolitana del Valle de México” con el fin incluyente de los nuevos territorios contenidos.

Ya se hablaba de 59 municipios más las 16 delegaciones (Esquivel, Flores, & Ponce, 2006, pág. 17).

A partir de grandes aportes que Luis Unikel hace a los estudios urbanos y a la caracterización del crecimiento de la Ciudad de México; se han establecido ciertos periodos del proceso de crecimiento que ha atravesado dicha ciudad durante el siglo XX e inicios del siglo XXI. En “Dinámica demográfica y espacial de la Zona Metropolitana del Valle de México” Esquivel, Flores y Ponce esclarecen los que se describen a continuación:

El primero llamado “etapa de crecimiento del núcleo central” (Garza citado por Esquivel, Flores & Ponce, 2006, pág. 19) que abarca hasta 1930. Durante este periodo de tres décadas, el crecimiento demográfico es en gran medida el resultado de la migración rural a la ciudad y de un crecimiento demográfico natural lento.

El segundo periodo que abarca de 1930 a 1950 inicia un crecimiento espacial y demográfico de la ZMVM. Éste se caracteriza por un crecimiento producto de una natalidad alta y una mortalidad baja, sin embargo, al igual que el primer periodo, se encuentra marcado por grandes índices de inmigración.

El tercero comprende de 1950 a 1980, resaltando los años cincuenta como el inicio del crecimiento metropolitano y el crecimiento de la mancha urbana hacia los municipios contiguos del Estado de México debido a la ubicación de actividades industriales y uso del suelo para la vivienda.

Finalmente, el cuarto periodo que inicia en 1990 y donde se ubica la integración del municipio de Nicolás Romero a la Zona Metropolitana del Valle de México. Y al observar la evolución de la expansión metropolitana de la Ciudad de México, se ha comprobado que “la mayor parte del crecimiento ya no se da dentro del perímetro urbano, sino que se ha trasladado a un número importante de ciudades medias y pequeñas dentro de una amplia región metropolitana a una distancia considerable del núcleo central de la mega-ciudad” (Aguilar citado por De Mattos, 2006, pág. 62)

Tomando como ejemplo la forma en que la población del municipio de Nicolás Romero se distribuye en el territorio y con ello, el crecimiento de las áreas urbanizadas, éste no sigue un ritmo constante y tampoco es homogéneo, más bien, se trata de un comportamiento cíclico de expansión-densificación, siempre condicionado por la oferta y la demanda de los usos del suelo para la construcción de viviendas dentro del mercado inmobiliario y cuando se saturan los territorios, comienzan a surgir nuevas zonas de expansión territorial

(Esquivel, Flores, & Ponce, 2006, pág. 27 y 28), justo como pasó en la ciudad central de la Ciudad de México y la expulsión de habitantes hacia el territorio mexiquense.

1.2. Cambios y continuidades en el proceso de urbanización de Nicolás Romero: aumento de la población y vivienda

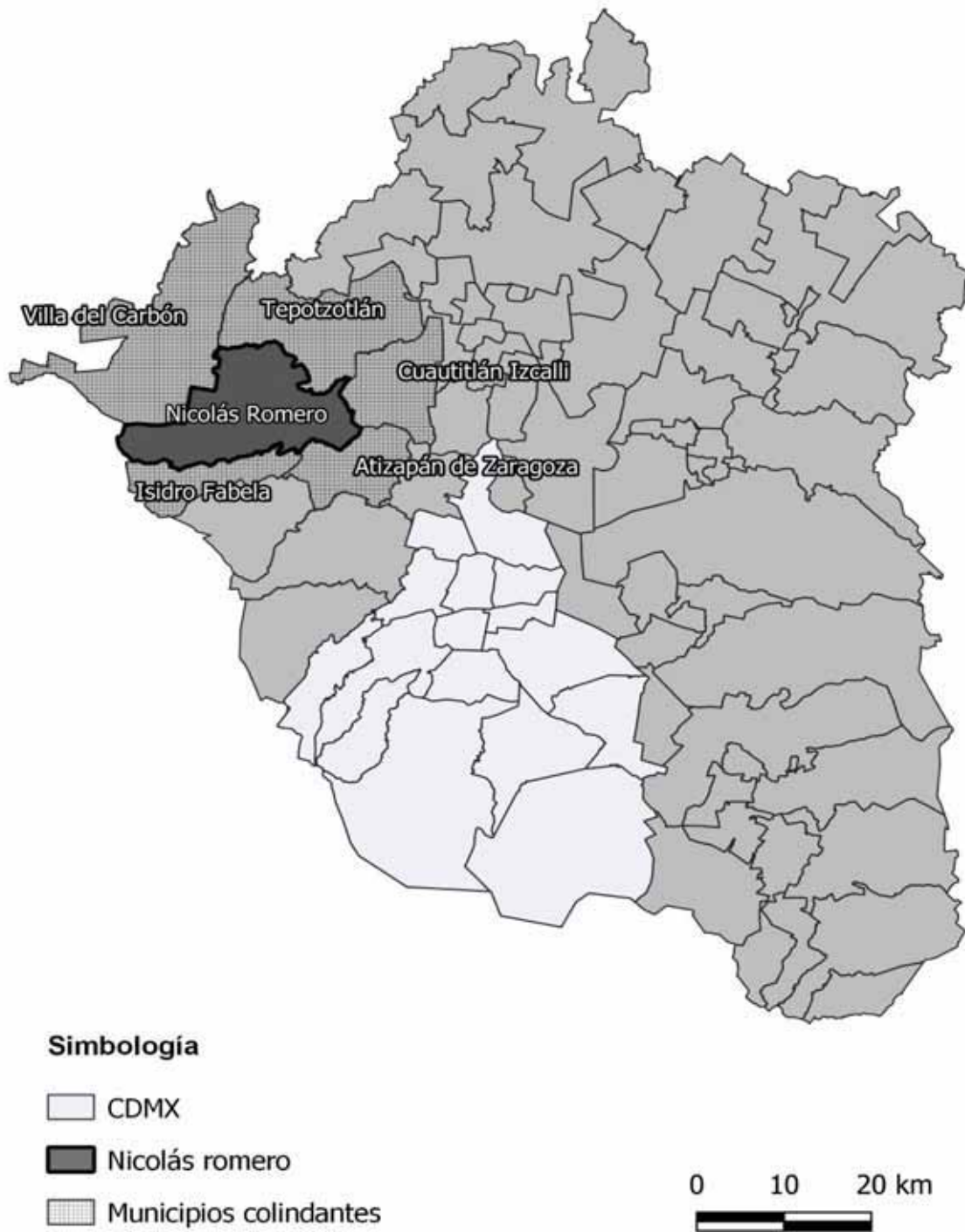
Poniendo en contexto histórico al municipio de Nicolás Romero, fuentes del Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED) destacan que se le ha conocido con los siguientes nombres: Azcapotzaltongo “En los pequeños hormigueros” en la época prehispánica; San Pedro Azcapotzaltongo durante casi todo el periodo colonial; Monte Bajo de 1821 al 18 de Abril de 1898, en que por decreto No. 38 de la Legislatura Local la cabecera municipal de Monte Bajo, es elevado a la categoría de villa y se le denomina Villa Nicolás Romero. El 11 de septiembre de 1998, por decreto No. 63 de la Legislatura Local y por gestiones del Ayuntamiento 1997/2000, la cabecera municipal fue elevada a la categoría de ciudad y actualmente se conoce como Ciudad Nicolás Romero.¹

En cuanto a su localización, Nicolás Romero pertenece a la Región VIII Naucalpan, junto a Huixquilucan, Isidro Fabela, Jilotzingo y Naucalpan de Juárez, siendo Nicolás Romero el de mayor extensión territorial con 233.51 km² y ocupa el 1.04% de la superficie estatal, representando el 32.84% de la extensión total de la región y la segunda en cuanto a población absoluta, sólo por debajo de Naucalpan de Juárez. La cabecera municipal se encuentra a 58 kilómetros de Toluca, capital del estado. Limita al norte con Villa del Carbón y Tepotzotlán; al sur con Atizapán de Zaragoza e Isidro Fabela; al este con Cuautitlán Izcalli; al oeste con Jiquipilco y Temoaya.²

¹ *Nicolás Romero, Estado de México*. Enciclopedia de Los Municipios y Delegaciones de México. Disponible en: <http://siglo.inafed.gob.mx/enciclopedia/EMM15mexico/municipios/15060a.html> Consultado el: 14/07/2018.

² *Ibid.*: Localización.

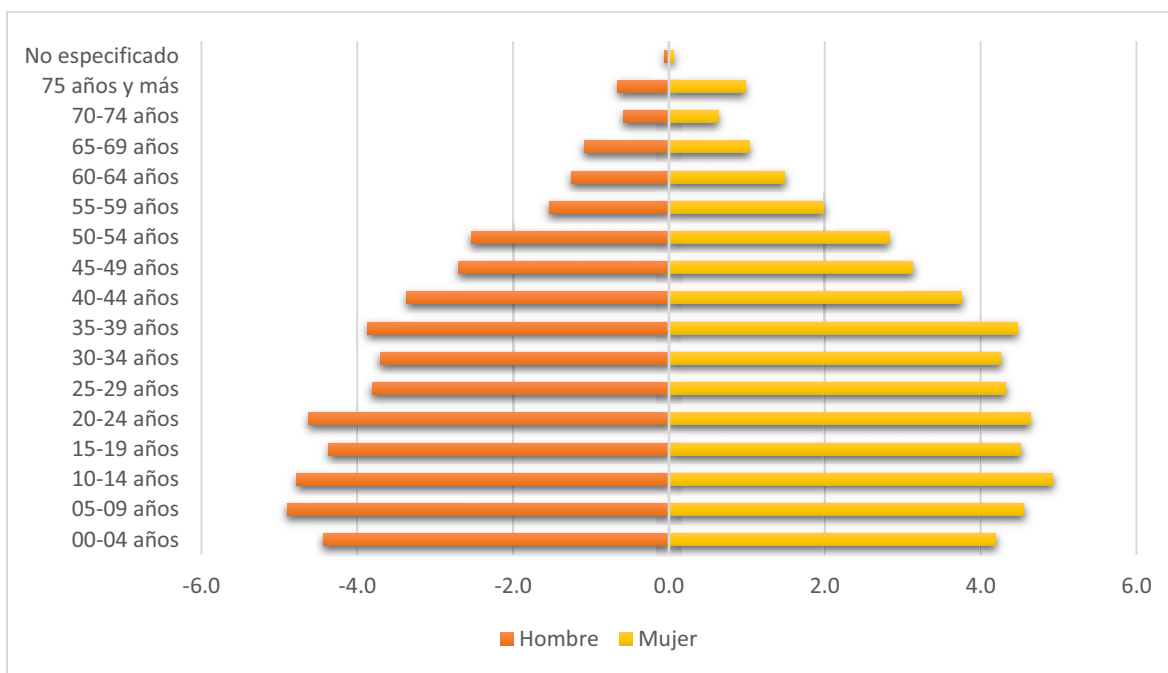
Figura 1. Mapa de ubicación de Nicolás Romero, municipios colindantes y la ZMVM



Elaboración propia con base en el marco geostadístico del INEGI. Nicolás Romero. Estado de México. 2019.

De acuerdo con los “Tabulados de la Encuesta Intercensal 2015”³ del INEGI, en el 2015 Nicolás Romero contaba con una población total de 410,118 habitantes, donde 197,904 son hombres y 212,214 son mujeres.

Figura 2. Pirámide poblacional de Nicolás Romero

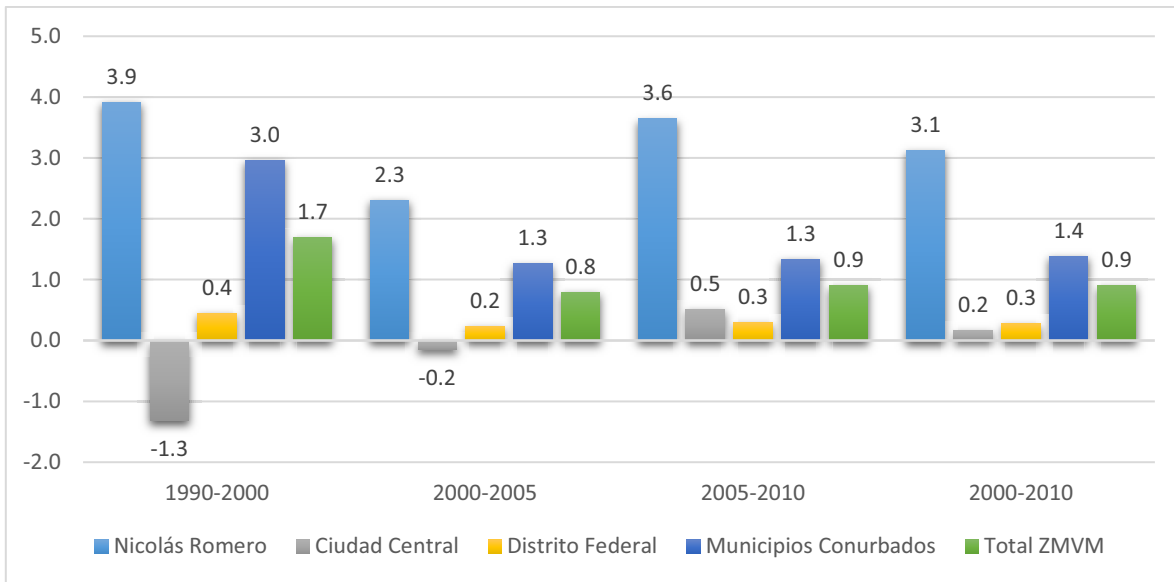


Pirámide poblacional. Elaboración propia con base en información del INEGI. “Tabulados de la Encuesta Intercensal 2015”. Nicolás Romero. Estado de México. (2018).

A partir de la elaboración de la pirámide poblacional (Figura 2), es posible observar que en los rangos de edad de 5 a 24 años se concentra el mayor porcentaje de la población, es decir el municipio se caracteriza por tener una población joven o en edad económicamente productiva. Esto puede analizarse como el resultado de un comportamiento demográfico municipal con las mismas tendencias nacionales sobre las características de la población, y tiene incidencias en la proporción de la fuerza de trabajo o en ciertas necesidades o servicios básicos como la educación o la salud, incluso en las características de la vivienda. También, por la forma que tiene la pirámide, se categoriza a la población de Nicolás Romero como constrictiva debido a un efecto directo en la reducción de los niveles de fecundidad.

³ Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Población. INEGI, versión beta. Disponibles y obtenidos en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/intercensal/>

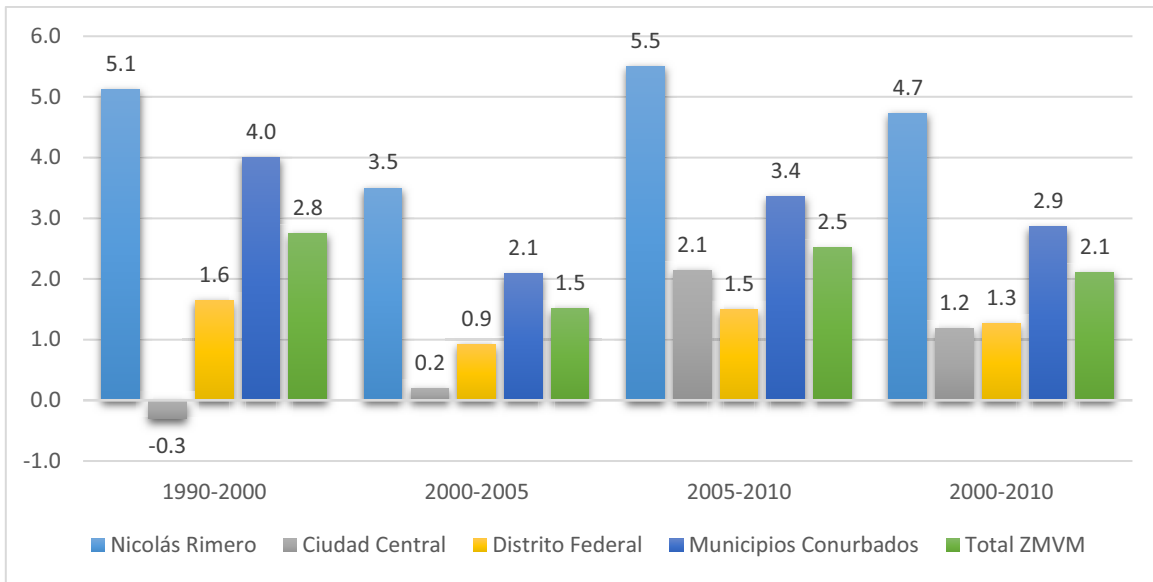
Figura 3. Comparación de la dinámica poblacional



Gráfica de barras. Fuente: Elaboración propia con base en información del INEGI. Tabulados de la Encuesta Intercensal 2015. "Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según clase de vivienda particular por delegación y municipio". Ciudad de México. Nicolás Romero, Estado de México, (2018).

Observando la gráfica de barras (Figura 3), la población de Nicolás Romero aumentó considerablemente de 1990 al 2000, con un 3.9% es decir 0.9% más que en los demás municipios conurbados de la Ciudad de México; 5.2% más que en la Ciudad Central; con 1.6% sobre el total de la población en la ZMVM. Este porcentaje se ha mantenido hasta el año 2010. Es importante resaltar que la migración al transcurrir el tiempo, es un factor que determina la disminución o el aumento de la población de un determinado territorios, y se destaca que durante los primeros años del siglo XXI, el entonces D. F. sufrió un proceso de expulsión de habitantes hacia el Estado de México, entonces es importante cuestionar por qué ocurrió esto y más adelante y a partir del análisis de datos cobrará mayor sentido y relevancia en este primer capítulo.

Figura 4. Comparación de la vivienda



Gráfica de barras. Fuente: Elaboración propia con base en información del INEGI. Tabulados de la Encuesta Intercensal 2015. “Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según clase de vivienda particular por delegación y municipio”. Venustiano Carranza, Ciudad de México. Nicolás Romero, Estado de México, (2018).

Mientras tanto, también se puede deducir con base al análisis que se hace en torno a “los requerimientos del suelo urbano para la vivienda”, y con relación a la gráfica de barras (Figura 4) y de la misma manera que en el aspecto de la población, que la vivienda en Nicolás Romero en lo que corresponde al rango de 1990 al 2000, tiene un porcentaje del 5.1%, superior con 1.1% a los municipios conurbados de la Ciudad de México; 2.3% sobre el Total de las viviendas en la ZMVM; 3.5% más que en el antes Distrito Federal y 5.4% sobre la Ciudad Central. Este porcentaje es superior y evidentemente de la misma forma que la dinámica poblacional, se ha mantenido hasta el año 2010, es decir, a mayor población, mayor vivienda.

En ambas comparaciones entre la población y la vivienda, del 2000 al 2005; del 2005 al 2010 y del 2000 al 2010 y aunque con ciertas variables porcentuales, el municipio de Nicolás Romero se encuentra por encima de la Ciudad Central, del Distrito Federal, los Municipios Conurbados y el Total de la ZMVM en cuanto a población y vivienda.

Teniendo presentes los datos de las dos gráficas anteriores, en “Análisis e implicaciones del Bando 2 en la distribución de la población metropolitana” (2008), Esquivel y Flores, detallan que dentro de los objetivos principales del Bando estaban el revertir el crecimiento

desordenado de la ciudad y preservar el suelo de conservación del Distrito Federal, impidiendo que la mancha urbana siguiera creciendo hacia las zonas de protección ecológica. Además, consideraba fundamental frenar el despoblamiento en las cuatro delegaciones centrales, propiciando el arraigo de la población y, a través de la construcción de un mayor número de viviendas y de un uso más intensivo del suelo central, lograr su redensificación. Con ello se pretendía aprovechar de manera más eficiente la infraestructura, el equipamiento y los servicios acumulados por décadas en la Ciudad Central.

En el mismo análisis, se especifica que la distribución de la vivienda en la Ciudad de México, no fue homogénea, sino excluyente. Las viviendas de tipo Social y Económica se ubican preferentemente en las colonias del norte de la delegación Miguel Hidalgo, en el centro y norte de la Cuauhtémoc, en la delegación Venustiano Carranza y en el oriente de la delegación Benito Juárez. La ubicación de estos desarrollos con viviendas Social y Económica obedece claramente a la búsqueda, por parte de los desarrolladores privados, de suelo barato y eso se consigue en colonias en donde reside población de menores recursos.

Por otro lado, los desarrollos que contienen vivienda de tipo Medio se localizan en predios del sur de la delegación Cuauhtémoc, el centro de la delegación Miguel Hidalgo y al norte y poniente de la Benito Juárez. Mientras que los desarrollos de vivienda Media Alta y Residencial tienen una ubicación preferentemente en el centro de la delegación Miguel Hidalgo, en el centro y sur de la Benito Juárez en donde se localizan las colonias mejor servidas de toda la ciudad (Esquivel & Flores, 2008, pág. 12).

Sin embargo, debido al alza en el precio del suelo y por ende en los inmuebles, es decir, el incremento de vivienda dirigida a sectores medios y altos de la población, los sectores medios bajos o populares no pudieron acceder a una vivienda en la zona central de la Ciudad de México y muchos otros habitantes comenzaron a vender sus inmuebles al no contar con los recursos económicos suficientes para pagar el predial y comenzaron migrar a los municipios aledaños del Estado de México.

Dicho lo anterior, un factor muy importante para la conformación de la dinámica demográfica de la ZMVM, es la *migración* no sólo de la Ciudad de México, también de estados del sureste del país. Pero el proceso de expulsión de población que tuvo la Ciudad de México a finales de 1990 e inicios del siglo XXI, propició que algunos municipios conurbados del Estado de México como Chicoloapan, Tecámac, Huehuetoca, Cuautitlán, Nicolás Romero, Ixtapaluca, Tezoyuca, Zumpango y Acolman aumentaran de forma espectacular las tasas de crecimiento, tanto de su población como el número de viviendas.

El efecto más directo de la aplicación del *Bando 2* fue el encarecimiento del suelo en las delegaciones centrales, lo que contribuyó a la salida masiva de la población de menores recursos que no cuenta con el capital suficiente para hacerse de una vivienda en zonas servidas. El desplazamiento de la construcción de viviendas de interés social hacia el Estado de México, constituye uno de los mayores problemas del Bando 2, ya que ocasionó el anárquico poblamiento en esta entidad. Este parece, es el elemento central que explica la distribución territorial de la población en la ZMVM y que se caracteriza por un crecimiento expansivo de su periferia y una mancha urbana altamente segregada (Esquivel & Flores, 2008, pág. 20).

Actualmente en los documentos oficiales de Nicolás Romero como en el Plan Municipal de Desarrollo Urbano 2014 y el Bando Municipal 2019, no existen fechas oficiales de cuándo se integró al municipio dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México. Sin embargo, debido a los datos obtenidos en los tabuladores del INEGI antes ya expuestos y la elevación de la cabecera municipal a la categoría de “ciudad”; se intuye que durante la década de 1990 e inicios del siglo XXI, específicamente en 1998, Nicolás Romero comenzó a formar parte de la Zona Metropolitana del Valle de México.

1.3. Proceso de industrialización e inicios del primer sistema de transporte en Nicolás Romero

El proceso de industrialización y modernización en México, específicamente en el centro del país, marcan una brecha histórica muy importante entre el campo y la ciudad y el claro ejemplo es la centralización del poder y la economía en la Ciudad de México, ya que poco a poco se fue posicionando como la cabecera del crecimiento industrial, tecnológico y de la inversión tanto nacional como extranjera.

La Ciudad de México no siempre se posicionó como la poseedora del capital invertido, Puebla se encontraba por encima de ella en la rama textil y eso se reflejaba en los números, la segunda tenía 2.4 y la primera 1.3 millones de pesos (Garza, 1985, pág. 94).

Ahora bien, en la década de 1840 hubo un auge en la industria textil ya que el número de fábricas textiles en México aumentó gradualmente de 59 a 92. Sin embargo, también cabe destacar que la industria papelera fue probablemente la segunda más importante (Garza, 1985, pág. 93).

Posteriormente para el inicio del Porfiriato en el año de 1876, la rama de la industria textil ya era la principal en el país, pero evidentemente no era la única que existía, había un predominio de industrias de producción mercantil dedicadas a la producción de alimentos, fabricación de vestido y calzado, etc. (Garza, 1985, pág. 102).

La relación con el proceso de industrialización y urbanización del municipio de Nicolás Romero, es que para el año de 1847 en Nicolás Romero y en esa época llamado Monte Bajo, ya se encontraban en funcionamiento las industrias de “Molino Viejo”, hoy La Colmena donde se producía papel y la de Río Grande en San Ildefonso, esta última sigue produciendo y exportando textiles de alta calidad a nivel nacional e internacional; la fábrica de hilos de Barrón comenzó a producir en 1852.

Figura 5. Fotografía histórica de la fábrica “Molino Viejo”, hoy La Colmena

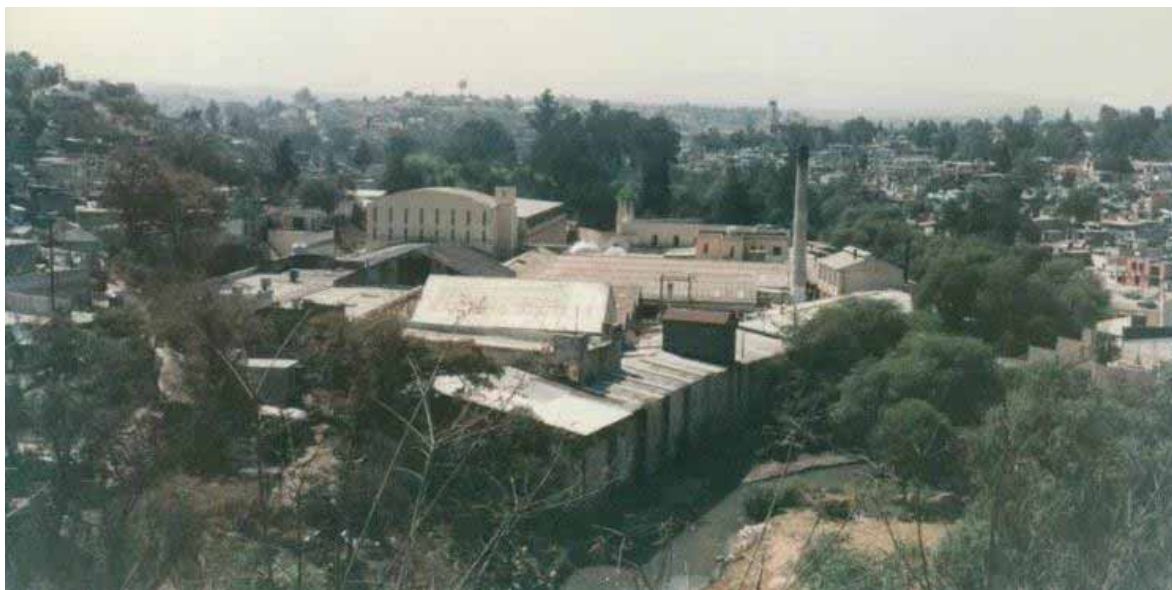


Gustavo Becerril. “Fábrica La Colmena, zonas aledañas y vías del ferrocarril de Monte Alto”. Capturada en la década de 1930 aproximadamente. Fotografía histórica. Fuente: Facebook/NICOLÁS ROMERO ES NUESTRO. 2019.

En “Nicolás Romero entre la memoria y el siglo veintiuno” (Vargas, 2011) cronista del municipio desde 2003, explica que la fundación de la fábrica de Molino Viejo fue en 1846, luego se dividió en Molino Viejo fábrica de algodón pronto conocida como La Colmena; Río

Grande productora de lana y fundada en 1850, posteriormente denominada San Ildefonso; y por último Barrón en 1852, fabricante de algodón y dependiente de La Colmena.

Figura 6. Fotografía histórica de la Fábrica de “Río Grande”, hoy San Ildefonso



Autor desconocido. “Fotografía de la fábrica de San Ildefonso”. Año desconocido. Fotografía histórica. Fuente: Facebook/NICOLÁS ROMERO ES NUESTRO. 2019.

Con presupuesto del norteamericano Eduardo M. Keon en sociedad con los ingleses Archivaldo y Cutberto Hoppe para construir las fábricas de hilados y tejidos de algodón La Abeja y La Colmena (Molino Viejo) con una inversión inicial de \$175, 360 proyectada para 34 años en un acto protocolario firmado el 2 de abril de 1846 (Vargas, 2011, pág. 19).

El año de 1898 fue crucial para Monte Bajo, ya que la municipalidad fue nombrada Villa Nicolás Romero y en lo que corresponde a la industria, Ernesto Pugibet asumió el control de la empresa de San Ildefonso e hizo una serie de cambios y entre ellos planteó la creación de la infraestructura necesaria para la llegada del ferrocarril de Monte Alto en 1899.

Fue hasta el año de 1899 cuando la fábrica de Progreso Industrial, abrió sus puertas y en ella se producía papel; para esta época ya se contaba con luz eléctrica en el municipio y específicamente en San Ildefonso ya se habían instalado las plantas hidroeléctricas de Villada, Tlilán y Fernández Leal. Estas industrias y la llegada del ferrocarril fueron determinantes para la economía de la región y con ello, comenzó a crecer la población y el proceso de urbanización en el municipio.

Figura 7. Fotografía histórica de la Fábrica de Progreso Industrial



Autor desconocido. "EL PROGRESO INDUSTRIAL". Se muestra a un conjunto de mujeres, niños y hombres posando junto a un autobús de pasajeros, en el fondo se encuentra la Fábrica Papelera de Progreso Industrial, se estima que la fotografía es de la década de 1960. Fotografía histórica. Fuente: Facebook/NICOLÁS ROMERO ES NUESTRO. 2019.

Aproximadamente entre 1850 y 1860, los caminos más transitados e importantes que comunicaban a México con el exterior eran el Interoceánico que iba de Veracruz a la Ciudad de México y continuaba hasta Acapulco, éste conectaba al Atlántico con el Pacífico; el camino de "Tierra Adentro" era el más largo de todos, se iniciaba en la Ciudad de México y se extendía alrededor de 2,500 km al noroeste, pasando por las regiones mineras de Zacatecas y Durango hasta llegar a Nuevo México; la ruta a Oaxaca, Tehuantepec y Guatemala se encontraba hacia el suroeste como una ramificación de camino de "Tierra Adentro". También existían rutas que comunicaban a la capital con San Luis Potosí, Monterrey, Guadalajara y Valladolid, había otros caminos que la enlazaban con Pachuca, Toluca, Morelia, Tlaxcala, Zamora y Cuautla (Ortiz, 1970, pág. 25 en Garza, 1985, pág. 105).

El municipio de Tlalnepantla se caracteriza por ser una de las principales ciudades industriales que conectan al Estado de México con la Ciudad de México; desde 1900 existen datos y evidencias visibles (vías férreas) de que el ferrocarril de Monte Alto pasó por ciertos lugares de dicho municipio, Atizapán de Zaragoza y hasta llegar a Nicolás Romero, pasando por La Colmena, Barrón, San Ildefonso y concluyendo su ruta en Progreso Industrial. Este tren pasaba por las principales zonas industriales de Nicolás Romero, transportando la mercancía que se producía en las fábricas, incluso a los mismos habitantes. Con esto se puede deducir que, en Nicolás Romero, el ferrocarril fue el principal medio de transporte terrestre y mecanizado durante la primera mitad del siglo pasado.

Figura 8. Fotografía histórica del ferrocarril de Monte Alto



Colección Gilberto Vargas. "Antigua vía del ferrocarril de Monte Alto". Año desconocido. Fotografía histórica. Fuente: Facebook/NICOLÁS ROMERO ES NUESTRO. 2019.

A pesar de que el ferrocarril transformó los días de transporte en horas y con esto se sentó una condición necesaria y aunque no suficiente para el desarrollo de la producción fabril capitalista (Garza, 1985, pág. 106), el ferrocarril de Monte Alto desapareció en 1940 debido a la construcción de la Carretera Internacional y las fábricas de La Colmena y Progreso Industrial también comenzaron a cerrar sus puertas a mediados del siglo XX.

En el resto del país, el ferrocarril se convirtió en un determinante importante para la inversión extranjera y privada, no por el hecho de transportar mercancías elaboradas por la

industria textil o manufacturada, sino porque se comenzaron a establecer rutas a través de las principales zonas mineras al norte de México.

Cabe resaltar nuevamente que la producción industrial en México implicó ciertas condiciones óptimas para el surgimiento y en la transformación de las zonas urbanas, principalmente en el centro del país y de una u otra forma, el sistema ferroviario tuvo incidencia en este proceso, aunque en menor grado, ya que posteriormente sus efectos se concentraron en establecer rutas para la extracción de minerales en el norte.

En cuanto a la parte que corresponde a Nicolás Romero, es interesante observar que, a mediados del siglo pasado, el progreso en el municipio era contundente, figuraba para caracterizarse de forma distinta en la actualidad, sin embargo, hoy día no queda prácticamente nada de lo que fue en cuanto a su crecimiento económico y desarrollo urbano. Hoy, el antes llamado “Monte Bajo” simplemente es categorizada por sus habitantes como una “ciudad dormitorio”.

1.4. Surgimiento, consolidación y diversificación del sistema de transporte público en el Estado de México y Nicolás Romero

A mediados del siglo XX, debido a los auges económicos de los primeros municipios industriales del Estado de México (Tlalnepantla, Naucalpan y Ecatepec); fueron propicios para la expansión de la población hacia este territorio. Décadas posteriores, la explosión demográfica comenzó a demandar más servicios públicos y entre ellos se encontraba uso del transporte público.

De acuerdo con Bernardo Navarro, en 1940 los dueños de autobuses contaban con dos mil 500 vehículos, mientras que los tranvías no eran más de 500. Para el año de 1945, el medio de transporte fundamental era el autobús, que con el apoyo estatal había logrado expandirse hacia la periferia de la ciudad, llevando a los tranvías a su inutilización (Navarro citado por González, 2016, pág. 35).

La diversificación del transporte público en el Estado de México surge a partir del desabasto de los principales medios y vías de comunicación para trasladar a los habitantes de lo que comenzaba a ser la Zona Metropolitana del Valle de México a la Ciudad de México y viceversa.

Aproximadamente en los años setenta y al ampliarse la metrópolis hacia más territorio del Estado de México y debido a la alta demanda del servicio del transporte público, el gobierno

estatal comenzó a mostrarse rebasado para garantizar el traslado de sus habitantes y comenzó a ceder las concesiones del transporte a particulares o empresas privadas no gubernamentales.

El nacimiento y desarrollo de las empresas transportistas del Estado de México que actualmente operan bajo el régimen de concesión, se facilitó, por la industrialización de los municipios del Estado de México. En un principio el desarrollo de las empresas de auto-transporte estuvo limitado, pues sólo se otorgaba un cierto número de permisos y limitaba la cantidad de vehículos que una persona podía tener. Sin embargo, esto cambiaría con la figura jurídica denominada concesión. La cual hizo posible que cualquier propietario pudiera reunir un número indeterminado de concesiones con sólo garantizar el cumplimiento de las obligaciones que derivan de dicha concesión (González, 2016, pág. 36).

En cuanto a lo que corresponde al sistema de transporte público y la conexión vial de Nicolás Romero, datos del Plan Municipal de Desarrollo Urbano señalan que el municipio se comunica a través de tres vialidades principales:

La primera es la Carretera Tlalnepantla-Villa del Carbón con una orientación de norte a sur que atraviesa la zona urbana, entronca con la Autopista Chamapa-Lechería ubicada en el municipio de Atizapán de Zaragoza. Esta carretera es de suma importancia para Nicolás Romero ya que con dirección al sur se conecta con el Circuito Exterior Mexiquense y con la Autopista México-Querétaro y permite desplazarse hacia Querétaro, Hidalgo y Puebla. También, en esta vía entroncan la mayoría de vialidades primarias y secundarias de las colonias aledañas y, por lo tanto, circula la mayor parte del transporte público local y metropolitano (hacia Atizapán, Tlalnepantla, Naucalpan, Villa del Carbón y la Ciudad de México), vehículos particulares, transporte de carga, etc.

La segunda vía de comunicación es la Vía Corta a Morelia de orientación norte-sur, permite el deslizamiento hacia algunas vialidades principales del municipio de Atizapán de Zaragoza, como la Avenida Lago de Guadalupe que entronca con el Boulevard Manuel Ávila Camacho.

Figura 9. Tabla de puntos conflictivos por el transporte público sobre carretera principal

1. 1° de Mayo y Amado Nervo (El Charco).

2. Colonia Manantiales (Tienda Elektra).

3. Carretera estatal Tlalnepantla-Villa del Carbón y calle Luis Procuna en la colonia Barrón Centro.

4. Carretera estatal Tlalnepantla-Villa del Carbón y calle Lorenzo Garza y avenida Casa Blanca en el Bramadero.

5. Carretera estatal Tlalnepantla-Villa del Carbón desde el entronque con la calle Silverio Pérez hasta la avenida Tordos en La Colmena.

6. Carretera estatal Tlalnepantla-Villa del Carbón en el entronque con la entrada al Fraccionamiento Arcoíris.

7. Carretera estatal Tlalnepantla-Villa del Carbón en la colonia Francisco Sarabia hasta la calle Nogales (La Curva).

8. Avenida Hidalgo y Calle Iturbide.

9. Calle Niños Héroes y avenida Nicolás Romero (Zona Centro).

10. Avenida 16 de Septiembre con entronque calle 20 de Noviembre y avenida Juárez, Allende y 6 de Diciembre (Zona Centro).

Elaboración propia con base al Cuadro 2.62 del “Plan Municipal de Desarrollo Urbano 2014”. Pág. 110. Nicolás Romero. Estado de México. 2019.

Se caracterizan estos puntos como conflictivos debido a que se encuentran sobre las principales vialidades para entrar y salir del municipio. Éstas conectan con otras carreteras y autopistas con dirección a la Ciudad de México, municipios aledaños del Estado de México y hacia los estados de Querétaro, Hidalgo y Puebla. Situación que posiciona a Nicolás Romero como un municipio de “paso estratégico” en términos de comunicación terrestre. Los conflictos surgen a partir de los congestionamientos viales durante las horas pico en las mañanas, tardes y noches; al mismo tiempo se generan accidentes entre automóviles y peatones y existen altos índices de inseguridad, principalmente asaltos a mano armada al transporte público y peatones. Cabe destacar que el paso del transporte público no es el único factor que genera los conflictos, también existen otros como la ubicación de escuelas, mercados, tianguis, etc.

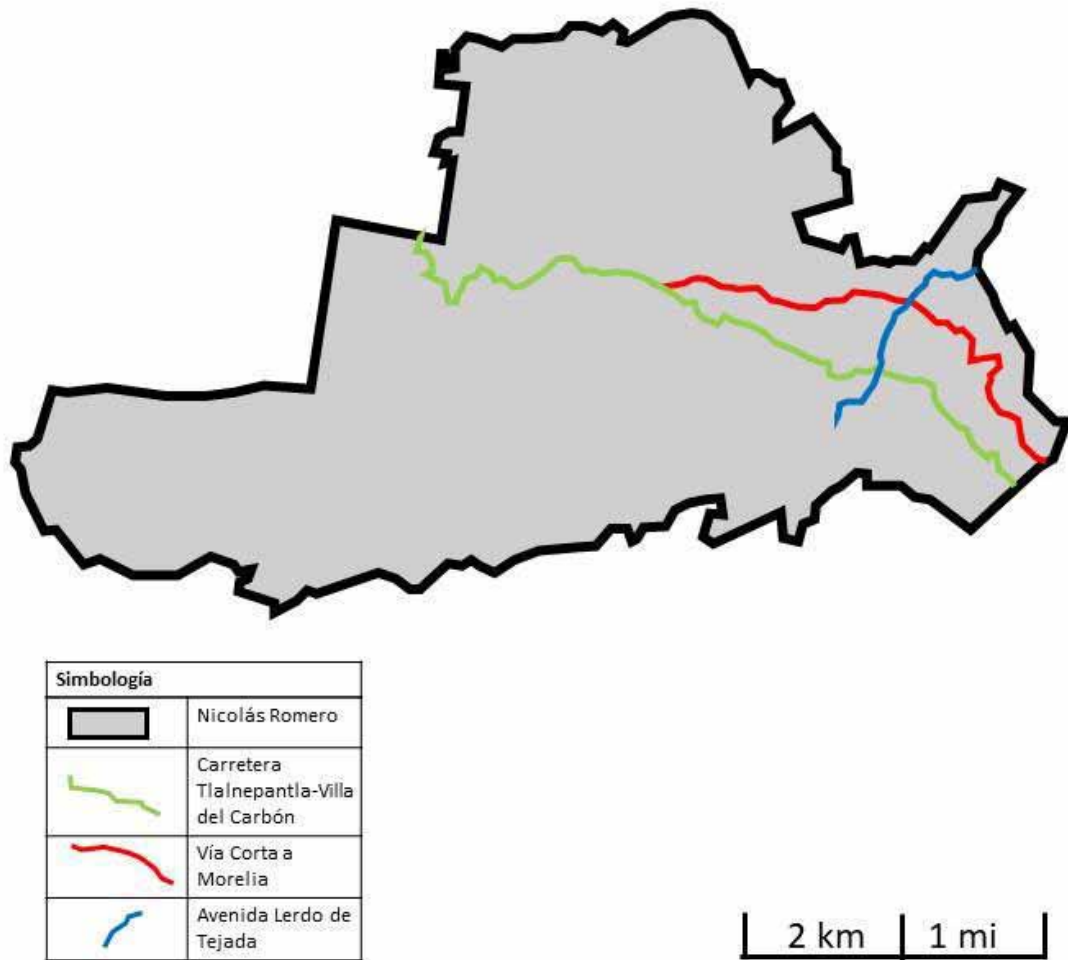
La tercera vialidad en el municipio es la Avenida Lerdo de Tejada, mejor conocida como Carretera a Tepojaco, ésta con orientación de poniente a oriente, entronca con la Avenida de Las Torres del municipio de Cuautitlán Izcalli y a su vez se une con las Avenidas Paseo del Bosque y Miguel Hidalgo, para conectarse con la Autopista hacia Querétaro y con la

Avenida Lechería Cuautitlán. Sobre estas vialidades y con sentido sur-norte es posible desplazarse hacia el municipio de Texcoco y los estados de Hidalgo y Querétaro. De norte-sur hacia la Ciudad de México unida con el Boulevard Manuel Ávila Camacho.⁴

A continuación, con fines ilustrativos se expone un mapa que muestra las principales carreteras que han sido abordadas anteriormente:

⁴ (Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Nicolás Romero 2014 - 2030, 2014) Disponible en: http://seduym.edomex.gob.mx/nicolas_romero Consultado el 22/11/2018.

Figura 10. Mapa de señalización de principales carreteras de Nicolás Romero



Elaboración propia con base al Mapa Digital de México del INEGI. Nicolás Romero. Estado de México. 2019.

Actualmente existen fotografías, testimonios de las formas de traslado y recuerdos vagos de las carreteras para ingresar y salir del municipio. Y como parte del trabajo de campo, se resalta el caso de la señora Martha Flores; ella vive en Nicolás Romero desde su adolescencia y recuerda cómo su abuela la levantaba a las 4:00 AM para abordar el primer camión y venir a Nicolás Romero desde el Centro de la Ciudad de México:

Salían los camiones de la Merced, en la calle de Miguel Negrete, salían en ese entonces Los Lecheros y los de Monte Alto, era toda una excursión venir desde allá porque las curvas se hacían súper pesadísimas, pesadísimas, nos hacíamos 3:00 horas en aquél entonces de allá de la Merced. La carretera principal era pues nada más la que viene del D.F. que inicia de Jacarandas hacia acá, pero eran dos carriles nada más, de ahí eran las curvas del Pedregal y todo eso... A vuelta de rueda venían los camiones, era sumamente trágico y de regreso exactamente la misma peregrinación... Pero sí, inició el transporte aquí con camiones, los mentados camiones guajoloteros que eran de la línea de Monte Alto, ellos fueron los que iniciaron.

Figura 11. Fotografía histórica de un camión “guajolotero” de la línea de Monte Alto



José Martín Trenado. “Agachado”. Año desconocido. Fotografía histórica. Fuente: Facebook/NICOLÁS ROMERO ES NUESTRO. 2019.

Hoy día siguen siendo las mismas 3:00 horas de traslado desde Nicolás Romero hasta el Centro Histórico de la Ciudad de México, pero por el excesivo tráfico vehicular y la falta de

vialidades alternas, es decir, por la falta de una buena gestión y planeación en términos de movilidad urbana en esta parte de la ZMVM.

Figura 12. Fotografía histórica de un camión “guajolotero” de la línea Anasa



Lule Moreno Rafa. “ANASA RETRO” (Unidad de Autobuses del Noroeste y Anexas Sociedad Anónima) (1990). Fotografía histórica. Fuente: Facebook/NICOLÁS ROMERO ES NUESTRO. 2019.

En general, el municipio de Nicolás Romero se caracteriza por tener una urbanización “irregular” o “informal”, no como una desviación de lo “normal” según (Connolly, 2012), es decir, es parte de la construcción estructural de la urbe y parte de la construcción del “orden” jurídico, urbano, económico y social. La ciudad está construida por lo “formal” y por lo “irregular” ya que estas se encuentran mutuamente relacionadas y sin una, no podría definirse la existencia o la legitimidad de la otra. Estos procesos llamados “irregulares” o “informales” no son carentes de orden, incluso son una representación sencilla de lo que Ángela Giglia y Emilio Duhau llaman “Las reglas del desorden”.

Nuevamente, (Connolly, 2012) describe que la urbanización informal se define por tres tipos de población: las colonias populares, los pueblos conurbados con la parte central de la urbe y los pueblos separados de ésta por terrenos no urbanizados.

Dentro de los servicios públicos que debe garantizar la gestión pública de los diferentes niveles de gobierno, y en términos de “movilidad urbana” se resalta la importancia de construir vialidades y generar transportes. De esta manera, la construcción de infraestructuras de transporte es un factor importante en la conformación de las regiones metropolitanas (Connolly, 2012). Sin embargo, de la teoría a la práctica existe una brecha muy amplia, y esto se puede traducir en que la gestión que llevan a cabo los aparatos gubernamentales puede llegar a ser eficaz o no, hecho reflejado en el abastecimiento de los servicios públicos y la calidad del bienestar de los habitantes de un determinado territorio político y espacial.

Capítulo 2. Coordinación y gestión del transporte público

En el plano teórico, esta investigación se apoyó en un enfoque de gestión que permite reconocer y cuestionar el rol que asume el Estado para garantizar el bienestar social de los habitantes en un territorio político-espacial, por ello, se destaca su presencia en los distintos niveles de gobierno y se observa de qué manera son llevadas a cabo la coordinación y la gestión gubernamental (estatal y municipal), frente a la prestación del servicio de transporte público concesionado por parte de privados o particulares. Posteriormente, dado el alcance explicativo de la investigación, se enfatiza en la escala local y el papel que ejerce el gobierno municipal.

2.1. Inicios de los planteamientos sobre la gestión y planeación urbana en Latinoamérica

El pensar latinoamericano era así inauténtico por dos razones: porque pretendía pensar, y como el pensar es pensar la realidad, el pensar latinoamericano era a lo más estudio y casi siempre mera repetición superficial; pero, y es lo más grave, al pensar el pensar europeo se ignoraba la realidad latinoamericana y se hacía pasar aquí por realidad la realidad metropolitana, imperial, moderna, dominadora (Dussel, 2017, pág. 11).

Fue entre los años de 1960 y 1970 que empezaron a hacerse los primeros planteamientos acerca de la planificación urbana y regional en Latinoamérica. Principalmente se adaptaron modelos franceses mediante el interés de incorporar las categorías “urbana” y “regional” en los distintos planes de desarrollo. Hardoy (1990) explica que las “formas de planificación nacional, estatal y/o local no estuvieron dirigidas por la participación de grupos multidisciplinarios con visiones holísticas y largoplacistas del impacto político, social y territorial, que todo proyecto y política urbana local lleva consigo” (Sagredo & Carbonetti, 2003, pág. 8), dando como resultado proyectos descontextualizados de la pobreza y la desigualdad que se vive en América Latina y de la legitimación o deslegitimación del Estado por medio de los gobiernos de cada país.

Dado el desmantelamiento del Estado de bienestar en los años setenta y la importancia de verlo como un proceso y como un resultado de las políticas neoliberales en el mundo, surge la necesidad de crear alternativas adaptadas a cada contexto. Por lo tanto, los gobiernos locales o municipales en el caso de México, han tenido que establecer una necesaria relación Estado-sociedad. Sin embargo, como refiere Coulomb:

Existe, en realidad, una importante brecha entre los actores e instituciones a cargo de la gestión y los que están del lado de la planeación. La gestión se inscribe en el corto plazo (el plazo de gestión municipal es de sólo tres años) mientras que el sentido del esfuerzo planificador se encuentra en el mediano y largo plazo. Esta brecha suele ser monopolizada por la lógica político-electoral de una gestión a corto plazo (Coulomb, 2010, pág. 135).

En los últimos años, la gestión y la planeación urbana se les han asignado a las administraciones locales como un desafío gubernamental debido a que debe mantener una relación mutua entre el Estado y los habitantes. Por ello (Reese, 2011), habla sobre la gestión de la tierra urbana como una herramienta fundamental para el desarrollo socioeconómico de las ciudades en dirección a un proceso sustentable. Ésta y otras herramientas configuran el espacio territorial en términos socioeconómicos, mediante actores individuales y colectivos con fines, acciones y negociaciones estratégicas.

De acuerdo con Coulomb y Herrasi, la *gestión urbana* es un “conjunto de decisiones y procesos políticos económicos y sociales, a través de los cuales se ‘gestionan’ al mismo tiempo las demandas sociales ‘urbanas’ y las respuestas técnicas y administrativas a estas mismas demandas sociales, por parte del aparato del Estado” (1993, pág. 364). Por ello, es importante diferenciarla de la *administración urbana* ya que esta última es un “conjunto de acciones técnico-burocrático-financieras a través de las cuales el gobierno de la ciudad organiza y administra los distintos elementos de la estructura urbana (usos del suelo, vivienda, equipamientos, vialidad y transporte, etc.) y de la vida colectiva en las ciudades” (Coulomb & Herrasi, 1993, pág. 364).

Ahora bien, la *planeación* debe ser “permanente y debe verificarse y evaluarse tomando como referencia su implementación concreta dentro del ámbito del desarrollo cotidiano de las prácticas de la gestión urbana. Debe orientar, evaluar y asegurar la continuidad en el tiempo de la gestión urbana” (Coulomb, 2010, pág. 132).

Es importante rescatar el concepto de *gestión urbana local* debido al alcance metodológico de esta tesina, y para Sagredo y Carbonetti:

Significa ante todo entender y abordar la gestión desde una proyección especialmente política, inmersa en ella, pretendiendo ser eficiente, desde una perspectiva cuantitativa y de resultados; y legítima, desde una perspectiva cualitativa y democrática. O sea que al tender hacia la eficiencia y hacia la legitimidad de modo simultáneo, tienda a la vez a

mantener un buen nivel de gobernabilidad urbana (Sagredo & Carbonetti, 2003, pág. 11).

2.2. Sobre *gobernanza* y los actores a cargo de la gestión del transporte público en Nicolás Romero: efectos en los servicios públicos

Nuevamente partiendo un poco de la premisa sobre América Latina y sus diferentes contextos sumergidos en la pobreza y en la desigualdad; y pensando en la legitimación o deslegitimación del Estado en cada país y en cada ciudad, un concepto que permite hablar de la gestión a partir de los actores comprometidos en dichos contextos es el de *gobernanza*, respecto del cual, Carlos De Mattos menciona:

Implica el desplazamiento del papel del Estado, así como el reconocimiento de la importancia de la participación de un variado conjunto de actores e instituciones, con poder de incidencia en los procesos sociales que les atañen. De esta manera, la idea de gobernanza resulta compatible con los criterios que se derivan de la explicación sobre el carácter endógeno del crecimiento económico, en la medida que la posibilidad de un proceso de esta naturaleza es delegada hacia los actores e instituciones del ámbito en que este proceso tiene lugar (Mattos C. D., 2005, pág. 19).

La gobernanza se refiere a una forma de coordinar las acciones individuales y en el caso de la dotación de servicios públicos, coordina las acciones entre los niveles de gobierno y la inversión privada. A través de ellas se manifiestan las principales maneras de cómo se construye el orden social; situación que resalta el papel del Estado. En esta misma dirección y con un carácter más concreto, el concepto de gobernanza sitúa a los procesos de acción social como “procesos de coordinación de actores, de grupos sociales, de instituciones, para lograr objetivos propios y discutidos y definidos colectivamente en ámbitos fragmentados e inciertos” (Le Galés citado por De Mattos, 2005, pág. 19).

Así pues, la gestión y la planeación urbana son actividades realizadas o llevadas a cabo por determinados “actores” que conforman un aparato de gobierno y en este caso, la ciudad. No sólo en términos económicos y políticos; evidentemente también sociales y culturales, mismos que permiten o han dado paso al proceso de urbanización en un territorio específico.

Es importante categorizar a dichos “actores” en términos políticos (dentro de la estructura del Estado), éstos pueden ser corporaciones o personas económicamente dominantes con

incidencia política; por otro lado, se encuentran los agentes o grupos sociales con intereses o necesidades colectivas. Sin embargo, esta relación no se encuentra exenta de la existencia de tensión o conflicto, más bien, el conflicto se encuentra inherente al ser parte esencial de las relaciones sociales. Dicho, en otros términos, esta relación entre estos actores, es una relación de poder y la relevancia en la producción de la gestión urbana en la ciudad, radica principalmente en la relación y el manejo de estrategias entre los diferentes actores involucrados.

Como cita Le Galés (1996) en De Mattos, y después de haber hecho la categorización anterior, es posible distinguir al menos dos formas de concebir a la *gobernanza urbana*: “por una parte, como un modo empresarial donde la ciudad se organiza como un actor colectivo a fin de privilegiar su crecimiento económico y, por otra, como una modalidad que busca conciliar el crecimiento económico con la preservación de la cohesión social” (Mattos C. D., 2005, pág. 19).

2.3. De ceder concesiones, al monopolio del transporte público: la influencia del poder de los actores particulares o privados sobre los actores político-institucionales

Durante las últimas décadas del siglo XX y con el paso del tiempo, en México las concesiones han cobrado importancia y se convirtieron en la modalidad que prevalece actualmente para abastecer los servicios públicos a la sociedad y la presente investigación se centra en la prestación del servicio de transporte público en el Estado de México. Por ello, es importante resaltar que el gobierno estatal ha expedido diversas leyes y reglamentos con el propósito de regular el servicio del transporte que brindan las Asociaciones Público-Privado (APP) y supuestamente evitar que los intereses privados se antepongan sobre los intereses y/o necesidades colectivas.

La Secretaría de Movilidad del Estado de México, define el concepto de *concesión* como la cesión de derechos que el Gobierno del Estado de México otorga a favor de particulares o de empresas, para proporcionar servicios de transporte público⁵. Mientras tanto, González (2016) cita a Andrés Serra quien define a la concesión como:

⁵ Concesión. Secretaría de Movilidad (2018) Gobierno del Estado de México. Disponible en: <http://smovilidad.edomex.gob.mx/concesiones> Consultado el 20/02/2019.

Un acto administrativo por medio del cual la Administración Pública Federal, confiere a una persona una condición o poder jurídico, para ejercer ciertas prerrogativas públicas con determinadas obligaciones y derechos para la explotación de un servicio público, de bienes del Estado o los privilegios exclusivos que comprenden la propiedad industrial (Serra citado por González, 2006, pág. 35).

Como ya se ha mencionado en el Capítulo 1 y retomando algunos planteamientos y aportaciones de Ismael Solís (2016); existen factores que han propiciado el auge y expansión de las empresas y organizaciones de transporte público concesionado en el Estado de México, y al mismo tiempo, de sus municipios integrados a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

El proceso de integración de los municipios mexiquenses a la ZMVM (desde la segunda mitad del siglo pasado); el aumento de las necesidades de movilidad de una población que crecía de manera progresiva; y el retraimiento del gobierno estatal en la prestación de servicios públicos y específicamente en términos de movilidad, y que en gran parte fueron cubiertos por los líderes transportistas y sus agremiados; propiciaron cambios sustanciales en la gestión y planeación gubernamental entre los años ochenta y noventa del siglo XX. Respecto al sistema de transporte público mexiquense, también comenzó a visibilizarse el auge del monopolio de las organizaciones de transporte público, mismos que empezaron a ostentar un considerable poder dentro de la política local, la gestión y la planeación urbana en la entidad federativa (Solís, 2016).

Dado el contexto que se planteó anteriormente y dentro de los cambios en la política de transporte público en el Estado de México, en 1981 se creó la empresa Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100 que operaba en los municipios conurbados, sobre la cual Ismael Solís plantea lo siguiente:

El 2 de febrero de 1982 se creó la Comisión del Transportes del Estado de México (Cotrem), un organismo público descentralizado encargado de planear, organizar y prestar el servicio de transporte público en los municipios conurbados de la entidad mexiquense. Para ello se pusieron en operación los organismos descentralizados de carácter paramunicipal: los Sistemas de Transporte Troncal. Empero, al mismo tiempo que desapareció la Ruta 100 en el año de 1995, el gobierno mexiquense decidió licitar las rutas de transporte público de los sistemas troncales [...] el retraimiento del gobierno estatal en la prestación del servicio público de transporte propició la concentración en unas cuantas manos de las concesiones y rutas de transporte público en los municipios

mexiquenses conurbados, así como la concentración de los beneficios económicos y del poder político que implica el control de dicho sector (Solís, 2016, pág. 174).

Cabe destacar que las concesiones que sede el gobierno a propietarios, empresas y rutas de transporte público, implican un rol estratégico que al mismo tiempo les otorga poder a los líderes transportistas, ya que además de proporcionarles buenos ingresos económicos a partir de la plusvalía que les generan sus trabajadores (conductores), estos recursos también les confiere un gran poder social y político, no sólo durante los procesos electorales como es de conocimiento general, también les ha permitido defender sus intereses personales cuando se encuentran vulnerables ante otras propuestas alternativas de transporte o de mejoramiento del servicio. Asimismo, han obtenido beneficios y negociaciones a favor en torno al otorgamiento de concesiones, prórrogas administrativas, autorizaciones en el alza de las tarifas del servicio, entre otras.

Dentro de la dicotomía entre los actores político-institucionales y los actores particulares y/o privados, estos últimos pueden ejercer gran influencia sobre los primeros, principalmente en los gobiernos estatales y municipales, “en cuyo caso más que responder a los intereses y necesidades de la ciudadanía, los gobernantes y representantes políticos en realidad aseguran los intereses del monopolista y de su grupo” (Solís, 2016, pág. 188).

2.3.1 Actores político-institucionales: Secretaría de Movilidad del Estado de México y Dirección de Movilidad y Transporte de Nicolás Romero

Debido a los cambios políticos, económicos y sociales que se presentaron en las últimas décadas del siglo XX en México y el mundo entero, el Estado mexicano amplió sus estructuras de gobierno y les otorgó facultades a los gobiernos estatales y municipales con el fin de distribuir el poder político y lo que esto conlleva.

En lo que concierne al gobierno estatal, en torno a los servicios públicos y particularmente al sistema de transporte público, con información de la Gaceta del Gobierno del 20 de marzo del 2018⁶ y en términos del Artículo 33 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, se establece que la Secretaría de Movilidad:

⁶ Periódico Oficial Gaceta del Gobierno. Gobierno del Estado de México. Disponible en: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2018/mar204.pdf>
Consultado el 21/06/2019.

Es la encargada de planear, formular, dirigir, coordinar, gestionar, evaluar, ejecutar y supervisar las políticas, programas, proyectos y estudios para el desarrollo del sistema integral de movilidad, incluyendo el servicio público de transporte, tanto de jurisdicción estatal y de sus servicios conexos. Asimismo debe fomentar mecanismos para garantizar el derecho humano a la movilidad, a través de una política gubernamental que facilite y propicie el acceso a todas las posibilidades de movimiento de las personas en el estado en condiciones de accesibilidad, calidad y seguridad, favoreciendo el mejor desplazamiento de personas y bienes, para contribuir al desarrollo de la entidad, así como otorgar, modificar, revocar, rescatar, revertir o dar por terminadas las concesiones, permisos y autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte de competencia estatal. Asimismo, normar, organizar, integrar, operar y actualizar el Registro Estatal de Transporte (Ley Orgánica 33/2018, de 20 de marzo, Secretaría de Movilidad).

También un documento jurídico importante dentro de la dinámica regulatoria del servicio público de transporte, es el Libro Séptimo del Código Administrativo del Estado de México. Éste dicta a través del artículo 7.18 las disposiciones reglamentarias a través de la Secretaría de Movilidad, así pues, se fijan los requisitos que se deben cumplir para ceder u otorgar una concesión. También en el artículo 7.20 establece que la vigencia de las concesiones y permisos será temporal, la primera no debe exceder los diez años y en el artículo 7.21 instituye que sí pueden ser objeto de prórroga.

Mientras tanto, el Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos, dispone en el artículo 4 que le corresponde al poder Ejecutivo del Estado de México y nuevamente por medio de la Secretaría de Movilidad, la interpretación, el cumplimiento y aplicación del mismo. Según lo anterior, los trámites de cesión de concesiones se deben realizar estrictamente apegados a la norma jurídica y al marco legal de la Secretaría de Movilidad, el Libro Séptimo y el Reglamento del Transporte Público. Pero, aunque el gobierno estatal ha con-signado leyes y reglamentos que pretenden regular el servicio concesionado, los intereses privados y particulares han imperado sobre la gestión gubernamental y peor aún, sobre las necesidades colectivas de los habitantes y al mismo tiempo usuarios. Estos últimos viéndose mayormente desfavorecidos por las condiciones físicas y mecánicas de las unidades de transporte, las alzas exorbitantes de las tarifas de cobro, la inseguridad, entre otras.

Pasando al marco del gobierno municipal, en 1983 se realizó una importante reforma que reconfiguró jurídicamente al municipio, ya que anteriormente había permanecido inexistente (abandonado y sometido), por ello, asumió responsabilidades para compartir la carga del

déficit fiscal junto con el gobierno estatal. Los servicios públicos, también fueron adquiridos por los ayuntamientos y dentro de las facultades que comenzaron a concebir y llevar a cabo, el desarrollo urbano y la ecología adquirieron importancia dentro de los planes de índole urbana (Aguilar, 2015, pág. 43).

En lo que corresponde al sistema de transporte público, el gobierno municipal y la Dirección Municipal de Movilidad y Transporte de Nicolás Romero, a través del Bando Municipal 2019, establece en la Sección 16°. Artículo 117 que dicha Dirección:

Realizará todas aquellas acciones tendientes a que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, además de llevarse a cabo con eficiencia y eficacia, garanticen la seguridad de usuarios e usuarias y de las y los peatones; y que las y los permisionarios y concesionarios atiendan sus derechos y obligaciones, colaborando para solucionar los conflictos viales existentes en el territorio municipal (Bando Municipal 16°/117/2019, Dirección de Movilidad).

Sin embargo, a pesar de la importancia y de las responsabilidades que asume el gobierno municipal, sólo los niveles federal y estatal tienen la facultad de establecer y estipular leyes. En términos económicos, tampoco existe un aumento considerable en las atribuciones fiscales que otorga el gobierno federal por medio de las unidades financieras estatales. Por ello, los gobiernos municipales han modificado su comportamiento fiscal y han tenido que emprender acciones que fortalezcan sus haciendas locales, “esta interdependencia reproduce nuevamente el esquema tradicional de jerarquización, olvidando hallar acuerdos y objetivos comunes” (Aguilar, 2015, pág. 47).

Para ejemplificar lo anterior y confirmar lo dicho sobre el rol municipal, y en función de la gestión y planeación de los servicios públicos en el municipio, se incorpora un segmento de la entrevista realizada a un funcionario público de Nicolás Romero, él resalta lo siguiente:

El municipio como tal, solamente debe de aportar y lo digo entre comillas “aportar” el visto bueno. Situación que nos deja en estado de indefensión como autoridad municipal porque no se respeta la autonomía municipal, al otorgar una concesión cuando el gobierno del Estado no sabe las rutas, las necesidades en vivo de la ciudadanía, como lo conocemos nosotros como municipio (JZC, 2019).

Lo anterior, permite observar que el gobierno y la gestión municipal no han dejado de estar sometidos y abandonados, y sobre todo que sigue existiendo una gran centralización y concentración de poder entre los gobiernos federal y estatal. También esta situación permite reflexionar que posiblemente la gestión de los servicios públicos, tendrían un mayor y

mejor impacto social si se plantean a partir de la colaboración colectiva entre los habitantes o ciudadanía y los gobiernos locales. Y no desde la relación entre APP y los gobiernos centralistas.

2.3.2 Actores particulares o privados a cargo de las concesiones del transporte público en Nicolás Romero: concesionarios y conductores

Los *concesionarios*, según la Secretaría de Movilidad del Estado de México son los “particulares o empresas que proporcionan el servicio de transporte público a través de la cesión de derechos por parte del Gobierno del Estado de México”⁷.

Cuando el concesionario obtiene la cesión de derechos, analiza si él será quien conduzca la unidad de transporte o si debe recurrir a la contratación de un conductor u “operador”. La contratación no está apegada estrictamente a alguna normatividad jurídica o legal, ésta se realiza a partir de recomendaciones de otros concesionarios o conductores y se hace de manera verbal, sin algún convenio escrito. Los acuerdos son que el conductor tenga licencia de conducir vigente; y se fija la cuota salarial que se debe entregar (González, 2016, págs. 50-51).

Es importante mencionar que el otorgamiento de las concesiones a Asociaciones Público-Privadas (APP), contratos de Pagos por Prestación de Servicios (PPS) y algunos otros tratos, se basan en procedimientos discrecionales, es decir, no existen registros públicos ni rendiciones de cuentas, ya que se realizan básicamente en secreto y la mayor parte de dichos contratos se conocen cuando ya han sido acordados y firmados, y cuando son publicados en las Gacetas Oficiales (Medina & Tapia, 2016).

Finalmente, se comparte la idea con Carlos de Mattos (2005) al decir que la gestión tiene que llevarse a cabo desde abajo hacia arriba, mediante una dinámica entre lo local y lo global, con la existencia de una gran participación de las colectividades locales, y donde se establezca un vínculo dicotómico entre planificación, urbanismo y vida local. Sin embargo, los concesionarios del transporte público en Nicolás Romero y en el Estado de México en general, tienen un enorme poder sobre el sistema político, tomando en cuenta que este último está caracterizado por una mala concentración y distribución política, y una falta de

⁷ Concesionario. Secretaría de Movilidad (2018) Gobierno del Estado de México. Disponible en: <http://smovilidad.edomex.gob.mx/concesiones> Consultado el 20/02/2019.

claridad en materia jurídica, que distorsionan completamente el sentido esencial de la gobernanza.

Capítulo 3. Las encrucijadas de la gestión y del monopolio del transporte público en Nicolás Romero

En este capítulo, el análisis es abordado mediante el esquema FODA ya que este último permite integrar una dinámica entre factores estratégicos internos y externos que componen la base fundamental y los resultados de esta investigación. También a partir de los resultados y hallazgos, se establece una relación estrecha que permite realizar un balance de la gestión entre los actores implicados, es decir, entre los niveles de gobierno y los particulares y/o privados a cargo de las concesiones del transporte público.

Posteriormente se le asigna gran importancia a las condiciones laborales de los trabajadores o conductores del transporte público, ya que la elaboración de esta investigación fue posible en gran parte, gracias a sus aportaciones durante el trabajo de campo. El capítulo se cierra cuestionando y reflexionando acerca del papel que ejerce el Estado a través de los niveles de gobierno estatal y municipal.

De acuerdo con (Sagredo & Carbonetti, 2003), el método de análisis basado en las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), y con la Secretaría Regional Ministerial de Planificación y Cooperación (SERPLAC) de la Región de Coquimbo en Chile, que añade al método desafíos, potencialidades, limitantes y riesgos como nuevos elementos emergentes del cruce entre los componentes del FODA. Los desafíos que se originan con base a las potencialidades que brindan los elementos del contexto, surgen del cruce entre las oportunidades y las debilidades. Por el contrario, los riesgos que tienen su origen en los limitantes del contexto, se ponen de manifiesto cuando considerando las fortalezas de las cuales se dispone, se plantea a la vez las amenazas propias que presentan los elementos de la ciudad (Sagredo & Carbonetti, 2003, pág. 29).

Figura 13. Integración de factores estratégicos para el análisis



Esquema FODA. Elaboración propia con base a la Secretaría Regional Ministerial de Planificación y Cooperación (SERPLAC) de la Región de Coquimbo (Chile), "La experiencia chilena en desarrollo prospectivo regional" (2000) en (Sagredo & Carbonetti, 2003, pág. 28).

En esta investigación se concibe y se aborda una *encrucijada* como el "lugar donde se cruzan dos o más calles o caminos"⁸, es decir, como un punto de encuentro entre varios hechos y/o circunstancias. En este caso en particular, como una serie de problemáticas que se cruzan o se atraviesan y que son planteadas en torno a la gestión del transporte público en el municipio de Nicolás Romero. Cabe destacar que dichos encuentros son propuestos a partir del análisis que deriva del trabajo de campo y para ello se emplea el esquema FODA (y sus respectivos elementos) que fue descrito en el párrafo anterior.

El total de los informantes fue de ocho personas; una mujer de edad adulta que ha vivido casi toda su vida en el municipio, sus aportaciones se centraron principalmente en esbozar la evolución del sistema de transporte público en Nicolás Romero a partir su percepción, experiencia y uso. Dicha información fue de gran importancia principalmente para la elaboración del Capítulo 1.

⁸ Encrucijada. (2019). Real Academia Española. Consultado el 03/07/2019. Disponible en: <https://dej.rae.es/lema/encrucijada>

Posteriormente, se entrevistaron a cuatro conductores de transporte público, todos hombres de entre 26 y 43 años de edad, cabe resaltar que ellos son trabajadores de la empresa “transportistas Unidos del Valle de México”, clave 10, conocida coloquialmente como “Ruta 10”, una de las más grandes y abarcadoras en cuanto a rutas de traslado, las unidades que conducen son vagonetas de transporte público, mejor conocidas como “combis”.

También se entrevistó a dos concesionarios de transporte público, de 44 y 71 años de edad respectivamente, uno de ellos también es accionista, ellos son parte de la empresa “Transportistas Unidos del Valle de México”, clave 10. Por último y después de un largo tiempo de espera, se logró entrevistar a un funcionario público, el coordinador de la Dirección Municipal de Movilidad y Transporte de Nicolás Romero. En la siguiente tabla se muestran algunas de las características básicas de los informantes, sólo se muestran las iniciales de sus nombres con la finalidad de mantener su seguridad.

Figura 14. Tabla descriptiva de las características básicas de los informantes

Informante	Sexo	Edad	Ocupación
Martha Flores Valerio	Mujer	59 años	Comerciante
JOGP	Hombre	34 años	Conductor
LFC	Hombre	40 años	Conductor
LGGP	Hombre	43 años	Conductor
JDH	Hombre	26 años	Conductor
Anónimo	Hombre	44 años	Concesionario
CFR	Hombre	71 años	Accionista - Concesionario
OJZC	Hombre	-	Funcionario público

Elaboración propia con base al trabajo de campo, 2019.

3. 1. Encrucijada entre el centralismo del gobierno estatal y el quehacer del gobierno municipal: planteamientos sobre la gestión del transporte público en Nicolás Romero

A partir de los resultados obtenidos en el trabajo de campo y a través de lo que especifica el Artículo 33 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, se demuestra que prácticamente el gobierno estatal tiene la responsabilidad total de llevar a cabo el funcionamiento del sistema de transporte público en el Estado de México, aun pasando por encima de los gobiernos locales: “el gobierno estatal es quien da la concesión al ciudadano o al particular que hace la gestión para obtener una concesión para un derrotero” (JZC, 2019).

Dentro de las acciones del gobierno estatal en cuanto al sistema de transporte, han tratado de implementar nuevas normas, que para los concesionarios no han funcionado debido a que les otorgan prácticamente toda la responsabilidad sobre el servicio. Principalmente en materia de seguridad. Sin embargo, el Estado a través del gobierno es quien debería garantizarla, es decir; los asaltos a mano armada a los pasajeros y conductores del transporte público, es una representación particular del nivel de violencia y los altos índices delictivos que existen en el Estado de México y en el país entero.

Información del diario “El Sol de Toluca”⁹ describe que a partir de febrero de 2019, los índices de robo en el transporte público se han incrementado, principalmente en los límites del Estado de México con la CDMX, a pesar de que en 2018 se había reducido, esto según Maribel Cervantes, secretaria de Seguridad del Estado de México.

Dicha situación no se puede resolver simplemente con exigirle a los dueños que pongan sistemas de videovigilancia y botones de pánico dentro de las unidades de transporte, tampoco llevando a cabo operativos policiacos de movilidad en puntos específicos de las vías y avenidas más transitadas. No se ataca el problema de raíz.

⁹ García, Adriana. (04 de abril de 2019). Aumentan índices de robo en el transporte público del Edomex. El Sol de Toluca. Consultado el 10/07/2019. Disponible en: <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/aumentan-indices-de-robo-en-el-transporte-publico-del-edomex-3278024.html>

Figura 15. Fotografía ilustrativa de las cámaras de videovigilancia ubicadas en las unidades de transporte público



Fotografías propias. Cámaras de videovigilancia en combi. Nicolás Romero. Estado de México. 2019.

Asimismo, el funcionario público municipal expresa lo siguiente sobre las acciones del gobierno estatal:

Hoy día, se tiene que trabajar sobre una buena reglamentación jurídica, que se dé ese respeto a la autonomía municipal y que trabajen de manera coordinada (gobierno Estatal y gobierno municipal). No puedes hacer un Plan de Desarrollo Estatal sin tomar en cuenta las necesidades y las características de la ciudadanía y los gobiernos municipales (JZC, 2019).

También, uno de los informantes afirmó que al llevarse a cabo la relación entre los concesionarios y el gobierno estatal, se deteriora la relación entre ambos, mencionó que la relación mejoraría si se llevara a cabo con el gobierno municipal, ya que a diferencia de como plantean otros informantes, los trámites administrativos se han entorpecido, porque implican mayor tiempo y mayor gasto económico, es decir, no es agilizado por la gran demanda que existe entre tantos concesionarios que tienen que mantener sus trámites regularizados y vigentes para así poder otorgar el servicio, por lo tanto, si los gobiernos locales al tener instancias específicas en materia del sistema de transporte (como el caso de Nicolás Romero, que tiene una Dirección Municipal de Movilidad y Transporte) y a partir del pleno uso de su “autonomía”, podrían realizar un mayor y mejor trabajo que los gobiernos estatales.

Mientras tanto, el funcionario público expresa que existe una situación “anárquica” ya que este sistema de transporte público está descuidado por parte del gobierno municipal, sin embargo, es importante cuestionar por qué ha sido descuidado y actualmente, qué medidas

se están llevando a cabo para garantizar un mejor servicio a los habitantes y sobre todo si existe algún tipo de coordinación entre la gestión pública y los particulares encargados del servicio.

También, es pertinente rescatar que cuando se le preguntó a uno de los dos concesionarios sobre cuál era su percepción sobre el rol que ejerce el gobierno local, también expresó que existe una situación de “anarquía”, reafirmando lo que expresó el funcionario público. Él explicó que la calidad del servicio público podría mejorar si este nivel de gobierno tuviera mayor incidencia: “Hay una calidad del 90%, desafortunadamente hay mucha *anarquía* de parte de las autoridades que impide que se dé un excelente servicio, que se puede, pero necesitaríamos tener más interés de la autoridad, principalmente municipal” (CFR, 2019). Explica que la falta de interés por parte del gobierno municipal es porque se enfoca principalmente a otras actividades de crecimiento económico y a otras políticas, que desde su perspectiva, para ellos tienen más importancia y también menciona ejemplificando que en Nicolás Romero, para el gobierno local, el comercio tiene mayor importancia que el sistema de transporte.

Hasta este momento, existe una relación estrecha o una encrucijada entre el centralismo del gobierno y el poder estatal, y el rol y quehacer del gobierno municipal. Mediante el análisis que permite realizar el esquema FODA, se puede establecer a esta encrucijada entre las *oportunidades*¹⁰ y *amenazas*¹¹ de la gestión gubernamental, y por lo tanto, existen dos puntos de encuentro: el primero, se puede ver como una oportunidad a la calidad del servicio de transporte público, ya que como argumentaron los informantes y se plasmó anteriormente, esta podría mejorar si realmente el gobierno local tuviera más incidencia y se le otorgara mayor o igual importancia que la que es asignada a otros servicios públicos locales. Sumado a esto, podría mejorar conforme a los cambios de gobierno local (que son cada tres años) y con ello la llegada de funcionarios más capacitados y conocedores de las problemáticas del municipio. El segundo punto, entiende como una amenaza la existencia del centralismo del poder estatal reflejado en materia de transporte y que debido a este factor, el gobierno local se encuentre básicamente “inexistente”, incluso “sometido” dentro

¹⁰ Las oportunidades según la RAE son “momentos o circunstancias oportunos o convenientes para algo”. Consultado el 17/07/2019. Disponible en: <https://dle.rae.es/srv/search?m=30&w=oportunidad>

¹¹ Las amenazas según la RAE, a partir de un “dicho de algo malo o dañino, que se presenta como inminente para alguien o algo”. Consultado el 17/07/2019. Disponible en: <https://dle.rae.es/srv/fe-tch?id=2JbmgVX>

de la gestión del sistema de transporte público, esto solamente por mencionar el servicio de transporte público como un caso particular.

3. 2. Encrucijada entre los acuerdos y las diferencias de los concesionarios y los conductores del transporte público en Nicolás Romero

Que las opiniones entre concesionarios y conductores difieran o coincidan es considerado como una debilidad o una fortaleza, debido a que éstos al tener la concesión (de un servicio que debe ser garantizado a la sociedad) conforman principalmente al sistema de transporte público, también es importante destacar que a través del tiempo ellos han implementado los mecanismos del funcionamiento y han decidido la forma en la que operan dentro del territorio municipal.

La perspectiva sobre el sistema de transporte público no es la misma entre conductores y concesionarios, esto es categorizado como las *debilidades*¹² del sistema de transporte público, de acuerdo con el análisis que permite el esquema FODA. Los cuatro conductores comentaron que existe una gran competencia entre las “rutas” y sus ramales dentro del municipio, además observan la existencia de un exceso de unidades de transporte público, principalmente de combis y camiones; por lo tanto, el sistema de transporte se torna ineficiente; incluso uno de ellos plantea como alternativa que deberían limitar estrictamente la cantidad de unidades circulantes en la vía pública, esto con el fin de disminuir el tráfico y mejorar los tiempos de traslado, hecho que beneficiaría directamente a los usuarios y habitantes del municipio.

Mientras tanto, los concesionarios expresan que no existe ninguna sobrepoblación de unidades de transporte (opinión contrapuesta a la de los trabajadores) y que el mismo parque vehicular exige la cantidad de unidades que circulan (opinión que también se contrapone con la realidad debido a los grandes congestionamientos viales que se presencian todos los días).

Para contrarrestar lo anterior, información del Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Nicolás Romero, establece que la cobertura de este servicio se caracteriza por tener una

¹² La RAE define las “debilidades” como la “falta de vigor o fuerza física”. Consultado el 17/07/2019. Disponible en: <https://dle.rae.es/srv/search?m=30&w=debilidad>

“organización insuficiente y de pobre desempeño en su servicio, consecuentes de una capacidad excedida de unidades y derroteros” (2014, pág. 110), del mismo modo describe que existen 168 rutas de autobuses, combis y taxis.

En el siguiente cuadro se muestran de forma desplegada, el nombre de las rutas de autobuses y combis que transitan por el municipio, el número de unidades que tienen, las áreas que cubren y el número de paraderos establecidos dentro del territorio municipal, sin embargo, cabe destacar que la siguiente información fue adquirida del PMDU (2014) y en él se informa que los datos corresponden al 2012. Actualmente ninguna fuente de información local formal cuenta con los datos actualizados.

Figura 16. Cuadro con información amplia sobre las rutas de autobuses y combis en Nicolás Romero

Rutas de autobuses				
No.	Líneas de autobuses	No. Unidades	Áreas cubiertas	No. Paraderos
1	Rápidos de Monte Alto	150	San Pedro, Progreso Industrial, J. J. C., Cahuacán, San M.	6
2	Anasa	150	El Rosario, Caja de Agua, Cañada, San Pedro, Cahuacán, Jilotepec.	8
3	Monte Alto	250	Cahuacán, Villa del Carbón, Progreso Industrial, Jilotepec, El Vidrio Magú, Transfiguración, etc.	2
4	Rápidos del Valle de México	150	Toreo, 5° Barrio, El Rosario, Tlazala.	3

5	Aurora Cuautitlán	30	Cuautitlán, El Vidrio, El Rosario, San Francisco Magú.	2
6	Nicolás Romero Toluca Xonacutla	10	El Charco, Loma Linda, Tlazala, Toluca.	1
Total		740		22
Rutas de combis				
No.	Ruta	No. Unidades	Áreas cubiertas	Bases
1	Ruta 22	230	Toreo, Galeana, Globo, Tlalnepantla, San Isidro, San Pedro, Madero, Tepejaco, J. J. C., Axotlán, Torres, San Ildefonso, Bramadero.	21
2	Ruta 10	900	Toreo, Tráfico, Bramadero, Buenavista, Tlalnepantla, La Colmena, Casa Blanca, Independencia, Benito Juárez, Barrón.	16
3	Ruta 79	-	-	4
4	Ruta 89	200	M. Popotla, Sopas Perico, Bonfil.	1
5	Ruta 99	110	-	1
6	Ruta 27	-	Toreo, San Pedro, San Miguel Hila, Tlazala.	6
7	Ruta 27 (nueva)	-	-	1

8	Ruta 25-01	-	-	2
9	Ruta 25	-	M. Observatorio, Monte María	1
Total		1,440		53

Elaboración propia con base al Cuadro 2.63 del “Plan Municipal de Desarrollo Urbano 2014”. Pág. 111. Nicolás Romero. Estado de México. 2019.

Del cuadro se destacan dos cosas, la primera es que se resalta con color amarillo la “Ruta 10”, en la introducción de este capítulo se plasmó que es “una de las más grandes y abarcadoras en cuanto a rutas de traslado” (Velasco, Sofía, 2019, pág. 38) y los datos permiten respaldar la afirmación ya que en el cuadro se muestra que cuenta con 900 unidades, que circulan en al menos 10 colonias y del mismo modo cuenta con 16 bases o derroteros dentro del territorio municipal. La segunda es que realmente los conductores del transporte tienen una opinión informada al decir que las rutas compiten diariamente por circular en el territorio y sobre la cantidad exuberante de unidades que transitan diariamente, ya que entre autobuses y combis suman un total de 2,180 unidades de transporte público y 75 bases o derroteros.

Ahora bien, se destacan las *fortalezas*¹³ del sistema de transporte público cuando se les preguntó acerca de la importancia del sistema de transporte público en Nicolás Romero, concesionarios y conductores expresaron que es muy importante (a pesar de su ineficiencia) debido a que es utilizado todo el tiempo para trasladarse porque el municipio es una “ciudad dormitorio”. Por lo tanto, existe una relación dicotómica entre el usuario y el trabajador. El usuario debe utilizar los servicios públicos, el trabajador tiene que tener un empleo remunerado, incluso un conductor comentó: “Somos demasiadas unidades, demasiados autos, ya en la ciudad ya no cabemos, pero el transporte público siempre se ocupa” (GGP, 2019).

También dentro de las fortalezas, las opiniones entre conductores y concesionarios coinciden cuando platicaron sobre la existencia de rigurosidad dentro del sistema de transporte en el municipio. Los conductores expresaron que ellos deben garantizar un buen servicio

¹³ Las “fortalezas” según la RAE, son la “fuerza y vigor que tiene un lugar o puesto por su misma situación”. Consultado el 17/07/2019. Disponible en: <https://dle.rae.es/?id=IH5KG1g>

ya que se encuentran condicionados por reglamentos establecidos dentro de las rutas, hablaron sobre la existencia de sanciones o castigos, que principalmente les afectan económicamente. También mencionan que al menos en la “Ruta 10”, los trabajadores se encuentran bajo mucha vigilancia y que año con año les revisan licencias, seguros y las condiciones de las unidades de transporte, asimismo les aplican pruebas de antidumping, exámenes psicométricos, psicológicos y toxicológicos. Estas ideas coinciden con la de los concesionarios debido a que ellos también expresaron la existencia de estatutos y no sólo eso, también hay puestos de “jefes” que inciden en la dinámica sobre el funcionamiento del sistema de transporte público, y dentro de las facultades que ejerce un jefe o un “presidente de ruta” es vigilar que las unidades y los conductores sean óptimos para brindar el servicio, sino se les considera “faltantes” e implica sanción.

Sobre el rol que ejerce el gobierno estatal para regular el sistema de transporte público, concesionario y conductores mencionan que el gobierno ha normalizado y agilizado los trámites de la licencia de conducir y el tarjetón, ya que anteriormente se tramitaban por separado; la licencia cada 4 años y el tarjetón cada año. Si por algún tipo de descuido, olvidaban hacer los trámites, les generaba inconveniencia, principalmente porque las unidades no podían y no pueden circular y evidentemente esto les genera pérdidas económicas. Hoy día, se otorgan ambas por un solo trámite, pero con duración o vencimiento de un año, anteriormente para ellos esto era considerado una traba, hoy una mejora del sistema. Para concesionarios y conductores, estas “reformas” políticas les han favorecido, sin embargo, implicarían un mejor o mayor impacto si les otorgaran por lapsos de tiempo más prolongados.

Mientras tanto, al preguntarles sobre el papel del gobierno municipal dentro de la misma categoría, mencionaron que éste no tiene tanta intervención ya que la relación transportistas-gobierno, se establece principalmente con el gobierno federal y estatal “el municipio no interviene mucho porque las empresas están bien comunicadas con el gobierno, tanto con el gobierno federal, como con el gobierno estatal” (LFC, 2019). Sin embargo, consideran que la calidad del servicio sí podría mejorar si este nivel de gobierno comenzara a plantear propuestas de trabajo coordinado que involucren a la gestión pública y a los concesionarios del transporte y así, garantizar un mejor servicio.

Al referirse sobre las responsabilidades de los usuarios del transporte público, conductores y concesionarios mencionan que también deben fomentar la existencia de una mayor y

mejor “cultura vial”, reflejada en respetar los paraderos autorizados, conservar en buen estado las unidades de transporte. Sin embargo, argumentaron que difícilmente el usuario acata formas distintas de usar y apropiarse del transporte público, justo por la ausencia de dicha cultura vial que existe en general.

3. 3. Encrucijada sobre las tareas asignadas a la Dirección Municipal de Movilidad y Transporte de Nicolás Romero

En esta administración municipal (2019-2021), existe un actor que debe evaluar y dar seguimiento a la Dirección Municipal de Movilidad, dentro de sus responsabilidades, resalta que se deben hacer cumplir los proyectos y los programas en “agenda” del gobierno municipal en curso, esto con el fin de “llevar mejor los servicios al ciudadano” (JZC, 2019).

Siguiendo el planteamiento sobre las encrucijadas y el análisis mediante el esquema FODA, se mencionarán como *potencialidades*¹⁴ a los proyectos que la Dirección del gobierno local en curso pretende o ha estado llevando a cabo: una de sus principales tareas es la creación de un carril reversible para salir e ingresar al municipio. Dicho proyecto fue propuesto desde la campaña electoral del ahora presidente municipal; ha pasado un poco más de medio año desde el primer día de su gestión, y actualmente los medios de comunicación local y el Ayuntamiento municipal a través de sus redes sociales han informado que el municipio ya cuenta con las máquinas del carril reversible “Road Zipper” y estas máquinas tienen como función agilizar el tránsito vial de lunes a viernes, moviendo de lugar los muros de contención de aproximadamente 4 kilómetros de la Carretera Tlalnepantla-Villa del Carbón, durante horarios específicos de 6:00 a 10:00 horas y de 18:00 a 22:00 horas.

¹⁴ Las “potencialidades” según la RAE, “tienen la virtud o eficacia” para realizar un objetivo específico. Consultado el 17/07/2019. Disponible en: <https://dle.rae.es/srv/search?m=30&w=potencial>

Figura 17. Fotografía ilustrativa de los “Road Zipper” para implementar el carril reversible



Autor desconocido. Fotografía ilustrativa. Fuente: Facebook/Gobierno Municipal de Nicolás Romero. 2019.

Está proyectado y están diseñando hacer un carril de contraflujo en las horas pico, que permita que en las mañanas sea más fácil la salida hacia los municipios vecinos y al regreso igual, por las tardes que tengan más flujo y más tránsito las vialidades del municipio. También se pretende crear el carril confinado para que el regreso de los ciudadanos sea con más celeridad. (JZC, 2019).

A partir de la idea de la creación de dicho carril, el funcionario público platicó que “de cierto modo” existe una coordinación con el municipio de Atizapán para llevarlo a cabo, ya que en la Dirección tienen la creencia de que habilitar un carril más durante las “horas pico”, disminuirá los conflictos viales en ambos municipios. Sin embargo, dadas las condiciones de la infraestructura de la vía pública, los puntos de mayor conflicto vial, la cultura vial de los habitantes, la duración el gobierno en curso y con ello la durabilidad y el alcance de los proyectos propuestos, entre otros factores determinantes, este proyecto puede resultar favorecedor o fracasar, situación que pone en duda si realmente están pensando en una planeación de proyectos reales, tangibles, de largo alcance y sobre todo, si están pensando en el impacto social que conlleva y sus consecuencias a corto, mediano y largo plazo.

Mientras tanto, con el fin de establecer una mayor coordinación entre los transportistas y el gobierno municipal, la Dirección Municipal de Movilidad y Transporte, pretende establecer relaciones más cercanas que bajo el discurso, intentarán atender las necesidades de los transportistas y crear acuerdos mutuos en torno al uso del espacio público (bahías, paraderos, derroteros, etc.) Situación que supuestamente beneficiará a los habitantes y usuarios. “Estamos en la tarea, de crear el Consejo Municipal del Transporte, cuyo objetivo será principalmente atender las necesidades de los transportistas y el cual nos permite tener más acercamiento con ellos” (JZC, 2019).

El funcionario público también mencionó que otra de las acciones que ya han estado llevando a cabo, es balizar las carreteras y avenidas principales de forma continua, es decir, establecer señalamientos viales que tienen la intención de orientar la circulación vial. Como sustento de esto, el diario “El Universal” en una nota periodística¹⁵, resalta que una conferencia de prensa, Armando Navarrete (presidente municipal de Nicolás Romero) expone que se pretende “reubicar la infraestructura vial y dar uso a los paraderos de transporte público y operación de banquetas rojas y amarillas para controlar los espacios de estacionamiento” (Navarrete, Armando, 2019).

Otra acción muy importante que está planteada desde hace tiempo y a futuro (es evidente que no por el gobierno municipal pero tienen conocimiento de ello) es establecer un ramal del Mexibús:

Y en su futuro, ya se platicó con el gobierno del Estado. Está proyectado un ramal del Mexibús articulado, no sabemos qué avances tengan pero bueno... Ellos no respetan esa autonomía [...] Debe estar en coordinación, tanto con la Dirección de Vialidad del Gobierno del Estado, con la Dirección de la Junta de Caminos del Estado de México, porque los carriles no permiten tener ese carril exclusivo para el Mexibús, si de por sí están saturados de los ciudadanos que no respetan los lugares de no estacionarse. También es cierto que el transporte (público) ocupa un carril, por así decirlo, que se vuelve a veces inútil, ni avanzan, ni respetan, y entonces crea ese conflicto vial (JZC, 2019).

¹⁵ Barrera, Juan M. (09 de enero de 2019). Anuncia carril reversible en Nicolás Romero. El Universal. Consultado el 10/07/2019. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/edomex/crearan-carril-reversible-en-carretera-atizapan-nicolas-romero>

Lo anterior y dentro de la encrucijada planteada a partir del esquema FODA, se identifica como un *desafío*¹⁶ tanto para el gobierno, como para los concesionarios. Es importante observar que el funcionario no observa la existencia de viabilidad del proyecto por la infraestructura vial y sobre todo, observa que existe una falta enorme de gestión y planeación urbana, tanto en el proyecto y en los temas de movilidad transporte en general.

Otro desafío de las acciones que han planteado es “crear cultura vial al ciudadano” y hacer uso de todos los medios posibles para “señalizar y habilitar las carreteras, habilitar señalamientos adecuados, un buen trazo de la vialidad y para que haya ese respeto, la comunicación con la ciudadanía, es muy importante” (JZC, 2019). Habla sobre la importancia de la participación ciudadana para llevar a cabo estas acciones de gobierno.

Empero, las acciones que plantea este nivel de gobierno han sido disparejas, porque dependen principalmente de las relaciones político-personales que puedan establecer los concesionarios y los funcionarios en torno a sus intereses privados. Sin embargo, cuando existen buenas relaciones entre ellos, el impacto a nivel sociedad civil, es “positivo”, ya que se puede gestionar apoyo para el arreglo de la vía pública y garantizar un mejor servicio al habitante y usuario.

Como ejemplo de lo anterior, uno de los concesionarios expresó que los concesionarios han hecho labor política tanto como labor social. La labor política en términos de gestionar el mejoramiento de la vía pública, al “bachar” el pavimento por donde pasan las unidades de transporte público. La labor social que han llevado a cabo (concesionarios y conductores), es hacer “faenas” para mejorar las calles y carreteras por donde circulan las unidades de transporte; cabe destacar que este tipo de labor es posible realizarla y llevarla a cabo dentro de los ramales que están dentro de las colonias, no por avenidas principales que cruzan el municipio). “Se han hecho algunas labores, hasta faenas en cuestión de mejorar las calles. Y a parte sí se ha gestionado en cuestión de bachar y poner más asfalto sobre las carreteras”. (Anónimo, 2019).

¹⁶ Un desafío según la RAE es un reto que requiere “enfrentarse a las dificultades con decisión” y determinación. Consultado el 17/07/2019. Disponible en: <https://dle.rae.es/srv/search?m=30&w=desafiar>

3. 4. Encrucijada de las condiciones laborales de los conductores del transporte público en Nicolás Romero

El trabajo de campo y el análisis FODA permiten categorizar dos situaciones que los conductores resaltaron de manera unánime. Dichas situaciones se encuentran en un momento específico, dando como resultado la encrucijada que es planteada en este apartado: la primera y vista como un *limitante*¹⁷ es que carecen de prestaciones de ley dada la informalidad de su empleo, aunque deben cumplir con ciertas reglamentaciones implementadas principalmente por el gobierno estatal y la “Ruta 10”. Segunda y categorizada como un *riesgo*¹⁸, es que ser operador de transporte público resulta ser un trabajo peligroso que expone su integridad personal, es decir, que los pone en un estado de vulnerabilidad desde el momento en que comienzan a conducir la unidad.

Cuando se les preguntó a los informantes sobre las responsabilidades que asumen al ser conductores de transporte público, los cuatro se refirieron con gran énfasis a salvaguardar el bienestar y la seguridad de los usuarios, esto a partir de dos aspectos: el primero de manera personal como trabajadores, no excediendo los límites de velocidad, ser amables, respetuosos, y el segundo corresponde a mantener en buen estado mecánico y estético a las unidades de transporte público (responsabilidad que comparten con sus jefes) para evitar accidentes automovilísticos y principalmente con el fin de garantizar que cada persona llegue con bien a sus destinos ya que para ellos, eso incentiva el uso del transporte público. Sin embargo, también reconocen que no todos o la mayoría de los conductores le asignan la misma importancia a los puntos anteriores, debido a que también deben preocuparse por “sacar la cuenta” para dividirla entre el concesionario, la gasolina y su propio salario.

También los cuatro informantes consideran que ser operador de transporte público es un trabajo peligroso, especialmente por la inseguridad que existe y es visibilizada en asaltos a mano armada a las unidades de transporte. Otro aspecto importante, es que ser conductor

¹⁷ La RAE define la palabra “límite” como una situación que finaliza o termina. Consultado el 17/07/2019. Disponible en: <https://dle.rae.es/?id=NKZgeLY>. Sin embargo, dada la ambigüedad de dicha definición, se integra la definición que resulta del diccionario de google: “Punto o línea que señala el fin o término de una cosa no material; suele indicar un punto que no debe o no puede sobrepasarse”.

¹⁸ Según la RAE, “riesgo” es una “contingencia o proximidad de un daño”. Consultado el 17/07/2019. Disponible en: <https://dle.rae.es/?id=WT8tAMl>

de transporte público resulta estresante, pesado, agotador y desgastante físicamente por sus altas jornadas laborales y los niveles excesivos de tráfico vehicular.

A lo anterior se suma que carecen de prestaciones de ley o mejor dicho, sus prestaciones no son de carácter formal debido a que tampoco tienen contratos por escrito y esta situación no les garantiza tener prestaciones de ley, ello depende de la relación que puedan llegar a establecer con sus jefes, incluso uno de ellos expresó que “es mejor trabajar con el gobierno que con un concesionario” (LFC, 2019).

Prestaciones las hay... Se ha llegado a dar el caso de que me haya ido mal. Por ejemplo, hoy me va mal, llego y -Sabe qué patrón, hoy sólo tengo lo de su cuenta, la gasolina, pero yo no me llevo nada. Ya él me dice -Te voy a dar cierta cantidad-, un porcentaje que tanto no lo perjudique a él y que también a mí me convenga (JDH, 2019).

En cuestiones de salud, el informante anterior también comentó que tienen préstamos que a primera instancia le permiten solventar los gastos:

En el caso de las enfermedades, por ejemplo que se me llegue a poner mal mi hijo o cualquier cosa, él me dice -Si tienes lo de la cuenta y lo necesitas pues úsalo, más adelante vemos cómo nos podemos poner de acuerdo para que me repongas ese dinero (JDH, 2019).

Sobre su remuneración económica, piensan que es un trabajo honesto y redituable siempre y cuando trabajen diario y de esto último, dependen sus jornadas laborales ya que tampoco son fijas, ellos determinan el tiempo que desean trabajar durante el día. Sin embargo, frente a esta perspectiva, un concesionario resalta que la remuneración económica es buena, aunque podría ser mejor, pero dada la existencia de la corrupción en todos los niveles del sistema de transporte público, el rendimiento económico es bajo por las famosas mordidas que se desencadenan dentro de toda la dinámica del gobierno y el sistema de transporte.

En la introducción de este capítulo se mencionó que son trabajadores de la empresa “Transportistas Unidos del Valle de México” clave 10, hecho que debería garantizarles contar con mejores condiciones laborales, es decir, que el contrato debería realizarse de manera formal y que los concesionarios deberían verse obligados a otorgarles las prestaciones establecidas en la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado. Sin embargo, los concesionarios del transporte público deben acatarse a las normas establecidas por las leyes de las Sociedades Mercantiles ya que el gobierno les ha establecido esas formas de organización para evitar organizaciones de tipo sindical, según lo siguiente:

En 2003 se publicó una gaceta donde nos dieron indicaciones de bajar de Sociedad Civil o Asociación Civil a Sociedad Mercantil y obviamente nosotros inconformes quisimos hacer valer el derecho a la libertad de asociación, pero desafortunadamente por la compra de autoridades no nos dejaron progresar (CFR, 2019).

Mediante el uso de los documentos legales implementados por el gobierno estatal se establece que la dinámica entre el concesionario y su trabajador debe ser entre ellos y no de forma directa con el gobierno (el gobierno se deslinda), “el Libro Séptimo del Código Administrativo del Estado de México dice que el dueño es corresponsable con el operador, y de esa manera él debe tener una mejor relación con el trabajador, que resultaría favorable para el usuario” (CFR, 2019).

Sobre los proyectos o planes laborales a futuro, dos de los conductores no expresaron nada al respecto y los otros dos no visualizan este trabajo a largo plazo ya que les gustaría tener uno que les garantice prestaciones o “al menos algo para cotizar al seguro, para la vejez” (GGP, 2019).

La encrucijada de este apartado también se encuentra entre la gestión gubernamental y el funcionamiento del sistema de transporte público, esto para fundamentar una crítica de la calidad del servicio público. Ya se destacó que dado el centralismo del poder del gobierno estatal, la gestión pública del gobierno municipal se encuentra básicamente sometida, sin embargo, la administración pública en curso ha planteado una serie de proyectos en materia de movilidad y transporte que están llevando a cabo, pero no es posible abordar sus resultados debido a la temporalidad en la que se está llevando a cabo esta investigación. Asimismo, el gobierno estatal también ha implementado reformas políticas y administrativas que han favorecido directamente a las Asociaciones Público-Privado (APP), empero, esto no han tenido un impacto social reflejado en la calidad del servicio de transporte público.

En lo que corresponde a la relación laboral entre los concesionarios y los conductores (trabajadores) del transporte público, está claro que más allá de lograr establecer óptimas relaciones personales, la contratación del personal debería basarse obligatoriamente en todo un marco legal que ya está establecido por la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, porque por un lado, los trabajadores deben cumplir con ciertas reglamentaciones establecidas por el gobierno y otras tantas son determinadas por las APP, pero cuando se trata de las “prestaciones de ley” que deberían tener garantizadas ya que son un derecho laboral, el gobierno establece a través del Libro Séptimo del Código Administrativo del Estado de México, que el concesionario es el garante de otorgarlas y los

concesionarios dicen que debería ser el Estado quien cumpla con estas demandas y así, en este círculo vicioso, el trabajador se encuentra desprotegido o en cierto estado de indefensión laboral.

Conclusiones

Se ha puesto en evidencia la existencia de una mala concentración del poder político, una falta enorme de contenido en materia jurídica sobre el sistema de transporte público como un servicio público y particularmente, la carencia de solidez entre las relaciones de los dos niveles de gobierno que fueron abordados en esta investigación. Sin embargo, lo anterior no quiere decir que sea una problemática particular de Nicolás Romero, simplemente este caso de estudio pone (desde la escala local) en evidencia al sistema político mexicano y el rol permisivo que ocupa el Estado, ya que es claro que en él imperan el centralismo y el clientelismo, característicos de las relaciones entre los tres niveles de gobierno, funcionarios públicos y Asociaciones Público-Privadas (APP).

También se resalta que el gobierno y la gestión municipal han permanecido sujetos y al mismo tiempo abandonados ante dicha centralización y concentración de poder entre los gobiernos federal y estatal. Asimismo y a partir de los proyectos en materia de movilidad y transporte que el gobierno municipal está llevando a cabo se termina cuestionando a la gestión y planeación urbana local de Nicolás Romero, principalmente porque en estos proyectos no han involucrado a los habitantes en el momento que toman la decisión de implementarlos, es decir, hasta ahora no han integrado la opinión y la participación de la ciudadanía, un elemento que es crucial para el desarrollo local. Entonces, ¿Realmente están teniendo una visión que da solución a las problemáticas sociales a mediano y largo plazo? ¿O solamente están tratando de cubrir las necesidades a partir de proyectos basados en “prueba y error”? Es preciso reconocer que la gobernanza y en particular la gestión de los servicios públicos, principalmente deberían centrarse en la colaboración entre los actores colectivos de la sociedad civil (habitantes y ciudadanía) y el gobierno municipal, así los proyectos que llevan a cabo, tendrían un mayor y mejor impacto social si se plantean a partir de este posicionamiento y no desde la relación entre las Asociaciones Público-Privadas y los gobiernos que centralizan el poder.

La falta de solidez en materia jurídica sobre el transporte público, se visibiliza principalmente en la hegemonía de los intereses privados y particulares que están por encima de la gestión gubernamental, y sobre todo, de las necesidades colectivas de los habitantes y usuarios, quienes son los más afectados dentro de toda esta dinámica de relaciones políticas-económicas y por ende, de poder. A grandes rasgos, esta investigación permite observar la influencia que las APP pueden ejercer sobre los gobernantes y representantes políticos; al

mismo tiempo, algunos actores han podido ser una especie de “político-empresario”. Dicha situación también se visibiliza especialmente en el plano estatal y municipal, y nuevamente más allá de responder a los intereses de los habitantes y los usuarios de los servicios, los gobernantes y actores privados en realidad se han dedicado a asegurar sus intereses particulares.

Por otro lado, se termina reflexionando sobre otros factores que influyen y que también determinan la dinámica del sistema de transporte, como son la delincuencia, el crimen organizado y los nuevos sistemas o plataformas digitales de transporte (Uber, DiDi y Cabify), que rompen con toda la lógica gubernamental de gestionar el servicio de forma tradicional.

Durante el trabajo de campo, fue posible presenciar la existencia del crimen organizado en los derroteros del transporte público, elemento externo que determina el funcionamiento de las rutas y que al mismo tiempo condiciona la integridad de los trabajadores y usuarios del transporte público. Sin embargo, no fue abordado dentro del capitulado debido a que el objetivo de la investigación no fue centrarse en ese tema y entre pláticas informales con algunos informantes, expresaron que hablar de ello los ponía en un estado de riesgo mayor al que ya se encuentran expuestos diariamente, por eso fue mejor evitarlo, pero necesario nombrarlo dentro de los alcances y límites del trabajo de campo y de la investigación en general.

Distintos medios de información han puesto en evidencia que las nuevas plataformas o sistemas digitales de transporte han causado conflicto y preocupación a los prestadores del servicio de transporte público, principalmente porque estos últimos deben cumplir con ciertas reglamentaciones impuestas por el gobierno para “regular” y “controlar” al sistema de transporte. Acto que no sucede con las plataformas, pues solamente ellas tienen conocimiento de cuántas unidades están incorporadas a su sistema, dónde se encuentran ubicadas y asimismo, cuantifican de forma privada la cantidad de usuarios, rutas, traslados, etc., todo lo anterior sin rendir cuentas públicas o pagar impuestos al gobierno, como lo hacen los concesionarios tradicionales del servicio de transporte público.

Por último, es pertinente pensar y cuestionar lo que está ocurriendo fuera de la Ciudad de México como el principal ejemplo de una gran área urbana, y al mismo tiempo reflexionar sobre lo que ocurre en el resto de la zona metropolitana o suburbana de esta metrópoli. Actualmente, las problemáticas en torno a la movilidad y transporte son características (aunque no particularmente) de las zonas conurbadas a las grandes ciudades, ya que su crecimiento se ha dado de manera irregular y la mayoría de ellas aunque cuentan con este

servicio público, suele ser ineficiente y no alcanza a cubrir la alta demanda social, esto sucede de la misma manera con otros servicios públicos. Aunque en Nicolás Romero, el caso sobre el sistema de transporte público no es el único que tiene que ser atendido con urgencia, (incluso existen otros que lo rebasan) fijar la mirada con un enfoque social sobre estas problemáticas, es cada vez más necesario.

Bibliografía

- Aguilar, A. (2015). Municipio y gobernanza. En A. Aguilar, A. Inoue, & K. Ramírez, *Desarrollo municipal. Una visión contemporánea* (págs. 39-56). México: UAEM.
- Connolly, P. (2012). La urbanización irregular y el orden urbano en la Zona Metropolitana del Valle de México (1990-2005). En C. Salazar, *Irregular. Suelo y Mercado en América Latina* (págs. 379-425). D. F., México: El Colegio de México.
- Coulomb, R. (2010). La planeación y la gestión urbana frente a la utopía de la ciudad incluyente. En *La gestión incluyente en las grandes ciudades*. D. F., México: UAM UNAM UNAH.
- Coulomb, R., & Herrasi, M. E. (1993). Espacios y actores sociales de la autogestión urbana en la Ciudad de México. En R. Coulomb, & E. Duhau, *Dinámica urbana y procesos socio-políticos*. D. F.: CENVI UAM-A.
- Dussel, E. (2017). *Para una ética de la liberación latinoamericana*. D. F., México: Siglo XXI.
- Esquivel, M. T., & Flores, R. (2008). Análisis e implicaciones del Bando 2 en la distribución de la población metropolitana. *Revista Anuario de Espacios Urbanos*, 151-175.
- Esquivel, M. T., Flores, R., & Ponce, G. (2006). Dinámica demográfica y espacial de la Zona Metropolitana del Valle de México. En M. S. Cruz, *Espacios Metropolitanos 2. Población, planeación y políticas de gobierno* (págs. 15-46). D. F.: Editorial de la Red de Investigación Urbana y Universidad Autónoma Metropolitana.
- Garza, G. (1985). *El proceso de industrialización en la ciudad de México (1821-1970)*. D. F., México: El Colegio de México.
- González, M. S. (2016). *La privatización de los espacios del transporte público. El caso de la estación de transferencia modal "Cuatro Caminos", Estado de México*. CDMX, México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Mattos, C. A. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. En C. A. Mattos, & C. L. Sociales (Ed.), *América Latina: cidade, campo e turismo* (pág. 36). Sao Paulo, Brasil: CLACSO.
- Mattos, C. D. (2005). Gestión territorial y urbana: de la planeación a la governance. (R. N. Urbana, Ed.) *Ciudades "Planeación urbana"*.

- Medina, S., & Tapia, M. (5 de Diciembre de 2016). La captura de plusvalías y los contratos multianuales en la Constitución de la Ciudad de México. *Nexos*.
- Navarro, B. (1990). El transporte urbano: ¿punta de lanza para la modernidad? En M. Perló, *La modernización de las ciudades en México*. México: UNAM.
- Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Nicolás Romero 2014 - 2030. (Mayo de 2014). Nicolás Romero, Estado de México, México.
- Reese, E. (2011). Instrumentos de gestión urbana, fortalecimiento del rol del municipio y desarrollo con equidad. *Carajillo de la ciudad. Revista digital del Programa en Gestión de la Ciudad*.
- Sagredo, F., & Carbonetti, H. (Diciembre de 2003). *Elementos clave y perspectivas prácticas en la gestión urbana* (Vol. 73). Santiago de Chile: CEPAL.
- Solís, I. (2016). El caciquismo en México: la otra cara de la democracia mexicana. El caso del caciquismo urbano en el Estado de México. (C. d. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Ed.) *Estudios Políticos*(37), 167-192.
- Vargas, G. (2011). *Nicolás Romero entre la memoria y el siglo veintiuno*. Nicolás Romero, Estado de México, México.

Anexos

Figuras

Figura 1. Mapa de ubicación de Nicolás Romero, municipios colindantes y la ZMVM.....	9
Figura 2. Pirámide poblacional de Nicolás Romero.....	10
Figura 3. Comparación de la dinámica poblacional.....	11
Figura 4. Comparación de la vivienda.....	12
Figura 5. Fotografía histórica de la fábrica “Molino Viejo”, hoy La Colmena.....	15
Figura 6. Fotografía histórica de la Fábrica de “Río Grande”, hoy San Ildefonso.....	16
Figura 7. Fotografía histórica de la Fábrica de Progreso Industrial.....	17
Figura 8. Fotografía histórica del ferrocarril de Monte Alto.....	18
Figura 9. Tabla de puntos conflictivos por el transporte público sobre carretera principal	20
Figura 10. Mapa de señalización de principales carreteras de Nicolás Romero.....	23
Figura 11. Fotografía histórica de un camión “guajolotero” de la línea de Monte Alto.....	24
Figura 12. Fotografía histórica de un camión “guajolotero” de la línea Anasa.....	25
Figura 13. Integración de factores estratégicos para el análisis.....	38
Figura 14. Tabla descriptiva de las características básicas de los informantes.....	39
Figura 15. Fotografía ilustrativa de las cámaras de videovigilancia ubicadas en las unidades de transporte público.....	41
Figura 16. Cuadro con información amplia sobre las rutas de autobuses y combis en Nicolás Romero.....	44
Figura 17. Fotografía ilustrativa de los “Road Zipper” para implementar el carril reversible.....	49

Guiones de entrevista

Guion 1. Entrevista a concesionario del transporte público.....	62
Guion 2. Entrevista a conductor del transporte público.....	63

Guion 1. Entrevista a concesionario del transporte público

Fecha de la entrevista:

Hora de la entrevista:

Lugar:

Entrevistadora: Sofía Velasco Carro.

Entrevistado/a:

Edad:

Buen día/tarde/noche, mi nombre es Sofía Velasco Carro, soy estudiante de Sociología en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

El objetivo principal de la entrevista, es tratar el tema del transporte público en el municipio, ya que estoy realizando mi trabajo terminal y en él abordo dicho tema. Le agradezco por adelantado su colaboración y por su tiempo para responder las siguientes preguntas.

La información que usted me proporcione, será tratada confidencialmente y con fines netamente académicos.

Pedir autorización para grabar la entrevista y citar su nombre.

Preguntas introductorias

¿Cómo ha sido su trayectoria como dueño/encargado de unidades de transporte público?

¿Cuáles son las responsabilidades que asume?

Preguntas de contenido

¿Usted cómo observa el tema del transporte en el municipio?

En su opinión, ¿Cómo es la relación los transportistas con el gobierno para llevar a cabo el funcionamiento del servicio?

¿Usted/es como dueño/s/encargado/s han planteado propuestas al municipio para mejorar el servicio del transporte público?

¿Existen o cuáles han sido los principales retos para llevarlas a cabo?

¿Cómo considera que es el servicio de transporte? ¿Cuál es su opinión acerca de él?

¿Cuáles cree usted que deban ser las prioridades de los dueños/encargados del servicio del transporte público, tanto con los trabajadores, los usuarios y el gobierno?

¿El servicio de transporte público es un buen negocio? ¿Por qué?

Cierre de la entrevista

Finalmente, usted, ¿Podría contarme alguna experiencia?

Muchas gracias por su colaboración y su tiempo, como le comentaba al inicio de la entrevista, la información que usted me proporcionó es totalmente confidencial y con fines puramente académicos.

Guion 2. Entrevista a conductor del transporte público

Fecha de la entrevista:

Hora de la entrevista:

Lugar:

Entrevistadora: Sofía Velasco Carro.

Entrevistado/a:

Edad:

Buen día/tarde/noche, mi nombre es Sofía Velasco Carro, soy estudiante de Sociología en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

El objetivo principal de la entrevista, es tratar el tema del transporte público en el municipio, ya que estoy realizando mi trabajo terminal y en él abordo dicho tema. Le agradezco por adelantado su colaboración y por su tiempo para responder las siguientes preguntas.

La información que usted me proporcione, será tratada confidencialmente y con fines netamente académicos.

Pedir autorización para grabar la entrevista y citar su nombre.

Preguntas introductorias

¿Cómo ha sido su trayectoria como conductor de unidades de transporte público?

¿Cuáles son las responsabilidades que asume?

Preguntas de contenido

¿Usted cómo observa el tema del transporte en el municipio?

En su opinión, ¿Cómo es la relación los transportistas con el gobierno para llevar a cabo el funcionamiento del servicio?

¿Cómo considera que es el servicio de transporte? ¿Cuál es su opinión acerca de él?

¿De quién cree usted que sea la responsabilidad de mejorar el servicio de transporte público?

¿Existen o cuáles han sido los principales retos para llevarlas a cabo?

¿Cuáles cree usted que deban ser las prioridades de los conductores del servicio del transporte público, tanto como trabajador, con los usuarios y el gobierno?

¿Trabajar como conductor de transporte público es un buen empleo? ¿Por qué?

Cierre de la entrevista

Finalmente, usted, ¿Podría contarme alguna experiencia en su labor diaria como conductor de transporte público?

Muchas gracias por su colaboración y su tiempo, como le comentaba al inicio de la entrevista, la información que usted me proporcionó es totalmente confidencial y con fines puramente académicos.

Guion 3. Entrevista a funcionario público

Fecha de la entrevista:

Hora de la entrevista:

Lugar:

Entrevistadora: Sofía Velasco Carro.

Entrevistado/a:

Edad:

Buen día/tarde/noche, mi nombre es Sofía Velasco Carro, soy estudiante de Sociología en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

El objetivo principal de la entrevista, es tratar el tema del transporte público en el municipio, ya que estoy realizando mi trabajo terminal y en él abordo dicho tema. Le agradezco por adelantado su colaboración y por su tiempo para responder las siguientes preguntas.

La información que usted me proporcione, será tratada confidencialmente y con fines netamente académicos.

Pedir autorización para grabar la entrevista y citar su nombre.

Preguntas introductorias

Licenciado/a:

¿Cómo ha sido su trayectoria como funcionario público?

¿Cuáles son las responsabilidades que asume como subsecretario de gobierno?

Preguntas de contenido

¿Usted cómo observa el tema del transporte en el municipio?

¿Cuáles han sido las principales preocupaciones y/o acciones municipales en materia del transporte?

En su opinión, ¿Cuál es la relación del gobierno con los transportistas para llevar a cabo el funcionamiento del servicio?

¿Cuáles son las propuestas que el gobierno municipal ha hecho para mejorar el transporte público?

¿Existen o cuáles han sido los principales retos para llevarlas a cabo?

¿Cómo considera que es el servicio de transporte? ¿Cuál es su opinión acerca de él?

¿Cuál cree que deba ser el papel de la planeación en el transporte?

Cierre de la entrevista

Finalmente, usted, ¿Utiliza el transporte público? ¿Podría contarme alguna experiencia?

Muchas gracias por su colaboración y su tiempo, como le comentaba al inicio de la entrevista, la información que usted me proporcionó es totalmente confidencial y con fines puramente académicos.

Le deseo éxito durante su gestión y en sus próximos proyectos laborales.