

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE COAHUILA
DIVISION DE POSTGRADO
UNIDAD TORREÓN
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES
MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL**



**EL PAPEL DE LOS USUARIOS EN LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE
URBANO PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL MUNICIPIO DE TORREÓN,
COAHUILA.**

**TESIS
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE MAESTRO EN
DESARROLLO REGIONAL**

**PRESENTA
SINDY YANETH DE LA TORRE PACHECO**

**TORREÓN, COAHUILA
2009**

CAPÍTULO I

REGIÓN, DESARROLLO, POLÍTICAS Y TRANSPORTE.

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO II.
ANTECEDENTES HISTÓRICOS

CAPÍTULO III.
TRANSSIGLO

CAPÍTULO IV.
LOS USUARIOS

A mis padres

A Mike

REFLEXIÓN FINAL

RESUMEN

El presente trabajo es una investigación sobre la más reciente reforma al Sistema de Transporte Público Urbano del Municipio de Torreón, Coahuila denominado TRANSSIGLO y desarrollado por LOGIT, SA por encargo del Ayuntamiento 2003-2005 y luego seguido por el Ayuntamiento 2006-2009. Este estudio parte del enfoque y las percepciones de los usuarios, del mencionado Sistema de Transporte, durante la realización de las reformas.

Este tema fue escogido por la importancia que tiene el transporte público para el desarrollo regional y este Sistema de Transporte Público se eligió entre los de los demás municipios de la Comarca Lagunera, por ser este el que tiene un mayor número de usuarios y por encontrarse en un periodo de ampliaciones, cambios y reformas, constantes y dirigidos.

¿Cuál es el papel de los usuarios del transporte público urbano en las reforma del sistema de transporte público de Torreón, Coahuila? Se responde en este trabajo a partir de cuatro preguntas: ¿Qué es una política pública? ¿Cómo se ha conformado el Sistema de Transporte Público de Torreón? ¿Cuál es el papel de los usuarios en TRANSSIGLO? ¿Cuál es la percepción de los usuarios acerca de su participación en la reforma del sistema de transporte público? Estas preguntas parten del supuesto que a una mayor identificación el proyecto habrá una menor oposición a los cambios impulsados por estos.

Palabras claves: Comarca Lagunera, política pública, transporte público urbano,

percepción.

SUMMARY

This is an investigation of the most recent reform to the *Sistema de Transporte Público Urbano* (Public Urban Transport System) of the Municipality of Torreón, Coahuila named TRANSSIGLO and developed by LOGIT, SA commissioned by the 2003 – 2005 Council and later continued by the 2006 – 2009 Council. This studied in part the focus and the perceptions of the users of the aforementioned Transport System while the reforms were carried out.

This topic was chosen for the importance of public transportation to regional development and this Public Transport System was chosen from among the systems from the rest of the municipalities of the Comarca Lagunera because it has the largest number of users and is in a period of constant managed expansion, change and reform.

What role do the users of the public urban transport system in Torreón, Coahuila have? This question is answered using four questions: What is a public policy? How has the Public Transport System of Torreón been shaped? What is the role of the users in TRANSSIGLO? What perception do users have of their participation in public transport system reform? These questions are asked under the assumption that with greater identification the project will face less opposition to changes driven by its users.

Keywords: Comarca Lagunera, public policy, urban public transport, perception.

AGRADECIMIENTOS

A cada uno de los maestros que me ayudaron a ampliar mi perspectiva sobre diferentes temas. En especial a la Dra. Blanca, Dr. Ornelas y Mtro. Avelino que me dieron la oportunidad de trabajar con ellos fuera del aula y me han apoyado en otros proyectos de investigación y de vida. Al Mtro. Roberto que me incluyó dentro de la planta docente de la FCP y S.

A mis compañeros de la maestría quienes hace tres años nos hemos convertido en amigos, consejeros, complices, colaboradores, viajeros y sobre todo cocineros. Gracias por haberme aceptado sin importar la diferencia de edad.

A los empleados del IMDT que durante cuatro meses se convirtieron en mis compañeros de trabajo y me atendieron siempre con amabilidad, dedicación y con el firme propósito de que pudiera encontrar toda la información necesaria. A Carlos Castaño quien ya no labora ahí pero me guio en mis viajes al pasado.

A mi esposo por su comprensión y apoyo que fue tan grande como para convertirse en mi asistente de investigación.

ÍNDICE

Introducción	7
Capítulo I- Región, desarrollo, política y transporte	14
I.1. La región	14
I.2. Desarrollo	17
I.3. Las comunicaciones y el transporte	19
I.4. Las nuevas perspectivas	22
I.5. Las ciudades y los asuntos públicos	23
I.6. Los problemas públicos y la participación ciudadana	25
I.7. Políticas de Estado o políticas públicas	29
I.8. El caso de TRANSIGLO	31
I.9. TRANSSIGLO como política	37
II. Antecedentes	41
II.1. El transporte en la Comarca Lagunera	41
II.2. El tranvía	41
II.3. Los camiones	46
II.4. Primeros intentos de modernización	53
II.5. Intentos ciudadanos	56
II.6. Reformas para solucionar problemas	57
II.7. Los intentos de reestructuración	60
II.7.1. Administración 1988-1990	60
II.7.2. Administración 1991- 1993	60
II.7.3. Administración 1997-1999	68

III. TRANSSIGLO	73
III.1. Antecedentes	73
III.2. TRANSSIGLO	75
III.2.1. Proyecto	75
III.2.2. Estado del sistema	77
III.2.3. Recomendaciones	84
III.3. Acciones	91
IV. Usuarios	95
IV.1. El transporte y sus usuarios	95
IV.2. La percepción de los usuarios	97
IV.2.1. Género	99
IV.2.2. Edad	99
IV.2.3. Uso del transporte	100
IV.2.4. Opinión sobre el sistema de transporte	102
IV.2.5. Cambios que más le agradán	105
IV.2.6. Cambios que menos le agradan	107
IV.2.7. Percepción de participación en la modernización	109
IV.2.8. Opinión sobre TRANSSIGLO	113
Reflexión final	114
Fuentes	119

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Modelos sobre políticas públicas	33
Figura 2. Plano oficial de Torreón, Coahuila 1933	47

Figura 3. Plano oficial de Torreón, Coahuila 1952	52
Gráfico 1. Distribución de los encuestados por género	99
Gráfico 2. Distribución de género por edad	100
Gráfico 3. Distribución de uso del transporte	100
Gráfico 4. Distribución de uso del transporte en hombres	101
Gráfico 5. Distribución de uso del transporte en mujeres	102
Gráfico 6. Opinion sobre el sistema de transporte	103
Gráfico 7. Opinion sobre el sistema de transporte en mujeres	103
Gráfico 8. Opinion sobre el sistema de transporte en hombres	104
Gráfico 9. Opinion sobre el sistema de transporte por quinquenios	104
Gráfico 10. Opinion sobre el cambio en el sistema de transporte que más le agrada	105
Gráfico 11. Opinion sobre el cambio en el sistema de transporte que más le agrada por edad	105
Gráfico 12. Opinion sobre el cambio en el sistema de transporte que menos le agrada	107
Gráfico 13. Opinion sobre el cambio en el sistema de transporte que menos le agrada por edad	105
Gráfico 14. Percepción de la participación en la modernización	109
Gráfico 15. Percepción de la participación en la modernización por edad	110
Gráfico 16. Percepción de la participación en la modernización por género .	110
Gráfico 17. Percepción de la participación en relación con el sistema de transporte	
Gráfico 18. Percepción de la participación en la modernización por uso	112

INTRODUCCIÓN

Mi interés personal en el tema del transporte nació a raíz de un viaje por Europa en el que me percate del nivel de eficiencia y buen estado de los sistemas de transporte público incluso en países con situaciones económicas parecidas a México como la República Checa. Mientras estaba fuera de Torreón utilizando uno de estos sistemas me pregunto ¿Cómo sería Torreón con un servicio así? Imagine el Bulevar Revolución sin el ruido de los escapes de cinco camiones, que tratan de competir por el pasaje y en su afán de llegar primero a la parada, se rebasan unos a otros e incluso uno se adueña del carril de extrema izquierda. Imagine un Torreón en silencio donde no se escuchan los frenones de los autobuses, los gritos de los checadores, la música del cantante callejero que desea que su voz se escuche sobre la cumbia de la radio y las singulares frases de los vendedores ambulante. Imaginándome en ese mundo utópico, tome la decisión de elabora mi tesis de maestría sobre este tema.

Objetivos

Objetivo general

Conocer el papel de los usuarios en la modernización del transporte urbano de pasajeros en el municipio de Torreón, Coahuila.

Objetivos particulares:

- Determinar la relación entre desarrollo regional y transporte.
- Definir si TRANSSIGLO es una política pública o política de Estado.

- Narrar como se conformó el sistema de Transporte Público de Torreón.
- Revisar cuales han sido los intentos de modernización del transporte público de Torreón.
- Examinar el proyecto de transsiglo y el papel de los usuarios en cada una de sus etapas.
- Conocer si los usuarios del Transporte Público Urbano de Torreón se perciben como actores en el diseño de TRANSSIGLO.

Justificación

En México la temática del transporte público urbano ha sido poco abordado desde la perspectiva social, y el tema de esta investigación: el papel de los usuarios en la modernización de un sistema de transporte público es innovador.

Este estudio aportará datos a la discusión referente a las Políticas Públicas y Políticas de Estado; a los procesos de apropiación o identidad de las políticas y acerca de los mecanismos que nuestros gobernantes usan para resolver los problemas públicos.

Problema

En la ciudad de Torreón, Coahuila y sus áreas conurbanas el sistema de transporte público esta conformado por autobuses de pasajeros que son concesionados a particulares. El estado general de las unidades que ofrecen el servicio es “malo” (unidades viejas a las que se les ha dado poco mantenimiento) y la logística de las operaciones tiene una base informal, es decir, la manera en la que se ofrece el servicio no se encuentra regulada ni es

generalizada (presencia de checadores y ayudantes de los chóferes que se encargan de avisar con golpes en la carrocería las paradas).

Estos entre otros motivos como la falta de regulación o en su defecto de cumplimiento de las normas de tráfico, impacto ambiental (contaminación del aire y auditiva) nos hacen pensar que nos encontramos en una etapa muy parecida a lo que Goulias (2003) define como proceso tradicional y que esta caracterizado por la congestión, la inaccesibilidad al transporte, la falta de practicidad para desempeñar su fin (movilidad) y los impactos a gran escala de índole ambiental, de igualdad social y desarrollo económico.

En la mayoría de los países primer mundistas, podemos decir que, esta etapa ya se ha superado, de hecho los movimientos de modernización del transporte urbano comenzaron en la década de 1960. Por ejemplo en Estados Unidos hasta la década de los sesentas las decisiones acerca del modo del transporte se hacían basadas solo en los costos de operación del transporte, por lo que no se ponía atención ni cuidado en los impactos que este servicio tenía de manera ecológica ni sociocultural. El transporte se veía desde una manera unidimensional. A mediados de esa década se le empezó a dar una visión multidimensional al transporte y se incluyeron otros factores en la planificación y operación de este servicio.

En Torreón, esta visión no se ha aplicado aun, por lo que el auto transporte se sigue viendo como una empresa en donde hay una relación de cliente – proveedor muy desigual ya que no existen otras alternativas de bajo costo para que los usuarios puedan resolver sus necesidades de movilidad. Sin embargo, varios han sido los intentos infructuosos de llevar a cabo una modernización.

El ultimo intento comenzó a gestarse en el 2002, para y por orden del H.

Ayuntamiento municipal, y aun se esta llevando a acabo. *El Plan de Modernización del Transporte Público Urbano de Pasajeros de la Ciudad de Torreón, Coahuila* (TRANSSIGLO), es resultado de un proceso metodológico de seis etapas y once líneas de estudio, con dichos resultados se armaron los cinco planes que conforman TRANSSIGLO. De estos planes se desprenden 28 programas integrados por 94 acciones, de las cuales 36 son para realización en un plazo inmediato, 50 acciones de corto plazo, 24 de mediano plazo y dos de largo plazo (TRANSSIGLO, 2005).

En 2005 existía un total de 49 rutas con 533 camiones, cuya edad promedio era de 12 años (1992). De todas las rutas Ruta Sur Dalias es la de mayor afluencia con 37 000 usuarios diarios y la de menor es la ruta Metalúrgica con 6000. Diariamente se realiza un total promedio de 294,170 viajes, dicha cantidad de viajes son el equivalente a si la mitad de la población de Torreón hiciera un viaje de ida diario (TRANSSIGLO, 2005).

En este trabajo se pretende conocer:

- ¿Cuál es el papel de los usuarios en la modernización del transporte urbano de pasajeros un el municipio de Torreón?
- ¿Cómo podríamos definir a TRANSSIGLO como política pública o política de Estado?
- ¿Cuál es la relación entre transporte y desarrollo regional?
- ¿Como se conformó a través del tiempo, el sistema de transporte público de pasajeros en Torreón?
- ¿Cuáles han sido los intentos de modernización del transporte público de pasajeros en Torreón?

- ¿Cuál es el papel de los usuarios en el desarrollo de TRANSSIGLO?
- ¿Qué mecanismos de comunicación (retroalimentación) tiene TRANSSIGLO? ¿Son necesarios? ¿Cómo funcionan?
- ¿Cómo se perciben los usuarios del transporte público de pasajeros de Torreón, en relación con su papel en TRANSSIGLO? ¿Cómo actores?

Metodología

La presente investigación se dividirá en tres etapas:

Primera etapa

Durante la primera etapa de esta investigación se llevó acabo una *revisión bibliográfica y documental*, mediante la cual se conocío el estado del problema y se hizo un acercamiento al sistema del transporte a nivel municipal, la situación general del servicio, su historia y se comenzó a armar el marco teórico. También se realizó un *acercamiento* con las instituciones que poseen acceso a la información referente al programa TRANSSIGLO. Se construyó una lista de contactos que se utilizó para la recopilación de información. Como parte final de esta primera etapa se *construyó el protocolo* de investigación, el guión de la investigación, se crearan los borradores de las encuestas para los usuarios.

Segunda etapa

Esta etapa de la investigación comprendió el trabajo de investigación tanto documental como la realización de las encuestas a los usuarios. La información documental que se recopilo a partir de la información disponible en el municipio a

través del Instituto Municipal de Documentación de Torreón (IMDT) Eduardo Guerra y sus actas de cabildo, gacetas y mapas con las que se elaboró el segundo capítulo de este documento. De igual manera se recopilo información de la Dirección General de Autotransporte y de la Dirección de Vialidad a través de Transparencia Municipal.

La recopilación de los datos tuvo algunas dificultades entre las que se encuentran el difícil acceso a los documentos de TRANSSIGLO o en caso de haberlos obtenido por medio de transparencia, la mutilación de los mismos. Algunas de las solicitudes de información fueron negadas por tratarse de “confidenciales” y no se podía a apelar ante el Instituto Coahuilense de Acceso a la Información Pública (ICAI) por que en ese momento de la investigación la dependencia estatal sostenía una demanda en contra de la dependencia municipal.

Los datos recabados del IMDT Eduardo Guerra se encontraban disponibles en los libros de las Actas de Cabildo originales. La antiguedad de los documentos – desde 1917 hasta la fecha- y su formato - escritos a mano hasta la década de los setenta- dificulto el análisis de la información. Una limitante de estos documentos fue la inexistencia de dos libros y la falta de acceso a los documentos de menos de tres años. El horario del IMDT, la faltra de disponibilidad de los documentos en formato digital o para copias y la ausencia de una guia completa sobre las actas fueron factores que alargaron a más de 6 meses esta etapa de la investigación.

Esta etapa también comprendio la realización de 100 encuestas en tres puntos diferentes del Boulevard Revolución durante el mes de septiembre del 2009. Los datos que se levantaron incluyen edad, género, uso principal del transporte, opinión sobre el sistema de transporte urbano, cambio que más le agrada, cambio que menos le agrada,

percepción sobre su participación en la modernización y opinión sobre TRANSSIGLO (ver anexo 1). Paralelamente, en algunos casos se obtuvo información extra de los informantes.

Tercera etapa

En esta etapa *se organizo la información* recogida durante el trabajo de campo y la *investigación bibliográfica*, se *analizo* la totalidad de los mismos. El investigador *escribio la tesis* de Maestría en Desarrollo Regional “El papel de los usuarios en la modernización del Transporte Público Urbano en el municipio de Torreón”.

Hipótesis

El papel de los usuarios del Transporte Público Urbano de Pasajeros de la Ciudad de Torreón, Coahuila se limitó a los canales de comunicación que el gobierno municipal implemento en la realización del Proyecto TRANSSIGLO.

I.1.La región

Las ciudades de Torreón, Gómez Palacio y Lerdo están unidas geográficamente. Si uno hace un recorrido por coche a lo largo de las mancha urbana no podría distinguir donde comienza y acaba cada una de estas, la única manera que tenemos para saber que se encuentra en municipios e incluso estados diferentes son los anuncios de bienvenida y de buen viaje que cada uno de los gobiernos municipales se ha encargado de montar. Pero, esta mancha urbana tiene un principio y un fin. Es fácil poder decir que las ciudades comprendidas dentro de la marcha urbana están relacionadas pero ¿hasta dónde existe esta relación con los lugares cercanos a la mancha urbana?, ¿Por qué podemos decir que estos lugares consisten más que una metrópoli, una región?

En primer lugar ¿por qué distinguimos entre regiones? Aunque veamos al globo terráqueo como una unidad somos capaces de distinguir los diferentes paisajes que existen a lo largo de éste. Es innegable la existencia de diferentes ecosistemas con características particulares de clima flora, fauna. También somos capaces de diferenciar entre las montañas, los lagos, las playas, etc.

El concepto de región es un concepto geográfico y, en consecuencia, es el espacio donde se desarrolla la vida humana, espacio que es transformado por la vida del hombre. Los geógrafos al estudiar la tierra tuvieron la necesidad de dividirla en regiones para poder analizarla (*Bouche en Viqueira, 2002, p.17*).

La geografía es la ciencia donde el concepto de región se desarrolla, pero a partir de la década de 1980 las ciencias sociales y económicas redescubrieron este concepto viéndolo no como un resultado de relaciones político económicas sino, como una unidad social (Storper, 1997).

El distinguir a la región como una unidad social también nos facilita el trabajo de delimitar esta zona, por que ahora más que basarnos en límites geográficos nos podemos basar en relaciones económicas, políticas y sociales. Dejando en claro que en este trabajo no hablaremos sobre una región natural. Aun así tenemos varias opciones para definir en base a qué criterios definiremos el concepto de región.

Una región sociocultural seria la expresión espacial de un proceso histórico particular, que ha determinado que la población del área esté organizada en un sistema de relaciones sociales que la sitúan en el contexto de la sociedad global en términos de relaciones características particulares con el todo y con las demás regiones. (Bonfil, 1973, p. 177 en Giménez, 1994, p.165).

La región económica se define como el resultado de procesos económico- políticos, es la localización geográfica donde se llevan a cabo las relaciones económicas (Storper, 1997). En cambio, la región política es aquella zonificación que se realiza con base en una política pública o que coincide con los límites de zonas administrativas.

Ninguno de estos enfoques está completo, ya que cada una de las anteriores definiciones tiene el sesgo que le proporciona cada una de las ciencias. Para este trabajo definiremos región como una zona geográfica que es reconocida por los gobiernos como una unidad, con límites administrativos definidos, dentro de los cuales se desarrollan actividades económicas, sociales y culturales en las que se involucra a un grupo de población que ha compartido un proceso histórico similar (Bonfil, 1977; Gimenez 1994; Storper, 1997; Scott, 1998).

En esta definición podemos ver una conjugación de las características preescritas tanto en la forma funcional o formal, es decir, tomando en cuenta que el área sea

homogénea; y la forma nodal o funcional, en la cual la unidad está impartida ya que existe organización alrededor de un nodo común (Johnston, 1991 en Cuervo González, 2003).

Es innegable que el concepto de región tradicionalmente ha tenido una carga teórico-conceptual de la economía y la geografía más que de otras ciencias. Desde ambas perspectivas el desarrollo del concepto de Región durante el siglo XIX y hasta la primera guerra mundial se llevó a cabo en los países europeos de una manera muy localista, es decir, los objetos de estudio en los que se utilizaba el término “región” tenían un carácter nacional.

la aparición y el desarrollo de la economía regional en la posguerra esta ligada al enunciado estatal de la región como “problema” la región se impone así como objeto de análisis económico porque es parte de una conciencia colectiva encarnada en la necesidad de una política (Cuervo González, 2003, p. 32).

El asumir a la región como problema la relaciona con el desarrollo, dicha visión fue la predominante en América Latina durante el periodo de posguerra hasta los años ochentas (Cuervo González, 2003; Moncayo Jiménez, 2003).

Así pues la Comarca Lagunera se ha definido tradicionalmente como una región, que se encuentra dentro de los territorios de los estados de Durango y Coahuila. A través de los años se han definido y redefinido los límites de esta región, dependiendo del objetivo del estudio o dependencia que elabora esta definición y la importancia que le asigna a la forma nodal o formal. En este trabajo nosotros usaremos la definición oficial proporcionada en la declaración de la Zona Conurbada de la Laguna, el 6 de octubre de 1976 y 16 de julio de 1977.

Donde se estipula que la región está conformada por los municipios de San Pedro,

Fco. I. Madero, Matamoros, Viesca, Torreón, Tlahualilo, Mapimí, Lerdo, Cuencamé y Gómez Palacio. Los primeros cinco del estado de Coahuila y los últimos cinco del estado de Durango, con una extensión territorial total de 40,523 km² (Santibáñez, 1992).

I.2 Desarrollo regional

La región ha sido tradicionalmente la manera en la que se han articulado los intentos para alcanzar el desarrollo. Desde la década de los ochentas tanto las ciencias políticas como la geografía han introducido nuevas perspectivas a los enfoques del desarrollo regional en América Latina entre los que se encuentran el Modelo de Crecimiento Endógeno (MCE); Nueva Geografía Económica (NGE); Acumulación Flexible (AF); Economía Regional en Red; Desarrollo Sustentable; y la nueva corriente de Desarrollo Territorial (Moncayo Jiménez, 2003).

Pero ¿qué tan importantes son las regiones en el mundo globalizado? ¿Aún podemos considerar a la región como un elemento determinante de el desarrollo? Estas son preguntas que en los últimos años, especialmente a partir de la década de los noventa se han planteado los estudiosos. Y no es difícil poner en duda la capacidad de “la región” como promotora del desarrollo después de las experiencias de desarrollo desigual en México.

Antes de adentrarnos más en el tema del desarrollo es necesario referirse a su definición. Primeramente el desarrollo está ligado a la palabra progreso. El progreso tiene un sentido positivo, es decir, siempre está relacionada con el mejoramiento de algo. En cambio, el desarrollo tiene una relación con el crecimiento, el aumento y no siempre tiene un fin positivo. El desarrollo también es el conjunto de las diferentes etapas por las cuales llega un ser vivo para alcanzar su madurez.

El desarrollo tiene diversas acepciones, desde el punto de vista psicológico,

sociológico, económico, etc. La más comúnmente usada en la implementación de política publicas, y la que se quiere alcanzar mediante estas es el desarrollo económico. Aquí definiremos el desarrollo como “la mejoría cualitativa y perdurable de una economía y su funcionamiento” (Pariat, 2000, p.89), siendo las regiones el espacio donde se lleva a cabo esta mejoría.

Como ya dijimos se ha puesto en duda en los últimos años el papel de las regiones como instrumentos para impulsar el desarrollo. El desarrollo desigual, que mencionábamos antes se refiere a la concentración de recursos tanto económicos como sociales dentro de un área menor perteneciente a una región, dicha área normalmente era la ciudad más importante desde el punto de vista económico o comercial de la región.

El ejemplo de La Comarca Lagunera es claro, la región comprendida por 10 municipios tiene un centro conformado por tres de los municipios y en específico las ciudades de estos. El desequilibrio en la distribución de recursos, personas y servicios entre un área rural y la zona urbana es abismal. Es por eso que Barkins (1970) define el desarrollo como la búsqueda del equilibrio, de la igualdad.

Han existido diferentes maneras en la que los estudiosos han dado explicación a este fenómeno de distribución de recursos en una región aunque no ahondaremos en ellos. Todos coinciden que se han fortalecido ciudades y zonas metropolitanas dentro de las regiones, donde como ya se dijo se concentran recursos.

Ahora algunos estudiosos (Castells, 1997; Ianni,) creen que las redes de ciudades conforman la nueva organización geográfica del desarrollo.

la importancia relativa de las relaciones entre ciudad y región parece disminuir con respecto a las relaciones que vinculan entre sí a ciudades de distintas regiones o

países... Nuevas actividades se concentran en polos específicos, lo cual implica una creciente disparidad entre polos urbanos y sus hinterlands respectivos. (*Capellán, 1991 en Borja y Castells, 1997, p. 38 – 39*)

Sin que deje de haber autores que apoyen el papel de las regiones en la globalización como Stopper :

Hay ciertamente las conexiones entre lo que ocurre en la economía capitalista en general y lo que ocurre en las ciudades ... Pero estos cambios, mientras muy importantes, no se limitan únicamente a las ciudades, y de manera simultanea, de lo que ocurre en las ciudades, parece más dramático lo que se podría contar tomando en cuenta únicamente las ciudades. (*Stopper, 1997, p.233*)

I. 3 Las comunicaciones y el transporte

Sin duda a equivocarnos, cualquiera que sea la perspectiva de organización territorial para el desarrollo con la que estemos más de acuerdo, es innegable la importancia de las comunicaciones y el transporte en el proceso de mundialización y regionalización. Los sistemas de telecomunicaciones han tenido un efecto de acortamiento o achicamiento del mundo, y gracias a estos podemos mantener redes sociales y económicas en diferentes partes del globo terráqueo.

Así mismo, el transporte tiene dos sentidos dentro del proceso de intercambio en las redes económicas o sociales. El primero es la movilización de mercancías y materias primas acortando la distancia entre ciudades y regiones. El segundo es transportando a las personas que elaboran dichas mercancías o extraen las materias primas.

Se hace una distinción aquí no solo por que exista una diferencia en el lenguaje

coloquial entre el transporte de carga y el de pasajeros, sino por que la movilización de mercancías tiene en la actualidad un sentido interregional e incluso internacional, que se compone de un ir y venir constante de mercancías, materias primas y combustibles. En tanto que la mano de obra suele trasladarse de manera frecuente (diariamente, semanalmente) dentro de las regiones y por temporadas más largas (mensualmente, bimensualmente, semestralmente, etc.) de una manera interregional.

El transporte es pues “el movimiento de personas y mercancías por los medios que se utilizan para ese fin” (Hay, 2002, p.19). En la actualidad en las zonas urbanas el transporte de pasajeros dentro de la ciudad o dentro y fuera de las zonas conurbadas es de suma importancia para el crecimiento y desarrollo económico y social de las regiones. Para que este flujo de personas se lleve a cabo existen en casi todas las ciudades algún tipo de sistema de transporte que puede ser definido en su sentido mas amplio como “consiste de las facilidades fijadas, el flujo de entidades, y el control del sistema que permite a la gente y los bienes resolver la fricción del espacio geográfico eficientemente para poder participar en tiempo en una actividad deseada.” (Papacostas y Prevedouros, 2001, p.1)

El desarrollo de un sistema de transporte dentro de una región es importante ya que mediante este la mano de obra puede llegar a sus lugares de trabajo; tener acceso a centros de capacitación; y desarrollar su papel de consumidor. Un sistema inadecuado de transporte afectaría enormemente la manera en la que las relaciones económicas se llevan a cabo en una región, es por eso que se dice que “El progreso de la modernización esta acompañado por un énfasis en la movilidad urbana y el crecimiento económico junto con un creciente conocimiento medioambiental” (Thynell, 2005, p.55).

Un sistema de transporte inadecuado e insuficiente genera segregación y exclusión

relacionada con la movilidad. Esta es definida como “el proceso por el cual las personas son impedidas de participar plenamente en la vida económica, política y social de la comunidad, debido a una insuficiente movilidad en un ambiente social construido sobre la base de una alta movilidad” (Cardenas, 2006, p. 154).

Existen innumerables experiencias recientes acerca de las “modernizaciones” de los sistemas de transporte público en América Latina, con las que se trata de combatir la exclusión relacionada con la movilidad, entre las que podemos incluir Bogotá (Martines Olmedo, 2003) Rosario (Cadaval, 2002), Buenos Aires (Kralich, 1998) y Santiago de Chile (Krug, 2003) (Martines Olmedo, 2003). Entre las experiencias en Europa se destacan las de Barcelona, Copenhague y Teherán (Thynell, 2005).

Kralich nos recuerda el impacto que tiene el tamaño de la población y la cantidad de habitantes que se verán afectados a la hora de gestionar los servicios, ya que este elemento es un complejizador de la compatibilización de los intereses. La autora continúa explicando cómo en gran parte de las acciones de gobierno los sectores de menos recursos terminan por quedar rezagados a la hora de la planeación de las acciones gubernamentales, lo cual es preocupante cuando se estudian la política (en el caso de Torreón) va dirigida a aquellas personas que en su mayoría no tienen otra manera de movilizarse por falta de recursos económicos (TRANSSIGLO, 2005).

El transporte se puede observar como una parte del sector de servicios, es decir como una industria o como una herramienta que permite la movilidad no solo espacial sino social de las personas al ser un instrumento que permite la redistribución de la riqueza dentro de los diferentes barrios de una ciudad o localidades de una región. En palabras de Barkins (1970) “la desigual distribución geográfica de la pobreza, coincide con la desigual

aplicación de los recursos disponibles de todo tipo, y ambas coinciden con la desigual distribución del poder (p.30)”, por lo que un mejor sistema de transporte ayudaría a combatir la desigualdad.

Como una consecuencia de esto un adecuado y eficiente sistema de transporte puede estar dentro de los indicadores para medir la calidad de vida. Un ejemplo es la metodología que Dirima Olave Farias (2002) trató de desarrollar para medir la calidad de vida urbana en las ciudades intermedias de América Latina, los resultados de ese trabajo se presentan en el libro *Ciudades intermedias y calidad de vida*. Para poder hablar de calidad de vida el autor identificó cinco dimensiones que se graduaron con el tiempo:

- Dimensión cultural
- Dimensión social (educación, salud, vivienda)
- Dimensión económica en relación al uso del suelo
- Equipamiento y recreación

Existen diferencias entre los conceptos Calidad de vida, Nivel de vida y Satisfacción de vida, ya que estos últimos se miden bajo parámetros económicos y se definen por metas materiales. En cambio existe una relación entre los grados de satisfacción de los grupos humanos con el lugar en el cual ellos viven.

I. 4 Las nuevas perspectivas

Como podemos ver, un adecuado sistema de transporte es un elemento clave que puede facilitar y promover el desarrollo regional o el desarrollo de la ciudad. Probablemente esta es una de las razones por la cual parte de los 250 millones de pesos que

serán destinados a la zona metropolitana conformada por Torreón, Coah; Gómez Palacio, Dgo; y Lerdo, Dgo viene etiquetada bajo el rubro de transporte.

En la decisión de etiquetar dinero para el desarrollo de una zona metropolitana y no una región ni una ciudad, está presente la nueva tendencia de agrupamiento territorial para impulsar el desarrollo que según el estado mexicano es la zona metropolitana.

Con la creación de la zona metropolitana los gobiernos municipales utilizaran sus capacidades de gestión y negociación para implementar políticas que promuevan el desarrollo en un área intermunicipal e interestatal. Uno de los grandes retos de estos procesos de negociación será el de integrar las políticas ya existentes en cada uno de los municipios y rubros.

El transporte público es una de estas áreas en que existen diferentes políticas. El proyecto de TRANSSIGLO en el municipio de Torreón pretende modernizar las unidades y el servicio del transporte público urbano de pasajeros, debido a su carácter urbano se ha excluido hasta hoy la modernización de las unidades que atraviesan de Torreón a Gómez y viceversa. Aun no se sabe de qué manera se utilizará este dinero, pero seguramente el proyecto de TRANSSIGLO se verá afectado.

I.5 Las ciudades y los asuntos públicos

Las ciudades son espacios donde grupos sociales heterogéneos se relacionan entre ellos. Esta heterogeneidad se basa en diferencias económicas, sociales y físicas, que tienen a su vez bases fenomenológicas diversas, es decir, las diferencias entre grupos sociales tienen una base “real”.¹ Nadie puede negar que en una ciudad existen grupos de ciudadanos

¹ Nos referiremos a lo real como a lo objetivo.

que perciben salarios menos onerosos que otros; que estas diferencias permiten a unos vivir en una zona residencial con características distintas a las de los barrios donde el otro grupo social puede vivir; que los ingresos les permiten a unos equipar las casas de manera disímil a la de los otros; que sus hijos vayan a ciertas instituciones escolares diferentes a las de los otros; etc.

Estas desigualdades en el modo de vida se reflejan en la desemejanza de sus intereses. A unos les interesa el cambio de circulación de unas avenidas, a otros la entrada en vigor de la Ley del ISSSTE, a otros la pavimentación de su colonia, etc. Nuestros intereses son reflejos de nuestras necesidades y por eso se asocian con el grupo social al que pertenecemos dentro de la sociedad. Por ejemplo, a alguien no le concierne si se cambia la circulación en un par vial que se encuentra en un rumbo de la ciudad por el cual rara vez transita, sin embargo le atañe si se cambia la circulación de la calle donde vive.

Pero no todos los intereses son exclusivos de un cierto sector de la población y puede haber algunos que sean compartidos por la mayoría de los ciudadanos, como por ejemplo quien será el próximo presidente municipal. Hay asuntos que por su importancia pueden ser catalogados como públicos. Para Uvalle “Los asuntos públicos pueden definirse como un conjunto de necesidades, prerrogativas, expectativas y realizaciones que son canalizados por reglas comunes, a fin de asegurar que la convivencia social se reafirme de acuerdo con la estabilidad y el desarrollo compartido” (1996, p.14).

Según esta definición los asuntos públicos tienen impacto directo en la convivencia social por que la manera en la que estas necesidades, prerrogativas, expectativas y realizaciones son resueltas por el Estado afecta a los grupos sociales que se ven involucrados. Para aclarar esto, digamos que en una comunidad existe un sistema de

transporte público de pasajeros. Este es un asunto público no por que lleve esta palabra en el nombre sino, porque de una u otra manera este servicio está relacionado con un amplio sector de la población: con los usuarios, con los peatones y con los demás conductores.

Existen asuntos que son públicos pero no representan ningún problema debido a que la forma en la que estos se han resuelto ha sido de una manera satisfactoria para la mayor parte de la sociedad, es decir, la convivencia social se vio impactada de manera positiva por este asunto, sin embargo, hay asuntos públicos que si contienen una problemática. Siguiendo con el ejemplo del transporte digamos que en esta ciudad existen problemas con el transporte público de pasajeros: las personas que lo usan piensan que el servicio es deficiente; los peatones dicen que los conductores no respetan los señalamientos de paso peatonal y los otros conductores alegan que los chóferes no respetan el reglamento de tránsito. El gobierno tiene que resolver este asunto que concierne a todos, es decir, asunto público que se ha convertido en un problema público.

I.6 Los problemas públicos y la participación ciudadana

Un asunto público no se considera un problema público hasta que no exista una afectación en la manera en la que la convivencia entre los grupos sociales se da. Así pues, podemos decir que un problema público es un reflejo de la sociedad donde se da, puesto que la sociedad no es capaz de resolverlo o simplemente por que ciertos hechos que pueden constituir un problema aquí, no lo son en otra parte del mundo.

Según, Canto Chac (1996) los problemas públicos se definen a partir de la interacción de diversos sujetos sociales, en medio de una situación de complejidad social, y de relaciones de poder. Los problemas públicos son multidimensionales, ya que afectan

varios grupos sociales y diversas áreas de la vida en sociedad (economía, ecología, agronomía, ingeniería, etc).

Los problemas públicos son muy difícilmente resueltos por la sociedad, por lo que el Estado se encarga de darles solución. Los problemas públicos son complejos no sólo en forma sino en contenido, tienen características retorcidas y cambiantes que impactan varios ámbitos de la vida social a la vez, es por eso que las personas que se encargan de afrontarlos deben tomar en cuenta la multidimensionalidad de estos. Otra característica es la persistencia temporal, es decir, un problema público nunca se resuelve, por que al igual que la sociedad en la que se da, éste cambia y se altera. Uvalle nos propone que veamos a los problemas públicos como problemas que difícilmente tendrán fin.

Los problemas públicos son extensivos al modo de vida de una sociedad, región o país. Denotan que todas las imperfecciones e insuficiencias de la vida individual son consustanciales a ella... los problemas públicos son atendidos por instituciones Públicas encargadas de dar dirección común a la sociedad (gobierno y administración Pública). ... Aunque los problemas sociales tienen su origen en demandas privadas, son las reglas de la convivencia Pública las que se toman en cuenta para su atención y solución. (Uvalle, 1996, p. 15)

Como nos dice este párrafo, las políticas públicas y de Estado son los medios por los cuales éste resuelve los problemas públicos, pero no todos los problemas públicos son resueltos. ¿Cómo puede saber el Estado a qué problemas públicos darle atención? Existen diversos factores por medio de los cuáles se define qué problemas públicos se incluyen dentro de la agenda pública y cuales no. Por lo pronto solo abordaremos aquellos concernientes a la participación ciudadana.

Para que el Estado se interese en resolver alguna demanda social lo primero que tiene que ocurrir es que él se entere de los intereses y las necesidades de la sociedad. Mediante la participación ciudadana se puede hacer una lectura crítica de estos intereses y necesidades. La forma básica de participación ciudadana es el derecho al voto (Ziccardi, 1995). De alguna manera en una lectura profunda se puede decir que votar en unas elecciones es una “comunicación objetivada”, ya que mediante el hecho de votar por tal o cual candidato se puede comunicar qué es lo que la sociedad quiere (Berger y Luckmann, 2003). Depende del Estado hacer una interpretación adecuada de este conjunto de signos y símbolos para entender el mensaje que los ciudadanos a través de las elecciones le están transmitiendo.

Hay otras maneras por medio de las cuales los ciudadanos podemos comunicarnos con el Estado, la participación ciudadana es un medio. Álvarez y Castro, (2000) distinguen entre la participación ciudadana, la participación social y la participación comunitaria.

Participación ciudadana es aquella en la cual los ciudadanos toman parte de los **asuntos públicos del Estado**. **Participación social** la definen como aquella organización libre, voluntaria de los miembros de una sociedad frente al gobierno o no, incluso al lado de éste, y en el cual **no hay un asunto público** de por medio; puede ser una organización por intereses sectoriales o de algún grupo. La **participación comunitaria** la identifican con los usos y costumbres de las **comunidades de carácter étnico**. (Álvarez y Castro, 2000 citado en Bazdresch Parada, 2003, p. 54)²

En este sentido los conceptos que más nos interesan son el de participación

² Las negritas son mías.

ciudadana y participación social, siendo según Álvarez y Castro, (2000) la principal diferencia la presencia o no de **asunto público**. En la Modernización del Transporte en el municipio de Torreón, Coahuila existe un asunto público, así que abordaremos de una manera más profunda la participación ciudadana. Ziccardi (1994) sugiere hacer una primera distinción entre las estructuras de participación institucionales y la participación ciudadana autónoma.

La participación institucional es aquella participación ciudadana que se da por medio de estructuras institucionales, o por medio de canales que el Estado ha dispuesto para este fin. Un ejemplo son las elecciones. En cambio, la participación ciudadana autónoma es aquella en la cual no se utilizan los canales de comunicación que el Estado ha dispuesto para escuchar las demandas de los ciudadanos. Un ejemplo son las manifestaciones.

Para Kliksberg “la participación genera responsabilidad social en los ciudadanos; capacidades nuevas y confianza en las actuales no usadas” (Kliksberg citado en Bazdresch Parada, 2003, p.62)”, es decir la participación es una forma de empoderamiento; empoderamiento en la toma de las decisiones que rigen su vida. Pero ¿qué hace que un grupo de ciudadanos se empodere y otros no? o ¿en qué reside la diferencia entre un asunto público y otro que genera un interés para que exista la participación ciudadana?

La participación nunca es homogénea; ni tampoco toda forma de participación es por si misma democrática. Por eso el efecto de la participación no se puede suponer homogéneo y neutral. (Bazdresch Parada, 2003, p.52)”. Los niveles de participación se encuentran relacionados con el asunto público a tratar y con el grupo social afectado. Ziccardi (1994) nos dice que en lo referente a la participación para la gestión de servicios

públicos, se espera que los sectores populares sean los que más participen social y políticamente para poder obtenerlos. Sin embargo una persona de una colonia residencial, donde ya existen estos servicios, no necesita tener participación social ni política para obtenerlos.

I.7 Políticas de Estado o políticas públicas

La participación social es un factor importante en la administración pública, su existencia se encuentra ligada a la eficacia de la administración. Esta relación se basa en que si se escuchan las demandas ciudadanas entonces los ciudadanos estarán más satisfechos con las acciones del Estado. Las acciones que el Estado realiza para satisfacer las necesidades de los ciudadanos se llaman políticas; de estas existen dos tipos: de Estado o Públicas.

No todas las demandas de los grupos sociales se convierten en acciones del gobierno y no todas las acciones del gobierno le dan el mismo peso a las demandas de la sociedad. Es por eso que nosotrosaremos una distinción entre dos tipos de acciones gubernamentales: las políticas públicas y las políticas del Estado.

las políticas Públicas se orientan a racionalizar la participación, no de ciudadanos individuales, sino de ciudadanos organizados. Las políticas ubicadas en el proceso de gobierno están comprometidas con el aumento de la participación ciudadana para vigorizar la vida Pública... su peculiaridad consiste en se centra su atención problemas públicos relacionados con la civilización, la autoestima, la cooperación y el desarrollo de los seres humanos (Uvalle, 1996, p.19).

En contraste, una política de estado es aquel plan de acción que surge del Estado y

deja fuera de sí el carácter público de la política. Por carácter público entenderemos “el proceso a través el cual vía la discusión racional, nos ponemos de acuerdo sobre a lo que todos nos conviene” (Canto Chac,1996, p.42).

Las políticas de Estado y las Políticas Públicas tienen como principal diferencia el nivel de participación ciudadana que se da en cada una de ellas. Las políticas públicas son aquellas en las cuales los ciudadanos participan desde su planeación hasta su implementación, es decir, son aquellas acciones de gobierno en las cuales la sociedad tiene influencia.

En cambio las políticas de Estado son aquellas acciones de Estado en las que las decisiones fueron tomadas por el Estado sin que exista influencia de los ciudadanos en la toma de decisiones. Idealmente sería imposible que existiera una política de Estado donde los ciudadanos no participaron en ninguna parte de la toma de decisiones, porque para incluir algún tema a la agenda este tendría que haber sido “promovido” por los ciudadanos afectados para que el gobierno le preste atención. Sin embargo, mientras mayor grado de centralización y concentración haya en la toma de decisiones, mayores serán las posibilidades de encontrar una política con menor nivel de participación ciudadana.

En la actualidad en México el Gobierno Federal, a petición de organismos internacionales, está llevando a cabo una política de descentralización y desconcentración que beneficia a los gobiernos locales, proporcionándoles un grado mayor de autonomía a la que tenían antes de esta política. Este proceso, de descentralización y desconcentración, no garantiza que en los municipios en los que se están llevando a cabo las políticas tomen más en consideración a la ciudadanía. Existen diversos factores que influyen en el grado de gestión de cada uno de los municipios con los gobiernos estatales y federal, lo que se ve

reflejado en las políticas locales. Ziccardi (1996) realizó un estudio en el cual se analizaron varias ciudades medianas de México, una de las cuales fue Torreón; ciudad que nos ocupa en este estudio.

En el caso de la Ciudad de Torreón, Coahuila esta descentralización se ha llevado a cabo con ciertas particularidades, como: su nivel de importancia en el Estado, no ser la ciudad capital, los partidos en el gobierno municipal (Partido Acción Nacional) y estatal (Partido Revolucionario Institucional), los grupos de empresarios que participan en la toma de decisiones, etc.

Uno de estos grupos de empresarios, de los cuales hace mención Ziccardi, (1996) son los concesionarios del autotransporte, servicio público que según la autora es prestado de manera particular en muchas de las ciudades mexicanas y del cual sólo se ocupa el Estado una vez que éste ha satisfecho la demanda de los servicios públicos básicos. Ziccardi también menciona a las concesiones como la forma más común en la que los municipios mexicanos regulan el autotransporte.

I.8 El caso de TRANSSIGLO

El caso del autotransporte en la ciudad de Torreón, Coahuila es similar al de otras ciudades medianas de América Latina donde el Estado, en este caso a nivel local, otorga concesiones para su funcionamiento. Otra similitud que tiene con muchas ciudades es el estado de las unidades y del servicio prestado.

En la mayoría de los países primer mundistas, podemos decir que el servicio que se ofrece es eficiente y eficaz, en cambio en nuestra ciudad no se ha alcanzado esta etapa. Los movimientos de modernización del transporte urbano comenzaron en la década de 1960.

Por ejemplo en Estados Unidos hasta la década de los sesentas las decisiones acerca del modo del transporte se hacían basadas sólo en los costos de operación del transporte, por lo que no se ponía atención ni cuidado en los impactos que este servicio tenía de manera ecológica ni sociocultural. El transporte se veía desde una manera unidimensional. A mediados de esa década se le empezó a dar una visión multidimensional al transporte y se incluyeron otros factores en la planificación y operación de este servicio.

En Torreón, esta visión no se ha aplicado aun, por lo que el auto transporte se sigue viendo como una empresa en donde hay una relación de cliente – proveedor muy desigual, puesto que no existen otras alternativas de bajo costo para que los usuarios puedan resolver sus necesidades de movilidad. Sin embargo, varios han sido los intentos infructuosos de llevar acabo una modernización.

El último intento comenzó a gestarse en el 2003, por orden del H. Ayuntamiento municipal, y aun se está llevando a cabo. *El Plan de Modernización del Transporte Público Urbano de Pasajeros de la Ciudad de Torreón, Coahuila* (TRANSSIGLO), es resultado de un proceso metodológico de seis etapas³ y once líneas de estudio⁴, con dichos

³ Las etapas fueron: acopio de información; diagnóstico y recomendaciones preliminares; políticas y estrategias; definición de acciones; evaluación y consenso; y planes de modernización

⁴ Las once líneas de estudio fueron: Diseñar y aplicar un plan de acopio de información del sistema de transporte público de pasajeros; Desarrollar un modelo de simulación del transporte público de pasajeros; Elaborar un sistema de información de datos operacionales y dimensionamiento y programación de la oferta del transporte público de pasajeros; Formulación del diagnóstico integral del sistema de transporte público urbano de pasajeros; Definición estratégica de elementos técnicos para el acercamiento con los concesionarios del transporte público urbano de pasajeros; Constitución del organismo de gestión y adecuación del marco jurídico y normativo para implementación del corredor piloto; instrumentación de sistemas y rutinas de gestión operacional del corredor; Anteproyectos de equipamiento, señalización y adecuación de la infraestructura del corredor piloto; Capacitación a concesionarios y/o empresas operadoras del corredor piloto; sistema de cobro y remuneración del corredor piloto; y Diseño y especificaciones de la tecnología e

resultados se constituyeron los cinco planes⁵ que conforman TRANSSIGLO. De estos planes se desprenden 28 programas integrados por 94 acciones, de las cuales 36 son para realización en un plazo inmediato, 50 acciones de corto plazo, 24 de mediano plazo y dos de largo plazo (TRANSSIGLO, 2005).

En 2005 existía un total de 49 líneas con 533 camiones, cuya edad promedio era de 12 años (1992). De todas las rutas Ruta Sur Dalias es la de mayor afluencia con 37 mil usuarios diarios y la de menor es la ruta Metalúrgica con seis mil. Diariamente se realizó un total promedio de 294,170 viajes, dicha cantidad de viajes, son el equivalente a si la mitad de la población de Torreón hiciera un viaje de ida diario (TRANSSIGLO, 2005).

Como nos muestran los datos antes mencionados, el sistema de Transporte Público Urbano en Torreón es un medio de movilización cuya importancia es innegable, así como tampoco se puede negar el estado deteriorado de las unidades. Por estas razones el gobierno comenzó a tomar acciones para el diseño de una nueva política.

Como se mencionó antes, existen varios modelos sobre los ciclos de las políticas Públicas, en el cuadro 1. se mencionan tres, pero en ¿cuál de esos modelos participan los ciudadanos? En el caso de TRANSSIGLO ¿en cuáles pasos juegan un papel los usuarios? A continuación analizaremos la metodología de TRANSSIGLO basándonos en el modelo desarrollado por Aguilar Villanueva.

Imagen para vehículos del corredor piloto.

⁵ Los planes son: 1) Plan de planificación del transporte; 2) Plan de estructuración de rutas de corredor piloto; 3) Plan de desarrollo Institucional; 4) Plan para la organización de los transportistas; y 5) Plan para el transporte suburbano.

Fig. 1. Modelos sobre las políticas Públicas

Autor	Canto Chac (1996) el (p.44-45):	Aguilar Villanueva (1993, p.20-23)	Bardach, (1998)
Nombre	Ciclo de las políticas Públicas	Fases del Proceso de las Políticas Públicas	Pasos para el análisis de Políticas Públicas
Pasos	<p>1. Gestación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agenda • Análisis • Alternativas • Suboptima <p>2. Decisión</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preferencias decidor • Reglas y procedimientos • Condicionada ambiente <p>3. Implementación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preferencias agentes • Juegos de poder organizacional <p>4. Evaluación</p> <ul style="list-style-type: none"> – Valoración 	<p>1. Iniciación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planteamiento creativo del problema • Definición de los objetivos • Diseño innovador de acciones • Explicación preliminar y aproximada de los conceptos, aspiraciones y posibilidades. <p>Estimación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investigación cabal de conceptos • Examen científico de los impactos • Examen normativo de las consecuencias • Bosquejo del programa • Establecimiento de los 	<p>1. Definición del problema</p> <p>2. Obtención de información</p> <p>3. Construcción de alternativas</p> <p>4. Selección de criterios</p> <p>5. Proyección de los resultados</p> <p>6. Confrontación de resultados</p> <p>7. ¡Decida!</p> <p>8. Cuente su historia</p>

	<p>– Juegos de poder</p> <p>criterios</p> <p>Selección</p> <ul style="list-style-type: none"> • Debate de las opciones posibles • Compromisos negociaciones y acciones • Decisión entre las opciones • Asignación de la responsabilidad ejecutiva. <p>Implementación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de normas procedimientos y lineamientos para la puesta en práctica de las decisiones. • Modificación de la decisión • Traducción de la decisión • Establecimiento de los objetivos y estándares. 	
--	--	--

	<p>Evaluación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comparación entre los niveles esperados de rendimiento y los ocurridos, conforme a los criterios establecidos. • Fijación de responsabilidades para los incumplimientos notorios <p>Terminación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Determinación de los costos, consecuencias y beneficios por clausura o reducción de actividades. • Mejoramiento, si aun necesario y requerido. • Especificación de los nuevos problemas en ocasión de la terminación. 	
--	--	--

I.9 TRANSSIGLO como política

Como ya vimos el, primer paso en el análisis de Aguilar Villanueva de es la *Iniciación*, que a su vez se divide en el planteamiento creativo del problema; la definición de los objetivos; el diseño innovador de opciones; y la explicación preliminar y aproximada de los conceptos, aspiraciones y posibilidades.

La etapa de la Iniciación se refiere a cómo se colocaba este asunto o problema público en la mesa de la discusión. En el caso de la modernización del transporte Público Urbano de Pasajeros en la ciudad de Torreón esta fue propuesta en el 2003 por el Presidente Municipal (Actas de Cabildo, 2003).

La segunda etapa es la denominada “Estimación” que en términos de TRANSSIGLO consistió en la realización de la investigación. Con esta información se realizaron 13 escritos, de los cuales el que contiene la información más sintética es la “*Formulación del Diagnóstico Integral del Sistema de Transporte Público Urbano de Pasajeros*”. En este documento se realizan: la investigación cabal de conceptos; el examen normativo de las consecuencias; bosquejo del programa; y el establecimiento de los criterios (TRANSSIGLO, 2005). Estos cinco puntos están contenidos en la clasificación de Villanueva.

La investigación cabal de conceptos está abordada en el diagnóstico por las unidades 1, 2 y 3, que consisten en la introducción, los antecedentes y el análisis del desarrollo urbano y socio-económico respectivamente. En estas tres unidades se aborda el estado de la ciudad y el marco teórico, es decir, se lleva a cabo la conceptualización.

El examen normativo de las consecuencias se aborda en el capítulo que se refiere a

las Situación Jurídico Institucional. Mientras tanto el bosquejo del programa y el establecimiento de los criterios se toman en cuenta en la formulación de los capítulos referentes al diagnóstico empresarial, el análisis socio-económico, y el análisis de la oferta la demanda.

En el citado documento también aparecen los datos de algunas encuestas que se realizaron, el nombre del apartado es “Percepción Usuarios”. De un total de 30 mil encuestas realizadas 5,500 se utilizaron para redactar este apartado. Las preguntas eran sobre los siguientes temas:

- Nivel de servicio en general que ofrece cada ruta.
- El trato que brindan los operarios a los usuarios.
- El estado físico de las unidades.
- El tiempo de espera.

Según los datos recabados del proyecto TRANSSIGLO, el único canal de comunicación entre LOGIT (empresa que diseño y llevó a cabo el proyecto de investigación) solo fueron las 30 mil encuestas realizadas a los usuarios del servicio de transporte público. Este hecho nos deja ver que durante la etapa de estimación los canales de comunicación entre usuarios y el Estado, en este caso representado por LOGIT fue controlado por estas últimos y solo se dio mediante la encuesta.

La tercera etapa, la de la selección, en esta etapa se decide cuál es la opción que se implementará para la resolución de la problemática. En el caso de TRANSSIGLO la empresa LOGIT realizó dos propuestas contenidas en el documento “*Plan de modernización TRANSSIGLO*”. De estas dos propuestas se escogió la número uno para

implementarse. Pero ¿cómo se llevó a cabo esta decisión? ¿Quién decidió cual de las dos propuestas era la más conveniente?

Ninguna de las dos propuestas se dieron a conocer a la opinión pública, por lo consiguiente ningún ciudadano pudo decidir sobre cual de las dos opciones era la que se debería de implementar. La decisión se dió sin la participación ciudadana, sino con base en los criterios de los miembros del cabildo.

Una vez decidido que es lo qué se va a hacer, la siguiente etapa es la Implementación, etapa que actualmente se está llevando a cabo en la ciudad de Torreón. En esta etapa, que consta como ya vimos, de acciones a largo, mediano, corto e inmediato plazo los usuarios no han tenido un papel activo. Los usuarios participan en la medida en que acatan las modificaciones, son participantes pasivos, pero en el papel no se estipula ninguna manera en la que los usuarios puedan participar activamente en la modificación de los puntos en los que no están de acuerdo, de ser así, toda la participación se haría a través de canales no marcados por el Estado.⁶

Aunque la información con la que contamos hasta ahora acerca de la etapa de implementación es limitada por estar llevándose a cabo, ya se han presentado situaciones en donde se manifiesta descontento por parte de los ciudadanos y los usuarios. Un ejemplo de esto es el cambio de lugar de las paradas de los camiones en la calle Múzquiz. Aunque debería hacerse énfasis en que los que más reaccionaron ante el cambio de las paradas fueron los locatarios y no los usuarios. Incluso los locatarios se organizaron, para poder enfrentar a las autoridades; por su parte los usuarios se limitaron a tener muestras de

⁶ Aun no se pueden tener datos suficientes sobre esta etapa para poder dar una explicación más amplia.

descontento en los medios de comunicación. Dichas muestras de descontento, fueron hechas de manera individual en radio, prensa y televisión.

La falta de organizaciones de usuarios que representen las opiniones generales o de un grupo numeroso de usuarios, no ha permitido que las voces individuales sean tomadas en cuenta a la hora de decidir. En cambio, los grupos de concesionarios y locatarios si han sido capaces de organizarse y de ser escuchados. Pero ¿cuál es la causa de esta falta de organización? Este, como muchos otros fenómenos, tiene causas multifactoriales: en primer lugar los usuarios constituyen un universo más amplio y heterogéneo que los dos grupos antes mencionados; en segundo lugar como Ziccardi (2002) ha mencionado, los usuarios se encuentran en una posición de desventaja para participar como ciudadanos, ya que deberían de sacrificar tiempo productivo para poder hacerlo.

Los puntos referentes a la Evaluación y Terminación y sus tareas particulares: comparación entre los niveles esperados de rendimiento y los ocurridos, conforme a los criterios establecidos; fijación de responsabilidades para los incumplimientos notorios; determinación de los costos, consecuencias y beneficios por clausura o reducción de actividades; mejoramiento, si aun necesario y requerido; y especificación de los nuevos problemas en ocasión de la terminación. Esto no realizado aun por lo que no se puede comentar en este capítulo.

II.1 El transporte en la Comarca Lagunera

Existe un consenso acerca de que Torreón surgió gracias al cultivo del algodón y al paso de las vías del tren (González Arratia, 2005) y según Guerra (2002), el segundo es consecuencia del primero, pues nos relata como la estación del tren fue construida aquí y no en Lerdo, primeramente porque ellos no aceptaron la estación (o al menos eso se dice) y por la iniciativa de don Andres Eppen, quien era el administrador del Rancho de El Torreón y anexos, aun propiedad de la viuda de Don Leonardo de Zuloaga, Doña Luisa de Ibarra. Este hombre había incrementado la producción de algodón de estas tierras, lo cual había dejado ver lo deficiente de los medios de transporte de la época.

Con la incorporación del ferrocarril y sus ventajas: rapidez y eficiencia, la producción de algodón pudo mandarse fuera de la región; las limitantes para transportarlo se habían resuelto. El ferrocarril y la alta productividad del algodón trajeron consigo a un gran número de personas que veían en Torreón una oportunidad para desarrollarse económicamente. Así, el Censo de 1895 arrojó un total de 11,373 habitantes de la municipalidad, de los cuales 3,969 vivían en el centro del poblado; para 1900 este centro contaba con 13,845 habitantes y la municipalidad con 23,190 (Guerra, 2002) con estas cifras podemos darnos una idea de cuán rápido crecía Torreón en número de habitantes. Todos los pobladores de la en ese entonces villa tenían necesidades que cubrir para poder vivir aquí: una de ellas era el transporte.

II.2 El tranvía

A finales del S. XIX se ideó la primer forma de transporte público de pasajeros para la Villa de Torreón. Un grupo de señores junto con Manuel José Othón tramitaron la

concesión para un tranvía. En el año de 1898 ya funcionaba el tranvía de Torreón a Lerdo, primero mediante tracción animal y luego con energía eléctrica. “Los primeros administradores de la línea fueron los señores: José Sariñana como presidente; Miguel Torres como tesorero; Ulpiano Ruiz Lavín como secretario y como vocales, León Signoret y José Zurita” (Ríos Zertuche, 1992, p. 61).

Zertuche (1992) también menciona la concesión que el gobierno del Estado de Coahuila otorgó a los señores J. W. Lim y Kong Chew Sang el 14 de diciembre de 1906 y el 30 de abril de 1907, quienes junto con otros señores orientales se reunieron para constituir el 26 de junio de 1907 la Compañía Bancaria y de Tranvías Wah Yick. S.A. Esta compañía tenía como objetivo prestar servicio urbano e interurbano, su idea era conectar a Torreón con Matamoros, Coah.

La empresa de esta compañía nunca se llevó a cabo, por lo que la concesión para operar dentro del centro poblacional se le otorgó a la compañía del Ferrocarril Eléctrico de Torreón a Lerdo. Dicha compañía completó su primer circuito dentro de Torreón de la siguiente manera: “comenzaba por la calle Ramos Arizpe desde la Avenida Matamoros, pasando por el tajo de la Perla, que entonces estaba abierto, y llegaba hasta la Avenida Hidalgo. Allí daba vuelta para el oriente hasta la Matamoros, donde volteaba a la izquierda para seguir al poniente y llegar nuevamente a la calle Ramos Arizpe, con lo que se cerraba el primer circuito” (Ríos Zertuche, 1992, p. 62).

Con el tiempo se abrió otro circuito que corría de la siguiente manera: “en el tramo de Hidalgo y Ramón Corona se hizo una Y, y se continuó la vía hasta llegar a la calle Jiménez, que estaba cerrada... seguían por la avenida Juárez hasta llegar a la Calle 7, que se conoce como Victoria; allí subían al norte hasta la Escobedo, donde volteaban para tomar el

rumbo poniente hasta la Galeana, donde volvían a dirigirse al oriente y en la Calle Ramón Corona se unían con el primer trazo de las vías” (Ríos Zertuche, 1992, p. 62).

Otra desviación servía para comunicar el tranvía con la Metalúrgica ...esta salía del ramal de la Juárez, por la calle 6, hoy conocida como Comonfort, y que brincaba el riel del tren que conocíamos como de Matamoros. Algo más adelante en su trayectoria pasaba tres puentes del tajo de La Perla “entraba a la ciudad a la altura de la Allende y Matamoros, por la Múzquiz, en donde existía un puente por donde pasaba el Ferrocarril Eléctrico de Lerdo a Torreón” (Ríos Zertuche, 1992, p. 63).⁷

Conforme las rutas se van ampliando podemos darnos una idea de cuáles eran las zonas más importantes del Torreón de principios de siglo. También podemos inferir que existían relaciones comerciales, laborales y familiares entre los miembros de las tres ciudades, ya que existía demanda por esta ruta.

Después de la Revolución en 1917 la compañía seguía funcionando, aunque no todos los usuarios estaban contentos con el servicio que prestaba. En el acta de cabildo con fecha de 2 de agosto de 1917, se mencionan las negociaciones que tuvieron lugar entre los representantes de los tres municipios y de la Cia de Tranvías de Torreón a Lerdo S.A, con respecto a las tarifas. Resolviéndose que “Las tarifas relativas del precio del pasaje de esta a Gómez Palacio, Dgo. Y de aquí a Cd. Lerdo y viceversa quedaron reducidas a \$ 0.10 c y 0.20 c, respectivamente, en primera y segunda clase por viaje” (Actas de cabildo, 1917).

El tranvía no era el único medio de transporte público de pasajeros, a finales de la década de 1910 existen actas de cabildo que nos dejan ver la existencia de por lo menos un

⁷ La información que Ríos Zertuche nos presenta es de gran valor su testimonio y el de Eduardo Guerra son los únicos que fue posible encontrar; por desgracia las actas de cabildo comienzan a partir de 1917.

sitio de carros y la existencia de carreros (caballo).

En 1918 el sr. Victor M. Juárez solicitó al cabildo que se le permitiera establecer un servicio de transporte de pasajeros, interurbano en camiones adecuados, tales como los que se usan en las principales ciudades del país y del extranjero y que se les exima de contribuciones misma cifra los meses que faltan del presente año. A cambio: se le ordena que utilice para el objeto que indica hasta seis camiones en las condiciones que expreso para que establezca el servicio interurbano, debiendo recibir un ... las calles que demarca en el plano que acompaña y se le exime del pago de contribuciones por el termino de seis meses dentro del presente año (Actas de Cabildo, 1918).

Para 1923 (23 de enero) la Compañía de Tranvías comenzó a tener algunos problemas. Ese año se convirtió en proveedora de luz eléctrica del municipio de Torreón, para lo que éste le hizo firmar algunos acuerdos que sentaron precedente en la oferta del servicio de transporte para pasajeros.

Se dio lectura a una iniciativa que presenta el C. Regidor González que concreta en los siguientes puntos: 1º que el Ayuntamiento gestione el establecimiento de una compañía de Tranvías Eléctricos y una Planta de Luz y Fuerza. 2º Que se obligue a la actual Empresa para que adopte un sistema de defensa a los tranvías. 3º Que en caso de accidente se le exija las indemnizaciones que previene la Ley; y 4º Que se le obligue a tirar los postes que amenacen peligro (Actas de Cabildo, 1923).

En este sentido los puntos dos, tres y cuatro son relevantes, pues otorgan garantías a la ciudadanía. Los puntos dos y tres a los conductores y el punto tres a la ciudadanía en general. El departamento encargado de todo esto era la “Comisión de Seguridad Pública,

Cárceles, Tráfico y Espectáculos” que fue fundada en 1919.

En los más de 15 años que hasta esa fecha había estado operando el tranvía, la ciudad se había transformado, había pasado de ser villa a ser ciudad, sus límites se habían extendido hacia el oriente, los automóviles eran más frecuentes, los carros de tracción animal comenzaban a desaparecer, las calles se habían adecuado a los transportes motorizados. El tranvía con su aspecto afrancesado comenzaba a desencajar.

En las actas de cabildo se puede constatar cómo la ciudad comenzó a darle prioridad a otros medios de transporte y la conformación de la misma se fue adecuando a estos. Un ejemplo de esto es que los tranvías comenzaron a hacer paradas en los cruces importantes, los otros vehículos que transitaban por las calles y avenidas ya no les daban el pase. Este cambio trajo consigo varios problemas de tráfico.

Ocurrieron choques donde los tranvías estaban involucrados y la ciudadanía pensaba que los culpables eran los motoristas de estas unidades. El 11 de septiembre de 1924 se presentó la “Iniciativa del C. Regidor Miguel Delgado, para que se exija a los motoristas de los tranvías urbanos moderar la velocidad al atravesar las boca-calles; pues se han dado algunos casos de accidentes ocasionados por exceso de velocidad” (Actas de Cabildo, 1924).

Como era de esperarse la compañía se defendió y en palabras de su Superintendente manifestó “que este asunto existe debidamente reglamentado observándose en todas sus partes, y que si se han registrado algunos accidentes ha sido por la falta de pericia de las personas que manejan automóviles, como lo puede demostrar” (Actas de Cabildo, 1924).

II.3. Los Camiones

En 1925, la Cia. del Tranvía Eléctrico pidió al ayuntamiento un permiso para ampliar su recorrido. En 1929, la Compañía Lagunera de Transportes S.A. solicitó ampliar el recorrido de los autobuses hasta la Calzada Colón. “Los ciudadanos... tratando en consideración los beneficios que representará la ampliación de ese servicio aprobaron por unanimidad la solicitud de la referida empresa” (Actas de Cabildo, 1929). Estas dos peticiones de ampliación marcan un momento decisivo; la petición de ampliación de 1925 fue la última que realizó el tranvía antes de dejar de funcionar, en cambio la petición de ruta de los camiones es la primera de innumerables que se han hecho para ampliar el servicio.

El avance del sistema de los camiones de pasajeros tuvo algunos obstáculos para establecerse como el medio masivo para el transporte de pasajeros. Uno de los primeros impedimentos fue la propiedad de los caminos por los que transitaba, por ejemplo para el establecimiento de la ruta metalúrgica, que iba del centro de la ciudad hasta la planta de Peñoles, se necesitaba transitar no solo por las calles y avenidas de la ciudad sino, por el camino a metalúrgica (ver Fig. 1). Dicho camino fue construido por el “Automóvil Club de la Laguna”, con permiso del Ayuntamiento municipal. Este Club también contaba con autorización municipal para cobrar una cuota para recuperar los gastos causados por esta construcción. Por lo que para transitar por allí el Sindicato de Choferes tuvo que firmar un acuerdo con el Automóvil Club, en el que se decía que:

la H. Asamblea tuvo a bien aprobar la cuota de ocho pesos mensuales propuesta por el Automóvil Club. Siempre y cuando los propietarios de camiones se sujeten a un itinerario de acuerdo con la dirección de Tránsito; en inteligencia de que quienes no acepten ese itinerario pagaran la suma de \$16.00 (Actas de Cabildo, 1930).

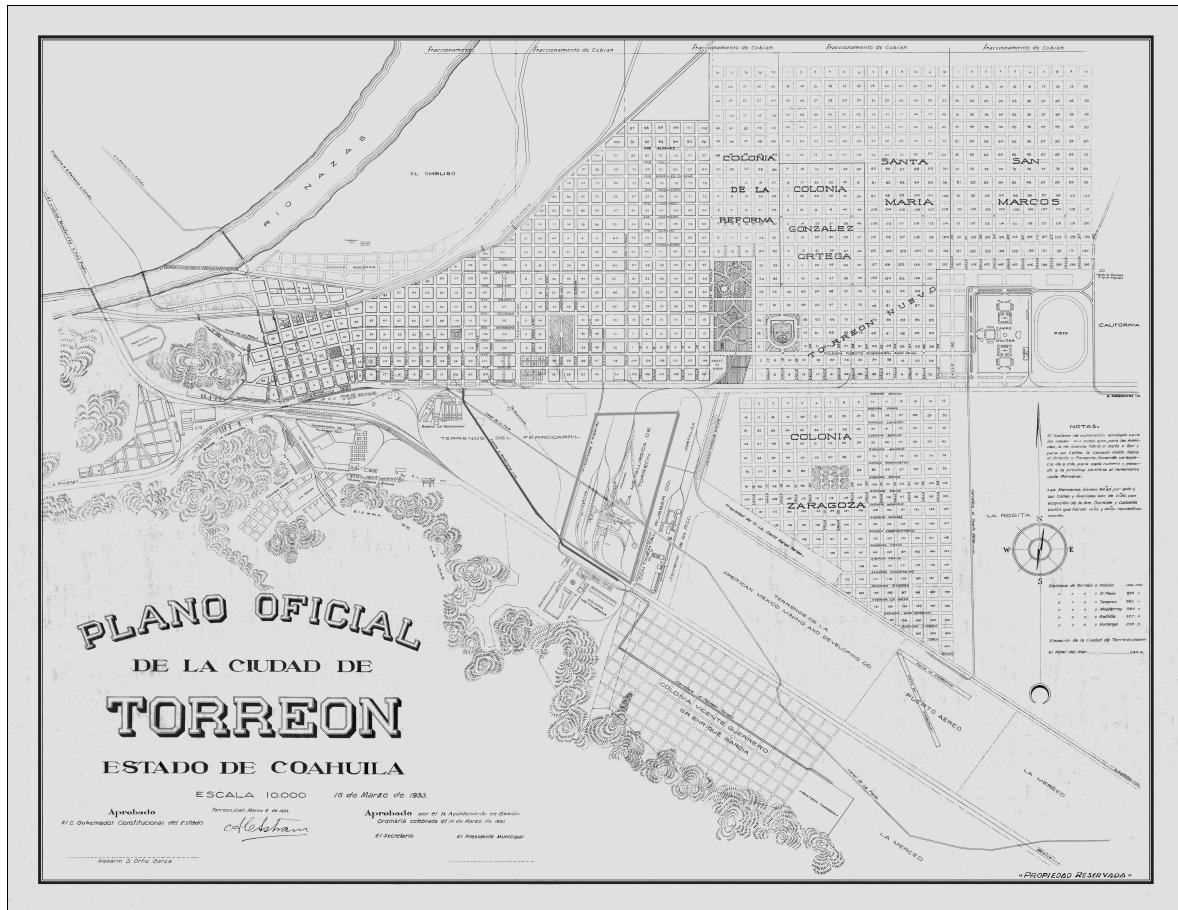


Figura 2. Plano Oficial de Torreón, Coahuila. 1933.⁸

La apertura de nuevas líneas también trajo problemas, un ejemplo de esto es la creación de la línea San Joaquín en 1937. “la Sociedad Cooperativa Mixta de Trabajadores al Volante O.C.S. propietarios de los Autobuses de Circunvalación y el Sindicato Gremial de Choferes Ruleteros que se disputan la Ruta de San Joaquín y que mostraron el sabotaje

⁸Sobre la "L" de Oficial se observa la línea roja que marca el camino a Metalúrgica y a un costado de este se observa en un rectángulo azul la planta Metalúrgica.

al autobús que iniciaba el servicio a dicho barrio, volcándolo y causándole desperfectos de consideración” (Actas Cabildo, 1937).

Otra dificultad fue el establecimiento de un costo adecuado del pasaje, como lo ocurrido en julio de 1941. Ese año, la Cooperativa de Trabajadores del Volante y los Rúleteros de Torreón pedían al ayuntamiento un aumento en las tarifas de los servicios que prestaban, lo que provocó un gran descontento en la población y los comerciantes, estas impresiones se encuentran registradas en el Acta de Cabildo del 3 de julio de 1941.

Oficio del C. Jefe del Departamento de Economía del Estado, enviando copia del que designó al C. Gobernador del Estado en relación con el Asunto de la Cooperativa de Trabajadores del Volante y los Ruleteros de Torreón y solicitando la opinión que sobre el particular tenga la Presidencia Municipal para que se la envíe al Ejecutivo del Estado.- Copia del oficio del C. Jefe del Departamento de Economía de fecha veinticuatro de junio al C. Gobernador Constitucional Interino del Estado en que aquel funcionario después de analizar la situación económica de los autobuses, no comprobó la incostabilidad del negocio de estos, puesto que contra un capital inicial de setecientos pesos, ahora tiene ciento setenta y seis mil cuatrocientos cincuenta y seis pesos, cuatro centavos, de los cuales se consideran saneados por capital líquido ciento doce mil novecientos ochenta y seis pesos, ochenta y nueve centavos, y que si se queja dicha Cooperativa de su situación económica, esta se debe a la mala administración del negocio y al numero innecesario de empleados que tiene, que tomando en consideración la autorización de junio diecinueve de mil novecientos cuarenta del Gobierno del Estado para que aumentar a los pasajes a diez centavos tanto la Cooperativa como los Ruleteros, así

como también la autorización verbal del C. Gobernador Constitucional que dicen unos y otros les dio el mes pasado para cobrar esa cantidad, llegó a la conclusión de que deben aumentarse las tarifas en esta forma: pasaje suelto, un boleto, ocho centavos; tarjeta de diez pasajes, setenta y cinco centavos; tarjeta de veinticinco pasajes un peso y veinticinco centavos, tarjeta de cincuenta pasajes dos pesos setenta y cinco centavos (Actas de Cabildo, 1941).

En el párrafo anterior nos podemos dar cuenta cómo a pesar de que según el estudio hecho para determinar la incosteabilidad del negocio esta no se pudo comprobar, se terminó por aceptar el aumento de los pasajes aunque no por la cantidad solicitada por la Cooperativa (ellos pedían un aumento del 100%, es decir, de 5 c a 10 c, quedando aprobado el aumento a 8 c). Otro rasgo que es importante resaltar es el uso de las tarjetas de 10 pasajes, medida que TRANSSIGLO pretende establecer y de la cual hemos encontrado un precedente.

Una de las opiniones de apoyo al aumento de la tarifa que quedó plasmada en las Actas de Cabildo es la siguiente:

Memorando del Frente Único de Trabajadores del Volante de esta ciudad que encabeza el C. Ubaldo Veloz A. de fecha de hoy en el que manifestaron que las refacciones de automóviles han subido en los dos últimos año en más de un setenta por ciento; que ha aumentado la carestía de la vida en gran proporción; que la Sociedad Cooperativa de Trabajadores del Volante propietaria de los autobuses que circulan en esta ciudad, había justificado tener una pérdida mensual de más de dos mil pesos ante el funcionario de Economía del Gobierno del Estado, y que el público que los favorece no ha protestado por el

cobro de diez centavos que han estado haciendo, sino que al contrario, lo encuentra justificado, finalizando por solicitar que el R. Ayuntamiento apruebe todos sus puntos de vista.

Memorando de la Sociedad Cooperativa de Trabajadores del Volante y Mecánicos de la Laguna sin fecha en el que manifiestan que han sostenido el precio de cinco centavos por pasaje hasta donde les fue humanamente posible, pero que el alza de refacciones, de mano de obra y de costo de la vida, así como del dólar, moneda con la que principalmente compran su material, los pusieron en el dilema de subir los precios de los pasajes, no sin haber bajado antes considerablemente los sueldos del personal y de los miembros de la Cooperativa, que sus afirmaciones las demuestran con los libros de contabilidad y que proporcionaron informes minuciosos al C. Secretario Particular del Gobernador del Estado y al C. Jefe del Departamento de Economía del mismo, que muestran pérdidas para la cooperativa, quedando demostrada la incosteabilidad del precio del pasaje a cinco centavos, y finalmente esperan que el R. Ayuntamiento de la Ciudad se dé cuenta perfecta de la justicia que asiste a su actitud de estar cobrando diez centavos por pasaje

(Actas de Cabildo, 1941)

Este escrito plasma las causas que a criterio de los transportistas eran suficientes para incrementar el costo de su servicio: precio de las refacciones, equidad del peso con respecto al dólar, costo de vida y salarios; razones muy parecidas a las que los actuales transportistas de Torreón se refieren cuando proponen una alza en el costo del pasaje. Por ejemplo el dos de enero del 2009 los transportistas de Torreón incrementaron en 35, 50 y

85 centavos el pasaje de estudiantes, usuarios de prepago y usuarios en efectivo respectivamente. Alegando lo siguiente "El funcionario explicó que ante los incrementos de productos como la gasolina, el diesel, los precios de las llantas y las refacciones los aumentos son ineludibles" (Milenio, 2009).

El impacto en los incrementos de las tarifas del transporte público es diverso; comienza afectando a los usuarios y se extiende a los proveedores de estos. Dicho fenómeno no es reciente y quedó asentado también en el acta del tres de julio de 1941, como se muestra a continuación.

- Cuarto .- Oficio de C. Sub Agente de la Secretaría de la Economía Nacional al C. Agente General del mismo Ramo en Saltillo en el que transcribe escrito del Sindicato Industrial de Locatarios del Mercado Juárez de esta ciudad, en el que manifiestan que en virtud del alza del ciento por ciento de los pasajes llevado a cabo por la Cooperativa de Autobuses en esta ciudad las condiciones por las que atraviesan comercialmente son delicadas, pues se han perjudicado sus pequeños comercios por falta de asistencia de las clases humildes así como que otra especie de consumidores ya no concurre a verificar sus compras por el alza tan inmoderada e injustificada del ciento por ciento con que se han lesionado los intereses generales y puede que por ningún motivo se tolere ese procedimiento que sin autorización Legal se ha venido practicando y que continua sin ser reprimido, solicitando finalmente la intervención directa de la Federación en el caso, haciendo que las cosas vuelvan al estado en que se encontraban, pues de otro modo resultaría afectada no solamente la economía de los hogares sino la de factores que como esos comerciantes en pequeño luchan para vivir.- (Actas de Cabildo, 1941).

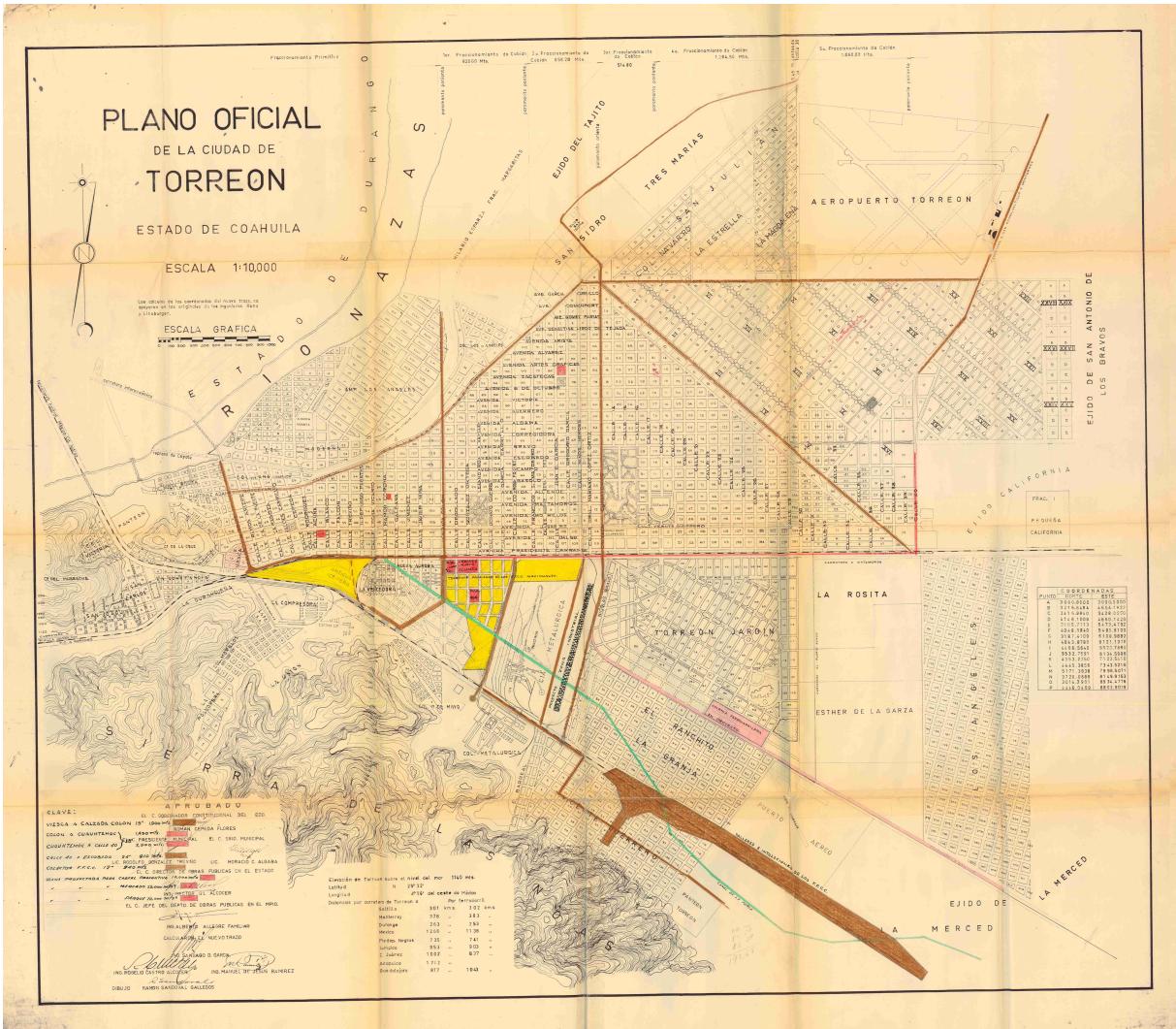


Figura 3. Plano Oficial de Torreón, Coahuila 1952.⁹

Aunado a lo ocurrido en 1941, los locatarios del mercado popular N° 1 de Torreón hicieron una petición en 1961 para que una o varias rutas de camiones urbanos pasaran por las calles laterales de este y para que de ser posible se establecieran algunas paradas de ruta en las calles aledañas al establecimiento, todo esto con el propósito de fomentar las

⁹Observando los dos planos de la ciudad y comparándolos podemos notar el incremento en las zonas urbanizadas, por lo que la ampliación de las rutas toma sentido.

actividades comerciales de la zona mediante el flujo de peatones- clientes (Actas de Cabildo, 1961).

En 1941, con el propósito de beneficiar la economía de los estudiantes el C. Sindico Segundo Rosalio Guajardo propuso ante el Cabildo el establecimiento del *descuento para los estudiantes* “como en otras partes se acostumbra”, propuesta que fue aprobada y que se comenzó a aplicar el día en el que la escuela Politécnica fue inaugurada (Actas de Cabildo, 1941).

II. 4 Primeros intentos de modernización

Durante las décadas de los treinta y cuarenta los transportistas por iniciativa propia hicieron reformas graduales que ayudaron a la consolidación de un sistema de transporte público urbano. En dos décadas el servicio de autobuses pasó de una sola línea que operaba entre las tres ciudades a varias líneas que cubrían la zona urbana de Torreón. Durante estas tres décadas las peticiones hechas al cabildo tenían como objeto el establecimiento de rutas y precios. La década de los cincuenta transcurrió sin pormenores y no se encontró registro alguno de actividad relacionada con el sistema público de transporte ni sus líneas en las actas de cabildo.

A mediados de la década de los sesenta la actividad se incrementó altamente. Las actas de cabildo muestran propuestas hechas por diferentes grupos de transportistas con respecto al cambio de unidades, la ampliación, reorganización y aumento de las rutas. Por lo anterior se considera a este periodo de 1964 a 1970 como los primeros intentos de modernización.

Las primeras acciones de los transportistas durante los sesenta eran similares a las

impulsadas durante los cuarenta. El reacomodo de las rutas para impulsar los centros comerciales fue una petición recurrente. En las actas constan las solicitudes para el establecimiento y restablecimiento de paradas en las calles aledañas a los Mercados Juárez y Villa en 1961 y 1964 respectivamente. De la misma manera se estableció en 1961 el seguro de pasajero en las unidades de las rutas Norte y Sur y se gestionaron los servicios médicos para los operadores a través del IMSS.

En 1964 se discutieron varias solicitudes encaminadas a la ampliación de las rutas proporcionadas o la creación de nuevas rutas, como quedó plasmado en la siguiente acta de cabildo:

Oficio 166, de la Delegación de Tránsito Municipal, opinando sobre la ampliación de la Ruta Campo Militar – Alianza hasta la colonia General Felipe Angeles - A la comisión de Transito .-

Se habla en seguida de la solicitud de permiso par a Ruta de Pasajeros a la Planta de Cementos, Mexicanos, S.A., aclarándose que hay varios interesados en proporcionar el servicio por lo que se recomienda a la Comisión de Tránsito que soliciten de quienes hicieron la primera petición, señalen amplia y concretamente las condiciones en que pretenden operar, a fin de darlas a conocer a las Líneas existentes.- (Actas de Cabildo, 1964).

La ampliación de rutas se daba en los casos en que el recorrido de una ruta era cercano o podía modificarse para que pasara por un punto de gran afluencia de residentes, trabajadores o peatones. Por otro lado la creación de las rutas se daba cuando un grupo de transportistas proponía un recorrido distinto mayormente de otro y que se dirigía de un lugar de alta afluencia de usuarios a otro.

El C. Primer Sindico manifiesta que la Comisión encargada de la Distribución de Placas tiene ya terminado el dictamen relativo al permiso para que se establezca por vehículos de la Ruta Sur, la Línea de Pasajeros entre esta Ciudad y la Fábrica de Cementos, para lo cual los interesados cubrirán la suma de \$ 15,000.00 al entregárseles el permiso y \$5,000.00 un mes después de esa fecha completando así \$20,000.00 (Acta de Cabildo, 1964).

De igual manera podemos observar que la creación de estas rutas era a partir de una ruta ya existente. A estos transportistas no se les exigía la compra de otros camiones o camiones nuevos, sino solo el pago de los permisos. Con respecto a la compra de nuevos camiones no encontramos ninguna evidencia, solo un escrito de la ruta Campo - Alianza donde se toca el tema del remplazo de autobuses descompuestos por otros que ya pertenecen a la agrupación.

En seguida es presentado un escrito de Transporte Urbanos de pasajeros Campo-Alianza , pidiendo se les conceda autorización para que varias unidades de su propiedad puedan operar sustituyendo a otras cada vez que sufran descompuestos a fin de no interrumpir el servicio como sucede ahora, porque necesitan gestionar en cada caso el permiso correspondiente (Actas de cabildo, 1966).

Desde los inicios del servicio de transporte público en Torreón han existido diferentes agrupaciones políticas a las que se han afiliado los transportistas, incluso de una misma línea, o que ha causado conflictos entre los concesionarios. En la década de los sesenta el alto número de concesionarios y la abundancia de recursos hizo que estos se dividieran en diferentes grupos políticos incluso dentro de una misma línea

En seguida se trata el problema entre elementos de la F.R.A.T, y de la C.T.M.,

que hacen el servicio de ruta en la zona sur, con motivo de que los primeros pretenden un horario que les permita iniciar sus labores juntos todos ellas sin que se intercalen vehículos de la otra Organización. – Se comisionó a los C.C. Síndicos Apolunio Siller Arce y Rodríguez Lozano y Regidor García , para que intervengan en la resolución de este asunto y en las dificultades surgidas en la Ruta Norte, teniendo como norma en sus gestiones el interés público (Actas de Cabildo, 1966).

El párrafo anterior es la primer prueba que se encontró en las actas de cabildo sobre la existencia de grupos políticos al interior de los grupos de transportistas y por las recomendaciones hechas por el ayuntamiento se presume que los grupos no podían ponerse de acuerdo sin un intermediario. En el siguiente capítulo retomaremos estas agrupaciones, que fueron decisivas para el proceso de implementación de TRANSSIGLO.

II. 5 Intentos ciudadanos

En la década de los setenta las peticiones se centraron en la consolidación de las rutas que cada línea seguía, cosa que ya había ocurrido en décadas anteriores. Los setenta se distinguieron por la participación ciudadana para proponer reformas a las rutas.

Las primeras peticiones de la década fueron impulsadas por los transportistas, así el 18 de enero de 1970 el Sr. Manuel Estrada O. jefe de línea de la “Ruta Norte” solicitó autorización para ampliar dicha Ruta hasta el Estadio Moctezuma. De la misma manera en septiembre de ese mismo año el C. Salvador H. Rodríguez, Presidente de la Sociedad Cooperativa de Trabajadores del Volante y Mecánicos de la Laguna S.C.L., solicitó autorización para trabajar una ruta de pasajeros que comprende los poblados Los Ángeles, Buen Abrigo y el Fénix (Actas de cabildo, 1970). En ese mismo sentido en 1971 se le

concedió el permiso al C. Jesús Herrera Andrade para establecer un servicio de Transporte entre San Agustín, La Libertad y Torreón y Puntos Intermedios.

En agosto de 1971 hubo un aumento de 30 y 40 centavos del pasaje de día y de noche, respectivamente. Tres meses después comenzaron las peticiones de diferentes grupos ciudadanos para que el servicio de transporte público pasara cerca de sus centros de trabajo, estudio o vivienda.

Los primeros en acudir al cabildo fueron la Unión de Colonos de la División del Norte y Unión de colonos “Gustavo Díaz Ordaz”, solicitando servicio de autobuses para esas barriadas, por encontrarse muy apartadas del centro de la ciudad. En diciembre de ese mismo año el Ciudadano Roberto Antonio Domínguez solicitó autorización para realizar servicio de pasajeros entre Torreón - Jimulco.

Pasados dos años el Lic. Humberto Pérez Hinojosa, del Instituto Nacional para el Desarrollo de la Comunidad Rural y de la Vivienda Popular, solicitó al cabildo servicio para el fraccionamiento “Las Carolinas”, ya que sus habitantes tenían necesidades de transporte (Actas de Cabildo, 1973).

En 1974 la Dirección de la Escuela “Dr. Alberto Madrid” y la Sociedad de Padres de familia del mismo plantel, mandaron un oficio al cabildo solicitando extender temporalmente por ese rumbo la ruta de autobuses San Joaquín – Palacio Federal (Actas de Cabildo, 1974).

II. 6 Reformas para solucionar problemas

La década de los ochenta fue la última década de la transición demográfica en México, en 1980 la población del municipio ascendía a 363,886 habitantes, para 1990 la

población era de 464,825 habitantes (INEGI, 2009). Debido al acelerado crecimiento de la ciudad las concesiones ni las rutas eran suficientes para prestar servicio a la población, además el crecimiento económico de la región había empujado a personas de poblaciones cercanas a trabajar o estudiar aquí. A finales de la década de los setenta el gobierno municipal tomó algunas medidas esporádicas que paliaron algunos de los síntomas de desabastecimiento del servicio público de transporte.

En 1978 el C. Presidente Municipal otorgó las concesiones necesarias para la creación de la nueva Ruta a la Ciudad Industrial. Esta ruta vinculó a los centros residenciales con los laborales y debido al alto grado de demanda de este servicio el otorgamiento de las concesiones se dio en un clima de conflictos entre organizaciones de transportistas. Finalmente, a causa del grado de politización de estos grupos, el Ayuntamiento otorgó las concesiones a tres grupos "entre los que se encuentran la sección 3 C.T.M., La Federación Regional Autónoma del Transporte , S.C.C.T., La Liga Municipal de Organizaciones Populares, La secc 5 de la Unificación de Chóferes árbitros y Chóferes de la Laguna"(Actas de Cabildo, 1978).

A partir de la creación de aquellas actas del Cabildo de dicho municipio no se encontraron asuntos referentes al transporte público sino hasta 1986. Durante este periodo la mayoría de las peticiones fueron para ampliar el sistema, como la ampliación hacia la colonia la Aviación (Actas de Cabildo, 1986) y hacia el periférico (Actas de Cabildo, 1987). En agosto de 1986 se hizo el primer intento de reestructuración aunque solo quedó en papel y no hubo ninguna acción referente a la petición de "El décimo Regidor, C. Pedro Luis Bernal,(que) opina que se haga un estudio general de las Rutas Urbanas y que no se autoricen ampliaciones de Rutas hasta en tanto no se lleve a cabo una reestructuración para

reordenar el servicio público de pasaje; se toma en cuenta la opinión" (Actas de Cabildo, 1986).

Como consecuencia del poco abasto que daba el sistema de transporte público los transportistas buscaron otras alternativas, como el uso de Combis para crear rutas en los bulevares y otra arterias de la ciudad, petición que fue revocada por "el Consejo Consultivo de Seguridad Pública como de la propia Dirección de Seguridad Pública Municipal en el sentido de que la creación de dichas Rutas haría más conflictivo el problema del Transporte por la oposición de otras Rutas y además por la invasión de las ya existentes, situación que de ninguna manera aceptarán los transportistas" (Actas de Cabildo, 1987).

Dichas organizaciones de transportistas eran las únicas a las que el municipio les cedía concesiones, rutas nuevas y ampliaciones, así quedo asentado en la misma acta en la que se pidió permiso para dar servicio de combis, en la que se autorizaron: una ampliación de la ruta Jacarandas hacia el Fraccionamiento Valle Florido, así como la ampliación de la ruta Campo Alianza - Rastro Municipal a la Colonia Plan de San Luis pertenecientes a la Sección 15, C.T.M. y al Sindicato de Chóferes Ruleteros y Trabajadores del Volante Secc. 3. respectivamente . Ambas con la condición de no transitar por zona Federal y evitar el problema de invasión con los sub-urbanos que tenían concesionado dicho paso (Actas de Cabildo, 1987).

Desde finales de 1987 hasta finales de diciembre de 1989 las Actas de Cabildo no se encuentran en posesión del Instituto Municipal de Documentación de Torreón (IMDT), se cree que fueron sustraídas o extraviadas, por lo que no se anexa ningún dato de esas fechas.

II.7 Los intentos de reestructuración

II.7.1 Administración 1988 - 1990

A principios de 1990 se puede observar el primer intento formal y decidido del ayuntamiento para mejorar el sistema de transporte público de pasajeros. Se convocó a una sesión extraordinaria el 19 de enero de ese año solo para " analizar el problema del servicio público de transporte y en su caso las determinaciones a seguir para afrontar el mismo" (Actas de Cabildo, 1990). Aunque dicha junta fue provocada por un paro del servicio, ocasionado por una ampliación de ruta no aprobado .

Ante la presión por el paro del servicio el ayuntamiento decidió no dialogar hasta que se restableciera el servicio y no aprobar un aumento de la tarifa que los paristas pedían. Dichas medidas hicieron que se restableciera el servicio, más no se les dio respuesta inmediata a los concesionarios sobre sus peticiones. El gobierno municipal optó por aplazar la toma de decisiones sobre esa ruta y formular un proyecto de ordenación de las concesiones del servicio público de transporte municipal (Actas de Cabildo, 1990), mismo que no tomó forma hasta 1991, con la nueva administración.

II.7.2 Administración 1991- 1993

Proyecto de Modernización del Transporte Urbano para la Ciudad de Torreón

Con el cambio de administración hubo un cambio de actitud. Por primera vez el Cabildo mostró la presencia importante de los partidos minoritarios. El PAN tenía un buen número de regidores en una administración priista. Prueba de esto fue el primer discurso del Presidente Municipal que llamaba a la unidad si no de partido, por lo menos de causa. Tal vez por estas características, únicas hasta la fecha, la administración comenzó con ímpetu sus tareas que en gran medida eran reformadoras. Entre los temas más importantes

se encontraron el transporte público, la venta de alcohol a menores, la urbanización, entre otras.

La postura en estos temas fue la misma, no tomar ninguna decisión hasta no conocer el estado del objeto, para lo que se formaron diferentes comisiones. Encargada del Autotransporte se quedó la Comisión con el mismo nombre, con la tarea específica de incluir a la comunidad, al sector privado y al gobierno en la toma de decisiones. Su primer encomienda fue revisar las 500 concesiones que hasta esa fecha habían otorgado las diferentes administraciones (Actas de Cabildo, 1991).

La fuerza con la que esta reestructuración inició no fue suficiente ante el estado de las unidades llamadas por los miembros del Cabildo "chatarras" o "chimeneas ambulantes". Se pretendió ir más allá de una reorganización documental de los datos, el gobierno propuso que hubiera una revisión mecánica de las unidades, pero aun así estas sufrían constantes desperfectos y las unidades descompuestas impedían la circulación por las principales vías de la ciudad. Cabe mencionar que aun estaba permitido estacionarse a ambos lados del bulevar Revolución, lo que agravaba aun más los problemas viales.

Algunos concesionarios quisieron comprar unidades nuevas, pero el Ayuntamiento se opuso a actuar como aval ante la institución crediticia por considerar que los concesionarios tenían una posición holgada. Durante el primer semestre de la administración las principales acciones consistieron en sacar de circulación las unidades que no cumplían con los estándares de la revisión mecánica, así pues para finales de mayo de 1991 solo transitaban 500 de los 600 camiones que había en circulación a principio de año.

Una de las principales preocupaciones era la contaminación ambiental; uno de los

puntos de discusión era el tipo de combustible a usar: gasolina o diesel ecológico. Esta información toma importancia por sus implicaciones medio ambientales y también por el tipo de camión que los concesionarios que iban a adquirir unidades deberían buscar.

La administración quería reestructurar el sistema de transporte y buscaba 500 millones de pesos para realizar el estudio. Una vez hecho ese estudio se podrá firmar el Convenio de Reestructuración mediante el cual los concesionarios se verán obligados a adquirir unidades nuevas. Obtener ese dinero no era tarea difícil ya que el Presidente de la República Salinas de Gortari dejó ver en su plan de trabajo que una de las necesidades era la modernización de los sistemas de transporte públicos (Actas de Cabildo, 1991).

Mientras el Ayuntamiento trataba de obtener esos recursos, la demanda de servicio crecía, se hicieron peticiones de ampliación y creación de rutas a las que el Cabildo después de discutir tuvo que negarse, alegando que si se comenzaban con reestructuraciones pequeñas antes del estudio sería perjudicial, decisión que causó descontento entre los dirigentes obreros.

La asignación de cambios, permisos y concesiones estuvo detenida hasta noviembre de 1991, fecha en la que se cumplirían los cuatro meses de plazo con los que contaría la empresa ganadora de la licitación organizada por el Municipio. Esto no sucedió así y no fue sino hasta octubre de 1991 cuando la en la contienda entre tres empresas arrojo como ganadora a CAL Y MAYOR (Actas de Cabildo, 1991).

Los resultados se vieron antes de la licitación, las acciones que el Ayuntamiento había tomado ya dejaban ver algunas mejorías. En agosto de 1991 la ciudadanía ya podía observar un cambio en dos de los tres temas principales de esa administración: la urbanización presentada en el tema vial y el autotransporte. En relación al autotransporte el

estado de las unidades había mejorado visiblemente al no permitírseles la circulación a las más viejas y al mandar a pintar las circulantes.

Esta acción de pintar las unidades para que dieran un mejor aspecto se conoció como "maquillarlas" o "unidades maquilladas", por no ser nuevas pero verse arregladas. Sin embargo la apariencia de las unidades no era el único punto a mejorar, al igual que hoy en día uno de los principales problemas era el servicio que dan los choferes:

pide el Sr. González Domene se le permita ahondar un poco en el informe del Lic. Blanco, exponiendo que el asunto del transporte es un caos "terrible" que exige medidas prácticas; los choferes son irrespetuosos, se paran donde les da la gana, interrumpen el transito y nadie les dice nada, y los camiones siguen contaminando la atmósfera (Actas de Cabildo, 29 de agosto de 1991).

El problema con los choferes no reflejaba el grado de participación de los concesionarios, el 22 de octubre ante el Cabildo se pidió la autorización para que el Municipio contrajera una deuda de 520 millones de pesos, para cubrir el costo del estudio . Dicho préstamo fue hecho por BANOBRAS y el Banco Mundial. El Municipio participó así en un plan nacional del BM para los países en vías de desarrollo, en el que brindaba apoyo a las ciudades medias para desarrollar la infraestructura vial y de transito público de pasajeros. También en el Acta de ese día quedó asentado que el pago de ese préstamo sería por parte de los concesionarios y que estos ya habían firmado aceptando someterse a esa reestructuración.

Con la reestructuración en proceso durante 1993 los concesionarios trataron de ver la manera más viable para aumentar la tarifa del pasaje, los miembros del Cabildo pedían una tarifa de un nuevo peso, mientras que los concesionarios con camiones nuevos pedían

un aumento a 1.5 nuevos pesos. Varias razones fueron tomadas en cuenta, como el modelo del autobús, pero finalmente se concluyó en que la tarifa permanecería siendo de .60 nuevos pesos para los camiones de más de 5 años de antigüedad y 1 nuevo peso para los recientes.

Los esfuerzos de reforma del transporte urbano, se vieron truncados por el cambio de administración y el 23 de marzo de 1995 se decretó el Reglamento para concesionar el transporte Público de pasajeros de la ciudad de Torreón, documento que tomó como base el Tomo 4, del Proyecto de Modernización del Transporte Urbano para la Ciudad de Torreón, el Código Municipal y la Ley de Tránsito y Transporte del Estado. El proyecto había sido entregado por CAL Y MAYOR a la administración pasada.

De acuerdo con la reestructuración que se había firmado durante la administración pasada los concesionarios pagaría los 520 millones de pesos, a causa de esto el municipio levantó un archivo de manera física y electrónica sobre los concesionarios activos. Este esfuerzo no fue simple, debido a que el uso de las concesiones debió estar acreditado y la alta hecha en tiempo y forma.

Los esfuerzos de la Comisión de Autotransporte y Vialidad por mantener control de la cantidad de concesionarios estaba ligada a la nueva “Regulación del Transporte Público Urbano de Pasajero”. Esta Regulación sirvió para adecuar la prestación del servicio a la legislación (Actas de Cabildo, 1996).

En 1996 el Cabildo se reunió para tratar sobre nuevas rutas, sitios y tarifas. Respecto a las tarifas había diferentes propuestas relacionadas con el grado de modificaciones que los concesionarios habían realizado al autotransporte:

El Dr. Salvador Jalife García sometió a revisión la cláusula Quinta que se refiere al

aumento en las tarifas para lo que se tienen 3 propuestas: 1.- Tarifa no diferenciada de 1 peso; 2.- Tarifa de 1 peso y 1.50 pesos; 3.- La que está insinuada de los modelos 85 en adelante que hubiera un aumento, pidiendo opiniones. En uso de la palabra el Primer Regidor propone otra tabla de tarifas del modelo 91 hacia atrás sea de un peso; modelo 92-93 un peso veinte centavos; 94-95 un peso con cincuenta centavos; y ruleteros un peso (Actas de Cabildo, 20 de diciembre de 1996).

1997 fue un año en el que el Cabildo trató de resolver todos los asuntos sobre la modernización del transporte que aun estaban pendientes, pues solo había un año más de administración y la experiencia dejaba ver que ninguno de los proyectos de reforma anteriores habían sido concretados por las siguientes administraciones.

El Lic. Salvador Jalife, Presidente Municipal de diciembre de 1995 a diciembre de 1996, estaba consciente de la situación y propuso varias juntas extraordinarias para resolver estos asuntos de la manera más rápida posible. Recién entrado el año las prioridades de la reforma se centraron en: la eficientización de los recorridos, el establecimiento de las paradas, terminales suburbanas y estaciones de transferencia.

Algunos de estos temas no habían sido nombrados hasta ahora, ya que la prioridad había sido el cambio y ampliación de rutas, aunado a una modernización de los muebles. Aun así la mayoría de la discusiones en el Cabildo se centraron en el establecimiento de las rutas, especialmente después de que por los últimos seis meses todos los cambios, ampliaciones y creaciones de estas habían estado detenidas bajo la idea de que no se podían tomar decisiones hasta tener el estudio técnico completo, misma situación que ya había ocurrido hacia dos administraciones.

Cuando se dieron a conocer oficialmente los documentos relativos al proyecto de

Modernización del Autotransporte entre los miembros del Cabildo, estos acordaron que con base en ese documento se tomarían las decisiones considerando que no podían tener una propuesta actual todo el tiempo y que el sistema de transporte y sus requerimientos cambian de manera constante, por lo que esta reforma estaría abierta a retroalimentación, de esta manera se dejó ver la flexibilidad de su proyecto de reforma.

Los trabajos de reestructuración se dieron con una campaña de información acerca de la próxima reestructuración que duro 60 días y aunado a eso

El C. Secretario del R. Ayuntamiento Lic. Jesús Ricardo Cisneros Hernández, mencionó que tomando en cuenta lo expuesto, los trabajos pueden iniciarse en dos puntos que son El Estudio del Marco Legal de las Concesiones y Difundir la Reestructuración de las Rutas para hacer las adecuaciones justas que proponga la Ciudadanía... y tomando en cuenta la respuesta de los Ciudadanos en un plazo de seis meses entre en vigor la totalidad del Proyecto de Modernización y Reestructuración del Transporte Urbano (Actas de Cabildo, 17 de enero de 1996).

En marzo de 1996 el Cabildo se reunió y dio a conocer el consenso de los ciudadanos y de los transportistas para la modificación del proyecto de modernización y aunque el Comité Técnico informó sobre los avances hubo oposición de otros regidores sobre algunas de las decisiones tomadas. La CTM, por ejemplo, estaba de acuerdo con la modernización del parque vehicular y con la actualización de las concesiones pero se oponía a la modificación de las rutas, principalmente porque 330 muebles dejarían de circular.

La propuesta podía operar con un menor número de autobuses y un mayor número de rutas gracias a que estas eran cortas y se enlazaban en estaciones y puntos de

transferencias. Dichas rutas, estaciones para conexiones y puntos de transferencia habían sido seleccionados por la población mediante encuestas selectivas, el establecimiento de mamparas en sitios públicos y reuniones con grupos de concesionarios y transportistas.

El 29 de marzo se aprobaron las Bases Reglamentarias para concesionar el Servicio Público de Autotransporte de Pasajeros, que es el documento que sienta las bases sobre las que se establece la legislación para la obtención de las concesiones, por esta razón el 8 de mayo se aprobó el Reglamento del Transporte Público en el que se aprobaron 605 autobuses concesionados; que las concesiones se otorgarían bajo un concurso público basado en los siguientes requisitos:

II.- Las personas interesadas en obtener cualesquiera de las concesiones, deberán de satisfacer los siguientes requisitos que se refieren a las características físicas técnicas de los vehículos:- -

- 1.- Pintura en buenas condiciones y uniforme.
- 2.- Carrocerías y frentes en buen estado y, sin vestigios de accidente.
- 3.- Defensas, pasamanos, vidrios, asientos y luces en general completos y en buen estado.-----
- 4.- Llantas en buenas condiciones.
- 5.- Equipados los autobuses con frenos de aire.-----
- 6.- Optimas condiciones Mecánicas.-----
- 7.- Pintura interior en buenas condiciones, limpia, sin anuncios o calcomanías que dañen la moral permitiéndose los comerciales interiores y exteriores.-----
- 8.- Las unidades que utilicen gas butano, deberán contar con permiso de la autoridad

correspondiente así como con la instalación reglamentaria.-----

9.- Asientos en buenas condiciones.

10.- No se permite el uso de cornetas de aire.

11.- No se permite el uso de carrocerías antiguas, con ventanas demasiado pequeñas y piso de madera.-----

12.- No se permite el uso de carrocerías en chasis y motores antiguos.-----

-----13.- Es obligatorio por parte de los transportistas, contar en los autobuses con un área exclusiva para personas discapacitadas, misma que se señalará con un "AVISO" a los usuarios. ----- (Actas de Cabildo, 8 de mayo 1996).

Desde mayo hasta finales de octubre el ayuntamiento estuvo recibiendo solicitudes para otorgar las nuevas concesiones, durante este proceso hubo 140 concesionarios que se ampararon y 5 solicitudes de menores de edad. Estas solicitudes fuera de lo común no entorpecieron el trabajo de la Comisión pero si lo hicieron lento, para diciembre ya se habían otorgado 604 de las 605 concesiones propuestas en la reforma (Actas de Cabildo, 1996).

Los últimos días de esa administración sirvieron solo para concretar la primer meta de su plan de reforma y modernización del transporte, quedaron pendientes las alteraciones a algunas rutas, el establecimiento de las paradas, de las estaciones de transferencia y conexiones. Estas propuestas no fueron tomadas en cuenta por la siguiente administración y quedaron olvidadas.

II.7.3 Ayuntamiento 1997-1999

En 1997 por primera vez Torreón tuvo un presidente municipal que no era priista, Lic. Jorge Zermeño Infante, del Partido Acción Nacional (PAN). A pesar del cambio el transporte público seguía siendo una prioridad. En los últimos días de la anterior administración los transportistas habían propuesto un aumento de tarifa a \$2.00, mismo que fue negado por que los transportistas ya estaban cobrando el pasaje en esa cantidad. Recién tomado el cargo por la administración los transportistas les hicieron la misma propuesta.

El Cabildo acordó que el aumento fuera a \$1.60 y que tenían 30 días para cumplir con sus compromisos, si esto ocurría así la tarifa podría cambiara a \$1.80, de ocurrir lo contrario, la tarifa no se alteraría. Los compromisos fueron

“La Comisión entablo pláticas con los transportistas consiguiendo los siguientes compromisos .-----

- Cumplimiento y aplicación del reglamento.-----
- Renovación del parque vehicular con modelos recientes.-----
- La exclusión de unidades chatarra en 4 etapas.-----
- Capacitación de manera constante. -----
- La cooperación de los transportistas con la autoridad. – en la observación del reglamento. -----
-
- El acceso del servicios colonias de nueva creación. -----
-
- La ordenación de las rutas.-----

- La creación de centrales de resguardo. -----¹⁰²² (Actas de Cabildo, 17 de febrero de 1997)

Las Actas de Cabildo no especifican que parte de este acuerdo se incumplió pero en septiembre de 1998 la tarifa aun era de \$1.60. Los concesionarios sometieron en diferentes momentos propuestas para un alza en el pasaje, pero no fue aprobada hasta septiembre cuando se aprobó el aumento a \$2.00 solo en el caso de que el autobús hubiera pasado la verificación y \$1.60 de no ser así.

La falta de continuidad en los procesos de reforma y mejoras del transporte de una administración a otra había sido uno de los principales problemas, ya que tres años no eran suficientes para cumplir con estas. Al comenzar cada administración se tenía un nuevo planteamiento sobre cómo mejorar el transporte y no siempre se apoyaba en las decisiones tomadas por el Ayuntamiento anterior. La administración 1997-1999 había tratado de seguir con las disposiciones de sus predecesores, pero en julio de 1998 conflictos entre los concesionarios y el Ayuntamiento los hicieron tomar un nuevo plan de acción. Aunque de igual manera montaron el sistema de transferencia entre dos rutas, propuesta de la administración anterior.

El Cabildo encontró irregularidades en el Registro Público del Transporte y el 22 de julio de 1998 decidió reasignar las concesiones, lo que causó descontento pues algunos dueños de camiones tramitaron su licencia y permiso como choferes, estaban trabajando con concesiones anteriores y con el nuevo cambio no pudieron ponerlas a trabajar. Debido a estas irregularidades en marzo de 1999 se tomó la decisión de crear de nueva cuenta un Padrón Único de Concesiones para el Municipio de Torreón, dicho padrón quedó

¹⁰ El documento del acta de cabildo no contiene el punto seis ni ocho.

compuesto por 5107 concesiones, es decir, con más de 900% de concesiones nuevas en tres años.

La administración 1997-1999 transcurrió con solo tres ampliaciones de ruta, un incremento en el padrón de concesiones y aumentos del pasaje de \$1.60 a \$2.00. Se puso en marcha la propuesta para los pases de transferencia, pero no se reportó ningún resultado.

II.7.4 Administración 2000- 2002

La nueva administración decidió crear un Programa Integral para que el Autotransporte se preste de manera Legal, Ordenada y Moderna, pero para noviembre del 2000 el Ayuntamiento firmó con el Gobierno del Estado un Convenio de Coordinación para la realización del Programa de Verificación Vehicular, Emplacamiento y Registro del Autotransporte Público. A pesar de eso en el primer semestre de operaciones, se elevó el pasaje a \$2.50 y también se fijaron paradas nuevas y se instalaron cobertizos en dichas paradas.

En febrero del 2001 no se había reportado ningún avance en el Programa Integral de Autotransporte, aun así el Cabildo aprobó un aumento de \$.50 a la tarifa general y especial. Todos las acciones desarrolladas por esa administración fueron aquellas naturales con el desarrollo del transporte y el crecimiento de la ciudad, como las ampliaciones a las rutas Sur Jardines y Dorada y Ruta Sur Dalias, de igual manera unos meses después se creó la Ruta Arboleadas.

Las principales acciones de esta administración se centraron en elevar al a rango de Dirección de Autotransporte la que antes era comisión en el 2000, En marzo del 2001 aprobó un nuevo Reglamento del Transporte Público Municipal. Ninguna de estas acciones

tuvieron impacto en la población ya que estas no trascendían a ellos. Por otra parte durante los 3 años de la administración la tarifa paso de \$2.50 a 3.30.

A manera de reflexión

En este capítulo se pudo abordar el desarrollo del transporte en la ciudad de Torreón desde finales del s. XIX hasta finales del s. XX. En ese tiempo el transporte pasó de un sistema compartido entre las tres ciudades, basados en tranvías, a un sistema compuesto por taxis, ruta centro o ruleteros y autobuses.

El crecimiento de la ciudad impulsó nuevas rutas, ampliaciones y eventualmente los esfuerzos de diferentes administraciones para regular las concesiones y la prestación del servicio, especialmente las administraciones 1991- 1993 y 1994-1996, que trataron de modernizar los autobuses.

Otros intentos se gestaron percibiendo el sistema de transporte de una manera no unilateral sino como un sistema complejo con diversos aspectos que iban más allá de los autobuses y comprenden aspectos como los derroteros y las paradas. El siguiente intento de modernización comenzó en el 2003 y aun se está llevando a cabo, es aquel al que se hará referencia como TRANSSIGLO y del cual se hablará en el siguiente capítulo.

III.1 Antecedentes

En el 2003, cuando el Partido Acción Nacional (PAN) llegó a la presidencia municipal de Torreón por segunda ocasión, la administración encabezada por el Lic. José Guillermo Anaya Llamas trató, al igual que sus predecesores, de llevar a cabo la modernización del sistema de transporte.

Esta tarea no era nada fácil, primero por la profundidad del problema y segundo por los diversos intereses de los involucrados en el tema del transporte público de pasajeros. A lo largo de la última década las administraciones habían propuesto diferentes acciones para resolver las ineficiencias en el servicio. Proyectos habían ido y habían venido, pero ninguno había atacado el problema de fondo, solo algunas modificaciones de orden paliativo o informativo se habían realizado. Se habían gastado más de un millón doscientos cincuenta mil pesos en dos estudios, que con el cambio de administración no se habían concluido.

Estos infructuosos pero caros intentos habían dejado a la población como usuarios de un servicio inefficiente y con altos rezagos de servicio y calidad. La población, en general, se mostraba desconfiada sobre otra modernización del transporte.

El 28 de febrero del 2003, el Ayuntamiento dio el primer paso para la modernización, firmó un convenio con el gobierno del estado. El *Convenio Marco de Implementación del Plan Integral del Transporte Público* serviría para que el Municipio lograra la modernización, misma que pensaban alcanzar mediante la creación de un fideicomiso, la organización de las rutas, el uso de la tarjeta inteligente de pago y conteo de los pasajeros. (Actas de Cabildo, 2003).

El proyecto municipal tenía como prioridad una modernización integral, que no solo se ocupara de las rutas o el estado de los camiones como se había venido haciendo,

sino que mediante acciones directas y de fondo que impactaran la logística, la operatividad y el servicio, se pudiera obtener un servicio de transporte eficiente, moderno y adecuado para la ciudad.

Hasta aquí podemos ver cómo el planteamiento de esta reforma es radicalmente diferente a las pasadas, especialmente en la profundidad con la que se pretende atacar el problema y el número de características que se querían modificar. Sin duda hasta ese momento constituía el acercamiento más holístico a la problemática.

El municipio no podía realizar solo este proyecto, por lo que por medio de una licitación pública realizada en noviembre del 2003 se escogió a LOGIT S.A. de C.V. para que realizará un estudio sobre el estado del sistema de transporte en ese momento y a partir de esos datos propusiera un plan de modernización. LOGIT contó con 11 meses y tres millones quinientos mil pesos para realizar dicho estudio (Actas de Cabildo, 2004).

LOGIT es una empresa mexicana con sede en Puebla, Puebla, que se creó en 1989 y se especializa en las áreas de desarrollo e implantación de sistemas de información, planeación urbana y regional, desarrollo de modelos matemáticos, planeación táctica y operacional del transporte. LOGIT diseñó los proyectos de planeación urbana y transporte para Tijuana, León, Morelia , Mérida y Puebla (LOGIT, 2008).

Durante los once meses que transcurrieron entre la licitación y la presentación de los resultados, ninguna acción referente al transporte de pasajeros tuvo lugar en el Cabildo a pesar de que hubo peticiones para ampliaciones, se resolvió no modificar rutas ni servicio hasta que el estudio se culminara.

El 29 de noviembre del 2004 LOGIT entregó el *proyecto de Estructuración del Sistema de Transporte Público Urbano de la ciudad de Torreón, Coahuila*, al que

denominaron TRANSSIGLO y ese mismo día se aprobó por el cabildo como plan rector de la modernización y se determinó su implementación (Actas de Cabildo, 2004).

La implementación fue inmediata, de hecho en la misma sesión de Cabildo que se aprobó y presentó el proyecto se aprobaron las primeras modificaciones. Estas fueron cambios en recorridos y reorganización de rutas. La primera fue que la Ruta Norte que en ese entonces prestaba su servicio en tres ramales (Bravo-Central, Abastos-Tierra y Abastos-Diagonal), se transforma en dos rutas independientes: Nogales y Nueva Rosita.

III.2 TRANSSIGLO

III.2.1 Proyecto

Como se mencionó en el capítulo II *El Plan de Modernización del Transporte Público Urbano de Pasajeros de la Ciudad de Torreón, Coahuila* (TRANSSIGLO), es resultado de un proceso metodológico de seis etapas y once líneas de estudio, con dichos resultados se armaron los cinco planes que conforman TRANSSIGLO. Las etapas fueron: acopio de información; diagnóstico y recomendaciones preliminares; políticas y estrategias; definición de acciones; evaluación y consenso; y planes de modernización (LOGIT, 2004).

El acopio de datos se llevó a cabo con entrevistas, encuestas y observaciones en tres sectores: municipal, empresarial y el usuario. En el sector municipal se realizó revisión bibliográfica y entrevistas con los funcionarios; en el sector empresarial se trabajó con los concesionarios y se observó el derrotero y el servicio en las rutas; y con los usuarios se hicieron encuestas y observaciones.

LOGIT recabó los datos de los usuarios mediante 5455 encuestas de opinión en 48 ramales de las 15 rutas. Los puntos analizados fueron: nivel de servicio, trato de los

operadores, estado físico de las unidades y el tiempo de espera.

Acerca del nivel del servicio, entre el 40 porciento y 50 porciento de los usuarios lo calificaron como regular, 30 a 40 porciento lo califican como bueno y el resto como malo. Sobre el trato de los operadores entre el 40 porciento y 50 porcientode los usuarios lo percibieron regular, 30 y 40 porciento lo percibieron como bueno y el resto de las opiniones se dividió entre malo y muy malo. En lo referente al estado físico de las unidades, el 70 porciento de las opiniones iban de lo regular a lo malo el 30 porciento restante opina que es bueno o muy malo. Por último el tiempo de espera se percibieron como entre cinco a diez minutos por el 40 porciento de los encuestados, del 20 al 40 porciento percibió que era menor de cinco minutos, mientras que el resto dijo esperar más de quince minutos.

Los datos sobre oferta y demanda del transporte público se obtuvieron mediante observación, lo que implicó que se establecieran puntos en la ciudad donde el personal de la empresa monitoreaba de manera visual cuántos pasajeros había en cada unidad y cuántas unidades de cada ruta pasaban. Otra parte sobre oferta y demanda se realizó mediante encuestas a los usuarios, donde se les preguntaba sobre sus destinos.

Los datos relativos a los derroteros de las rutas, la velocidad promedio y las paradas, el modo de conducción y los datos sobre los choferes se obtuvieron con observación y se vaciaron a un sistema llamado TRANSCAD, que es una herramienta de análisis geográfico-cualitativo, misma que se buscaba implementar en el municipio como parte del proyecto (LOGIT, 2004).

Las once líneas de estudio fueron: Diseñar y aplicar un plan de acopio de información del sistema de transporte público de pasajeros; Desarrollar un modelo de

simulación del transporte público de pasajeros; Elaborar un sistema de información de datos operacionales y dimensionamiento y programación de la oferta del transporte público de pasajeros; Formulación del diagnóstico integral del sistema de transporte público urbano de pasajeros; Definición estratégica de elementos técnicos para el acercamiento con los concesionarios del transporte público urbano de pasajeros; Constitución del organismo de gestión y adecuación del marco jurídico y normativo para implementación del corredor piloto; Instrumentación de sistemas y rutinas de gestión operacional del corredor; Anteproyectos de equipamiento, señalización y adecuación de la infraestructura del corredor piloto; Capacitación a concesionarios y/o empresas operadoras del corredor piloto; sistema de cobro y remuneración del corredor piloto; y Diseño y especificaciones de la tecnología e imagen para vehículos del corredor piloto (LOGIT, 2004) .

Como resultado de esta investigación se elaboraron tres documentos finales: Diagnóstico Integral del sistema de transporte público urbano, Estructuración del transporte urbano para Torreón y el plan de modernización del sistema de transporte público urbano de pasajeros. Cada documento tiene una finalidad diferenciada, el primero es un diagnóstico en el que se presenta el estado del sistema de transporte en el 2004, el segundo es un plan de acciones y el tercero contiene las propuestas de LOGIT.

III.2.2 Estado del sistema

Conforme a la metodología establecida en el apartado anterior se llevó a cabo un diagnóstico del estado del sistema de transporte público. Basado en este diagnóstico se elaboraron las propuestas para el proyecto de modernización. Este diagnóstico tiene tres vertientes:

- Identificación de las características actuales del sistema de transporte.

Identificación de la problemática actual del sistema de transporte.

- Integración de una base de datos.

De las principales características del sistema se determinaron las siguientes:

Desregulación de algunos elementos del mercado de transporte público.

El mercado del transporte público en el municipio de Torreón no se encuentra regularizado en su totalidad, es decir, el sistema jurídico institucional no contempla todos los casos y el ayuntamiento no ejecuta las actividades de gestión necesarias para la regulación del mercado (LOGIT, 2004).

Dentro de los documentos reguladores del sistema encontramos:

- Registro público del Transporte Municipal.
- Código Municipal para el Estado de Coahuila.
- Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Coahuila de Zaragoza.
- Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Torreón, Coahuila.

Existen otros documentos que impactan y rigen la manera en la que se debe brindar el servicio:

3. Plan Director de Desarrollo Urbano de Torreón 1999-2020

- Estudio Integral de Vialidad y Transporte 1995
- Diseño y aplicación de un plan de acopio de información del sistema de transporte público de pasajeros.

Control del sistema de informaciones.

Hay una carencia de datos y estadísticas relacionadas con el transporte público. El

único antecedente sobre un sistema estructurado de información con el que se cuenta son los intentos referentes al padrón de concesionarios. Este padrón no es más que un listado de datos, que de ninguna manera tiene usos estadísticos. La falta de estadísticas y datos del municipio, acerca del servicio que regula, provoca desinformación sobre el estado actual del sistema. Las acciones basadas en toma de decisiones poco informadas tiende a ser inexacta.

Para la implantación de un sistema de información se deben estudiar tanto el marco institucional y el marco tecnológico computacional, en base a estos se diagnosticó que la Dirección Municipal de Transporte en su enfoque institucional cuenta con los requerimientos adecuados para la implantación del sistema. No es necesario un cambio o adecuación en el aspecto organizacional, por lo que queda a criterio del municipio la decisión de qué entidad se hará cargo del sistema. También la Dirección de Transporte cuenta con el personal y la infraestructura necesaria para la implantación del sistema (LOGIT, 2004).

Atención de la demanda:

A través del acopio y el análisis se permitió conocer el nivel de atendimiento de la demanda así como la calidad misma del servicio. Para el análisis de la demanda se estudiaron tres elementos específicos:

- a) Estudio de ascenso y descenso a bordo de las unidades.
 - b) Estudio de Ocupación Visual en las Rutas.
 - c) Encuesta de origen y destino.
- a) Para acopiar los datos referentes a este tema se hicieron las encuestas y observaciones.

Se encontró que la velocidad promedio de los viajes era de entre 20 y 25 km por hora, con una duración del ciclo completo entre 112 y 127 minutos. Las paradas se registraron cada medio minuto o cada minuto (LOGIT, 2004).

b) La demanda de usuarios transportados sobre la ruta era de 292,242. Este número es equivalente a si la mitad de la población hiciera un viaje diario. Cada ruta variaba en ocupación media, que iba desde los 91 hasta los 454 pasajeros por hora en horario valle¹¹ en las rutas San Julián Alianza y Sur Dalias respectivamente. En hora pico la ocupación promedio en la mañana va desde los 616 en la ruta Dalias y 86 en San Julián Alianza; en la tarde iba desde 560 en la Ruta Sur Dalias Prados y 54 en la Ruta Campo Alianza Magisterio Jumbo. Estos datos nos dan un promedio de 634 usuarios transportados por día por unidad siendo la más baja la Ruta Dorada con 239 y la más alta la Ruta Sur Dalias con 1273 pasajeros (LOGIT, 2004).

c) Para levantar los datos sobre la movilidad urbana y el destino de los viajes se dividió al municipio en 76 zonas de tráfico, que atraían un total de 294, 170 viajes durante el día con todos los motivos, de los cuales 228, 583 eran viajes directos y 65, 595 transbordos (LOGIT, 2004).

El periodo de hora pico matutino se definió entre las 7:30 y las 8:29 y la relación de viajes directos era de 29,782 mientras que los transbordos eran 11, 362. Las zonas que generaban mayor número de viajes eran las periferias y su destino es el centro.

Los motivos de viaje se clasificaron en trabajo, estudio, compras, a casa y otros. El mayor número de viajes eran con destino a casa con 37.31 porciento, le siguió el trabajo

¹¹ El término de horario valle es opuesto al de horario pico y se refiere a la demanda del servicio.

con 23.31 porciento, otros con 19.13 porciento, estudio con 11.36 porciento y compras con 8.89 porciento (LOGIT, 2004).

Calidad de la oferta:

En términos cualitativos se identificó la necesidad de mejoramiento y modernización de los servicios y principalmente de las unidades. Más adelante abordaremos el estado de las unidades, que es el elemento más visible del sistema. Las recorridos, los paraderos, el servicio de los choferes y la constancia de las rutas son algunos de los elementos que son parte de la calidad de la oferta (LOGIT, 2004).

El estudio de TRANSSIGLO encontró que en el 2004, las rutas eran largas y saturaban las vialidades primarias, por ejemplo se encontró que todas las rutas en algún punto del recorrido pasaban o transitaban sobre el Boulevard Revolución o su prolongación la Carretera Torreón-Matamoros. Esta situación impactaba de diferentes maneras: la vialidad estaba saturada, y los transportistas peleaban por el pasaje.

Los choferes no usaban uniformes y no eran capacitados para desempeñar este trabajo, de igual manera la mayoría no eran dueños ni empleados sino rentistas, por lo que su ingreso dependía de la cantidad de pasajeros que subían a su autobús, lo que desencadenaba una lucha por el pasaje y mala conducción (LOGIT, 2004).

Estructura de la oferta.

La oferta en el municipio de Torreón se daba a través de 15 rutas y 49 ramales. Las rutas son: Primero de Mayo, Metalúrgica, Campo Alianza, Dorada, Norte, San Joaquín, Sur Jardines, Triángulo Amarillo, Valle Oriente Rojo, San Julián Alianza, Polvorera,

Jacarandas, Sur Dalias, Triangulo Rojo y Sur Panteones (LOGIT, 2004).

El modelo de mercado desregularizado quita la capacidad de dirigir un servicio público esencial, provoca pulverización de las concesiones transformando su control en una imposibilidad técnica, dificulta la planeación táctica y operacional e impide la implantación de una red estructurada de transporte público. La dispersión espacial de las rutas, es el resultado de un proceso de creación sin planificación.

Las 15 rutas estaban divididas en 11 agrupaciones que correspondían a la minoría de las concesiones, ya que el 72 porciento de estas eran independientes. Las organizaciones eran la CROM con 4 concesiones, la FRAT con 30, la PFC con 3, la SECC 1. CTM con 29, la SECC 2. CTM con 16, la SECC 3. CTM con 27, la SECC 6. CTM con 8, la SECC. 7 CTM con 4, la SECC 15 CTM con 13, la UPLAC con 21 y 423 independientes (LOGIT, 2004).

También se encontró que en cada ruta existían varias agrupaciones, por ejemplo en la Campo Alianza 44 concesiones eran independientes, 2 pertenecían a la SECC 1 CTM, 5 a la SECC 15 CTM y 14 a la SECC 2 CTM. Esta pulverización y disgregación en las rutas dificultaba la toma de decisiones, ya que los intereses de la ruta y los intereses políticos pueden contraponerse (LOGIT, 2004).

Estructura de la flota.

Se analizó la estructura de la flota existente, donde había un gran número de unidades en circulación, disminuyendo el desempeño del sistema. El total de los vehículos dedicados al servicio del transporte colectivo era de 5739, compuesto de 4485 taxis, 568 autobuses, 21 de uso especial y 661 de ruta centro (Actas de Cabildo, 2003).

La modalidad de las unidades en operación eran autobuses tipo escolar, con capacidad para 38 pasajeros sentados. La antigüedad promedio de estos vehículos era de 10 años, es decir, la mayoría de los autobuses son modelo 1993. El reglamento de transporte solo marcaba una edad máxima de 12 años, por lo que solo 28 vehículos tenían menos de cinco años en el 2004 (LOGIT, 2004).

Aspectos operacionales.

El sistema de transporte público estaba basado en servicios de frecuencia vehicular. En términos de desempeño del sistema, con base en indicadores operacionales se observa baja productividad de las unidades de transporte. Existía un gran número de unidades de circulación, disminuyendo el desempeño del sistema, los principales motivos son la ausencia de programación de servicios y la ociosidad de la flota (LOGIT, 2004).

Estructura vial del transporte público.

En el análisis de la infraestructura vial, específicamente para el sistema de transporte público, se identificaron vialidades inadecuadas y necesidad de equipamientos que permitían optimizar y modernizar el sistema. De acuerdo al uso que se le daba a cada una de las vialidades y el tipo de uso de suelo cercano a estas vialidades se encontró una organización con diferentes tipos de vialidades.

Las vialidades primarias son arterias que conectan áreas distantes y soportan los mayores volúmenes vehiculares con el menor número de obstrucciones. Las vialidades colectoras son las que comunican a los fraccionamientos o colonias con las vialidades primarias. Las vialidades secundarias son las que comunican vialidades locales con

colectores y primarias. Las vialidades locales son las que comunican internamente a los fraccionamientos y las calles peatonales son las que están destinadas para el uso de peatones (LOGIT, 2004).

Otros aspectos de la oferta.

La oferta de transporte presentaba otras características que habían sido el resultado del proceso que se había llevado para la prestación del servicio y del enfoque administrativo del mismo. LOGIT identificó que algunos de los transportistas habían tomado la prestación del transporte como una de las alternativas para el desempleo. De este modo, existían prestadores del servicio que no tenían tradición transportista y que intervinieron capitales comprando unidades viejas.

Las transferencias gratuitas dentro del sistema eran nulas, sin embargo 65, 595 viajes eran transbordos a otras rutas, lo que representaba el 23 porciento de los viajes realizados. Los datos identificaban potenciales de demandas que eran obligados a hacer transbordos por deficiencias en las configuraciones de la red. La macro zona con mayor producción y atracción de transbordos era el centro (LOGIT, 2004).

III.2.3 Recomendaciones

Con base en a los resultados encontrados y expuestos en el apartado anterior se hicieron propuestas en horizontes a corto, mediano y largo plazo. Estas propuestas estaban planeadas para realizarse en el 2004, 2004 al 2005 y 2005 al 2006 respectivamente. El nivel de detalle entre las acciones sugeridas es alto en los planes a corto y mediano plazo y es estratégico a largo plazo (LOGIT, 2004).

Las 94 acciones que recomendó LOGIT al municipio caen dentro de uno de los cinco planes de acción de TRANSSIGLO, que a su vez se subdividen en programas.

Plan de planificación del transporte

Este plan es la base para los otros cinco planes. Tiene como objetivo desarrollar un modelo de simulación del transporte, subdividido en los programas de gestión de la movilidad urbana y compatibilidad con la vialidad y el tránsito. Las acciones de este plan son: 1) descentralización y desconcentración de las actividades del centro de la ciudad; 2) definición de sistemas y subsistema del transporte; 3) gestión de la movilidad; 4) implementación del señalamiento inductivo para el tránsito de paso; 5) adecuación geométrica del crucero Cuauhtémoc; 6) Apertura de la vialidad de prolongación Mariano López; 7) apertura de la vialidad av. Central en un solo sentido; 8) eliminación del estacionamiento en Av. Carranza y Blvd Revolución; 9) creación de estacionamientos públicos en Av. Carranza y Blvd. Revolución; y 10) pavimentación a acceso a colonias populares (LOGIT, 2004).

Las primeras cuatro son parte del programa de gestión de la movilidad y son acciones a mediano plazo, las seis acciones subsecuentes son del programa de compatibilidad de la vialidad y el tránsito, de las cuales las acciones cinco, seis y diez son a corto plazo y las siete, ocho y nueve a mediano plazo (LOGIT, 2004).

Plan de estructuración de rutas y corredor piloto.

Este plan tiene dos vertientes, la primera se centra en la instrumentación de sistemas y rutinas de gestión operacional del corredor y la segunda se refiere a los anteproyectos de

equipamiento, señalización y adecuación de la infraestructura del corredor piloto.

La vertiente operacional se divide en los programas de operación del sistema de transporte, operación del corredor, infraestructura y equipamiento, renovación y sustitución de la flota vehicular y un programa para personas con discapacidades. Las acciones específicas son: 1) prohibición y reubicación de paraderos suburbanos, 2) implementación del dimensionamiento de las rutas de transporte en función de la demanda, 3) estructuración de las rutas de transporte público urbano, 4) proceso de implementación de la reestructuración de rutas, 5) esquema operacional de la terminal, 6) esquema operacional del corredor, 7) implementación, pruebas de operación y monitoreo del corredor, 8) dotación e implementación de paraderos, 9) dotación e implementación del señalamiento, 10) implantación de dispositivos de control semafórico, 11) construcción de terminales de transporte oriente primer etapa, 12) construcción de terminales de transporte poniente primer etapa, 13) construcción de terminales de transporte oriente y poniente segunda etapa, 14) planteamiento de las reglas y mecanismos del proceso de sustitución de la flota vehicular, 15) sustituir la flota vehicular con relación a la demanda y nuevos esquemas operacionales, 16) creación de diversos esquemas financieros para elección de la alternativa óptima, 17) transporte especializado para personas con capacidades diferentes y 18) creación del equipamiento e infraestructura para personas con capacidades diferentes (LOGIT, 2004).

Las primeras cuatro acciones pertenecen al programa operacional del sistema urbano y todas son a plazo inmediato. Las acciones cinco, seis y siete son parte de la operación del corredor y también son a plazo inmediato. La infraestructura y equipamiento se compone de las acciones ocho a la trece; las acciones ocho, nueve y diez son a plazo

inmediato; la acción once es a corto plazo; la acción doce es a mediano plazo y la acción trece es a largo plazo. El programa de renovación y sustitución de la flota vehicular esta compuesto por las acciones catorce, quince y dieciséis, de las cuales la quince es permanente y las otras dos son inmediatas. Por último el programa de personas con capacidades diferentes se compone de las acciones diecisiete que es a corto plazo y dieciocho a plazo inmediato (LOGIT, 2004).

La segunda vertiente de este plan se integra por tres líneas: anteproyectos de equipamiento, señalización y adecuación de la infraestructura del corredor; diseño y especificaciones de tecnología e imagen vehicular; y sistema de cobro y remuneración del corredor piloto.

El anteproyecto de equipamiento se compone de los programas de adecuación de la infraestructura, equipamiento para el corredor y difusión y adopción del sistema. El anteproyecto de diseño y especificaciones tiene el programa de especificaciones de tecnología e imagen vehicular y el último anteproyecto está compuesto por el programa de control, remuneración e integración tarifaria del sistema (LOGIT, 2004).

Plan de desarrollo institucional.

Este plan se divide en dos vertientes la primera tiene que ver con la constitución del organismo de gestión y adecuación del marco jurídico y normativo para la implementación del corredor piloto, que a su vez se divide en cinco programas; 1) Gestión integral de la operación del sistema; 2) Gestión de la administración del transporte; 3) Adecuación jurídica y reglamentaria; 4) Recursos humanos, materiales y capacitación y 5) Organismo descentralizado para la operación y recaudación.

Las acciones que comprenden esta vertiente son: 1) operación del sistema órdenes de servicio de operación del sistema general, 2) operación del sistema de corredor, 3) operación de terminales, 4) organigrama de gestión para el sistema de transporte, 5) definición de las terminales de organización de gestión, 6) proceso de transformación del organismo de gestión por etapas de desarrollo, 7) determinación definitiva de rutas, itinerarios y derroteros establecidos, 8) adecuación del reglamento municipal del transporte, 9) nueva regularización del sistema, 10) especificaciones de la normatividad de paraderos y terminales de transporte, 11) reglamento de padrones técnicos de los vehículos utilizados en el sistema de transporte, 12) definición de la operación horaria para tránsito de carga, 13) incorporación de tramo federal a municipal, 14) requerimientos de personal y estimación salarial y 15) requerimientos de estructura y equipos (LOGIT, 2004).

El primer programa se compone de la acción uno planeada a corto y mediano plazo, la acción dos planeada a mediano plazo y la acción tres a corto plazo. El segundo programa está compuesto de las acciones cuatro, cinco y seis, los primeros son a plazo inmediato y la sexta acción es a corto y mediano plazo. El tercer programa se integra por las propuestas siete, ocho, y nueve planeadas a plazo inmediato y el séptimo a corto. El siguiente programa incluye a las acciones diez y doce a plazo inmediato y once a corto plazo. Por último el quinto programa está formado por los puntos trece, catorce y quince, de los cuales los dos primeros son a plazo inmediato y el último es a corto plazo (LOGIT, 2004).

La otra vertiente del plan se refiere a elaborar un sistema de información de datos operacionales y dimensionamiento y programación de la oferta del transporte público de pasajeros. Los programas que componen esta vertiente son: capacitación en la operación y

planificación del transporte, sistemas de información al público y control de la gestión de recaudación y remuneración, compuestos por dos, tres y dos acciones respectivamente.

Las acciones propuestas son 1) capacitación y manejo del módulo de dimensionamiento y programación del servicio, 2) capacitación y manejo del software de planificación del transporte, 3) creación del sistema de información para personas con capacidades diferentes, 4) creación de la central de atención al usuario, 5) creación de la pagina web de información y consulta del usuario, 6) creación del módulo del control de recaudación del sistema, 7) capacitación al manejo y flujo de información al sistema de cobro (LOGIT, 2004).

Plan para la organización de transportistas.

Este plan está enfocado a las acciones directas con los concesionarios. Tiene dos vertientes; la primera es la definición estratégica y elementos técnicos para el acercamiento con los concesionarios del transporte público urbano de pasajeros. Esta vertiente está integrada por los programas de proceso de organización, concertación y consenso de los transportistas y alternativas de generación de recursos económicos.

Las acciones son las siguientes: 1) definición del acuerdo del proceso de adecuación de rutas en función de la estructuración, 2) acuerdo de asociación de rutas para integración del corredor, 3) acuerdo de proceso de adecuación de rutas en función de la estructuración, 4) acuerdo de procesos de adecuación de rutas, 5) acuerdo de asociación de ruta para integración del corredor, 6) proceso de concientización de conformación de un fideicomiso para recaudación de recursos, 7) mecánica y formas de recaudación, 8) elaboración del esquema financiero (LOGIT, 2004).

Las acciones uno a la cinco pertenecen al primer programa y estas son a plazo inmediato, a excepción de la acción tres que es a corto plazo. El segundo programa está constituido por las acciones seis, siete y ocho que son a corto plazo.

La segunda vertiente es la capacitación a concesionarios y/o empresas operadoras del corredor piloto, está integrado por tres programas, proceso de transformación y consolidación de empresas, desarrollo tecnológico, sistema de cobro y remuneración. Las acciones a realizar son 1) curso de capacitación de integración de empresas de transporte urbano, 2) curso de capacitación en la administración de empresas de transporte, 3) curso de capacitación del operación del transporte urbano, 4) curso de capacitación de mantenimiento de vehículos en empresas de transporte, 5) capacitación y certificación a conductores en conducción del transporte colectivo, 6) sistema de información para las empresas del transporte, 7) control y monitoreo vehicular para operación del corredor, 8) desarrollo e implementación de un sistema de prepago para el corredor, 9) desarrollo e implementación de un sistema de control para tarifa con pago diferencial (LOGIT, 2004).

Las acciones de la segunda vertiente tienden a ser una combinación entre a corto y mediano plazo, a excepción de las acciones seis y siete que pertenecen al programa de desarrollo tecnológico y la acción ocho que es a mediano plazo y al igual que la acción nueve pertenece al programa de sistema de cobro y remuneración.

Plan para el transporte suburbano

Este plan tiene como objetivo la compatibilidad y la integración del transporte suburbano mediante la aplicación de tres programas y ocho acciones. El programa de operación del transporte suburbano está compuesto por dos acciones a corto plazo

encaminadas a definir las reglas operacionales del sistema suburbano y la implementación e nuevos itinerarios de rutas suburbanas. El programa de difusión e identificación de ruta suburbana está conformada por las acciones de difusión del nuevo subsistema suburbano y la codificación de rutas suburbanas ambas con aplicación inmediata. El último programa de este plan es el encargado de la infraestructura y equipamiento para transporte suburbano conformado por cuatro acciones, la primera es la implementación de paraderos de corredores suburbanos a corto plazo, la segunda es la reubicación de paraderos suburbanos a plazo inmediato, la tercera es la implementación de terminal suburbana oriente a corto plazo y la última es el señalamiento horizontal y vertical de rutas suburbanas a corto plazo (LOGIT, 2004).

III.3 Acciones

Por todas las propuestas y recomendaciones hechas podemos inferir que el objetivo del proyecto se cumple al ser *integral* y estar constituido por acciones que van más allá del sistema de transporte y tocan el sistema vial, la jurisdicción y los sistemas de información. Paralelamente no se descuida ningún punto sobre el sistema de transporte, como son los derroteros, el servicio, las paradas, los transbordos, la flota y los choferes.

Algo que es importante resaltar es la presencia de una acción que es permanente: la modernización de la flota. Esta tiene que ver específicamente con el estado de las unidades. Aunque otro punto que habla implícitamente de un proceso constante es la implementación del sistema mediante el cual el municipio va a poder generar y monitorear el estado del sistema y a partir de esos datos generar reformas.

A pesar de la claridad de los planteamientos no todas las acciones se llevaron a cabo en tiempo y forma, este proyecto de modernización se vio afectado por el cambio de administración, la oposición de los concesionarios y el descontento de los usuarios.

Algunas de las acciones que se concretaron fueron las reformas a las rutas, primero la Ruta Norte, Ruta Valle Verde, Ruta Triangulo Rojo y Ruta La Joya. Luego en marzo del 2005 se autorizaron 25 cambios más y otros dos en mayo del mismo año. Estos cambios no fueron bien recibidos por los concesionarios ya que “La mayoría de las organizaciones del transporte de pasajeros rechazaron el proyecto de mejoramiento del servicio, no por oponerse a la modernización sino porque lo consideraron una evidente falta de oficio político y desinterés hacia ellos. Los transportistas creían que las autoridades mantenían reservada la información relacionada con los nuevos recorridos: “no sabemos el destino que vayan a tener nuestras rutas y la muestra es que con las cuatro que ya les cambiaron su recorrido, se empalman con otros” (Ríos, 2004).

A la par de estas medidas los concesionarios independientes o en descontento con TRANSSIGLO se reorganizaron en el *Sistema Organizado del Transporte de Torreón* (SOTT), integrado por 423 concesiones y que es una alternativa a TRANSSIGLO planteada desde los transportistas. El programa SOTT “se basa en: mejor trato de los choferes a los usuarios, conductores aseados y con mejor indumentaria (uniforme de camisa blanca con playera y pantalón de mezclilla), inicio de actividades a más tardar a las seis de la mañana y conclusión a las 23:00 horas. No más ruidos de aparatos estereofónicos ni “frenones” para apresurar a los viajeros a subir o bajar de los camiones (Ríos, 2005)”.

Esta agrupación de concesionarios se manifestó por la ciudad con camiones en

varias ocasiones, la primera con 75 unidades y la segunda con 112. El ambiente de hostilidad creció cuando para el mes de octubre del 2005 los miembros de SOTT pedían un aumento en la tarifa, que el ayuntamiento no les aprobó. Una aparente razón era que “a causa de su oposición, el proyecto de reestructuración de rutas no pudo concretarse” (Ríos, 2005). Es decir la oposición de los transportistas fue tan grande que para finales de la administración solo la Ruta San Julián Alianza y la Ruta Norte habían adquirido de manera significativa camiones nuevos y la implementación del prepago no se había implementado aun.

Por estas razones el ayuntamiento decidió proceder con aspectos no relacionados directamente con los concesionarios y en octubre del 2005 aprobaron la instalación y mantenimiento de paraderos y de carteleras publicitarias (Actas Cabildo, 2005). Otras acciones municipales fueron aquellas dirigidas a la implementación del sistema de análisis del transporte y a las modificaciones viales como el par de Tecnológico y Gómez Morín.

Como se puede observar, la mayoría de las 94 acciones propuestas no se implementaron, o su implementación fue parcial. Esta situación hizo que al finalizar la administración 2003-2005, TRANSSIGLO se encontrará en desuso. Al iniciar la siguiente administración los concesionarios, urgidos de un aumento en las tarifas, pidieron al nuevo presidente municipal que se aprobara el plan de TRANSSIGLO, aunque la mayoría de los transportistas no participarán (Ríos, 2005).

Por su parte el ayuntamiento trato de desligarse de TRANSSIGLO, creó el Comité Técnico del Transporte, quien realizó un estudio con un valor de trescientos mil pesos para hacer adecuaciones a TRANSSIGLO. Una prueba de esta situación son

las declaraciones hechas por el Ayuntamiento de Torreón donde presentaron un programa de modernización integral del transporte que tiene tres ejes principales: mejoramiento de camiones urbanos, reestructuración de rutas y revisión de la tarifa del pasaje (Ríos, 2006).

La administración se abocó a desarrollar estos tres ejes y dejó de lado la vialidad y el sistema de TRANSCAD que estaban incluidos en TRANSSIGLO. La modernización de las unidades fue bien acogido por los usuarios, lo que causo descontento fue el alza del pasaje que paso de \$ 3.30 a \$6.00 durante esa administración. Otra de las medidas que han resultado difíciles de concretar es el uso de la tarjeta ecobus y el cambio de algunos paraderos de autobuses, principalmente en el centro de la ciudad.

De estos tres nuevos ejes el de mejoramiento de los camiones urbanos es el único que se vio reflejado en las encuestas aplicadas a los usuarios. Mediante estos instrumentos LOGIT no recaba datos sobre la reestructuración de rutas ni la revisión de la tarifa de los pasajes, por lo que no podemos saber si estos asuntos causaban descontento antes de las acciones del ayuntamiento.

Sobre el papel que jugaron los usuarios en el proyecto de TRANSSIGLO y de la reforma de la administración 2006-2009 podemos concluir que en el primero sus opiniones estuvieron limitadas a los canales de comunicación que LOGIT y por ende el ayuntamiento dejaron abiertos. Y los resultados de estas opiniones fueron tomadas en cuenta para la elaboración de las propuestas. Por otra parte en la reforma que se hizo al plan de TRANSSIGLO, no se pudieron encontrar datos sobre el papel de los usuarios.

IV. 1 El transporte y sus actores

La legislación existente en America Latina permite que el transporte público se constituya por tres actores: los concesionarios, los funcionarios y los usuarios. Dos de estos grupos tienden a tener intereses opuestos; los usuarios y los concesionarios. Mientras que en un plano ideal los funcionarios actúan protegiendo a los usuarios y salvaguardando la prestación de los servicios (Kralich, 1998). Pero son múltiples los ejemplos de ciudades en las que este equilibrio no se alcanza y por ende el sistema de transporte presenta dificultades.

A continuación clasificaremos estos tipos de interacciones basados en el caso de Torreón, Coahuila y en los casos de otras ciudades de America Latina y Europa. Esta clasificación se basa en quién es el promotor de las acciones, de tal manera que consideramos que todos son esfuerzos unilaterales que pueden o no incluir a uno o ambos actores sociales restantes. Las categorías que encontramos son las siguientes:

Toma de decisiones promovida por los concesionarios.

Esta se da cuando el número de usuarios o la dispersión geográfica aumenta y los funcionarios no han planeado o previsto las reformas en los derroteros y concesiones. Al mismo tiempo los usuarios no demandan un cambio, por lo que los concesionarios promueven las acciones.

En el caso de Guayaquil, Villavicencio (1985) relata cómo la falta de regulación combinada con el crecimiento de la ciudad hizo que la resolución de nuevas situaciones quedara en manos de los operadores del transporte. En Torreón, durante las décadas de los treinta y cuarenta la mayoría de las reformas se hicieron de esta manera.

Toma de decisiones promovida por los usuarios.

En ésta es necesaria un nivel de organización entre los usuarios y a partir de ahí la capacidad de gestión para que puedan de lograr conducir sus peticiones hasta la toma de decisiones en las que se incluyan a los otros dos actores.

Metzger (1989) nos narra cómo en Salvador, Brasil los usuarios luchaban por convertirse en sujetos-actores en lugar de ser un objeto de la administración municipal. En el caso de Torreón han sido contados los casos los que los usuarios han promovido ante el Ayuntamiento cambios o ampliaciones en los derroteros. Algunos ejemplos son las peticiones hechas por la Unión de Colonos de la División del Norte y Unión de colonos Gustavo Díaz Ordaz durante la década de los setenta para que el servicio de transporte llegara hasta esas colonias.

Toma de decisiones promovida por los funcionarios.

Son las reformas propuestas desde algún nivel de gobierno, en los que se diseña y trata de implementarse un plan, que afecta tanto a concesionarios como a usuarios, sin que las opiniones de éstos hayan sido incluidas en el diseño del plan.

Krug Diaz (2003) nos relata cómo en Santiago de Chile las medidas tomadas por el Ministerio del Transporte fallaron al no incorporar a los usuarios, ni a los concesionarios. De igual manera, los infructuosos intentos de modernización hechos por las administraciones municipales de Torreón, durante la década de los noventa son una prueba de esfuerzos unilaterales.

La clasificación corresponde a proyectos gestados desde uno de los actores, lo que

permite que en algunas otras etapas de la política otro u otros actores sean incluidos. En el caso de TRANSSIGLO estamos hablando de un proyecto que se ideó desde el gobierno municipal, así que lo consideraremos dentro de la categoría de toma de decisiones promovida por los funcionarios. Sin embargo en el planteamiento del problema se reconocen a los otros dos actores: concesionarios y usuarios.

En la elaboración del diagnóstico, de las propuestas y recomendaciones hechas por LOGIT se les otorgó un espacio a estos otros dos actores. Aunque la información que LOGIT recibió era sólo sobre algunos temas que a esta empresa le interesaban, por ejemplo, las entrevistas a los usuarios se hicieron sobre confiabilidad en el sistema, tiempo de espera, cobertura espacial, confort, imagen, seguridad y costos. En las encuestas que se aplicaron no había un espacio para que los usuarios plasmaran ¿cuáles eran las características del sistema que les gustaría que se cambiaran? o ¿hacia qué alternativas deberían enfocarse esos cambios? Tampoco hubo preguntas sobre la prioridad de cada una de estas temáticas.

El problema principal recae en la imposibilidad de los ciudadanos para comunicar sus intereses sobre el sistema de transporte y esto se ve reflejado en el descontento con algunas de las acciones del proyecto. Situación muy parecida a la de los concesionarios, quienes se agruparon y como bloque se opusieron a las propuestas de una manera reacia, por lo que incluso las acciones referentes al autotransporte se tuvieron que modificar o rechazar y en el mejor de los casos se han adoptado de manera parcial.

IV. 2 La percepción de los usuarios

El diecisiete de septiembre del 2009 se realizaron 100 encuestas a usuarios del

transporte público de pasajeros en tres puntos del Boulevard Revolución. Se escogieron estos puntos primero porque, como ya se mencionó antes, esta vía es la más transitada por autobuses en la ciudad, solamente la Ruta Magdalenas, Ruta Independencia-Narro y Ruta Independencia - La Conchita no transitan ni tocan en ningún punto el boulevard. Los puntos fueron 1) Boulevard Revolución y Cuauhtemoc, a las afueras del Instituto Tecnológico de la Laguna, 2) Boulevard Revolución entre C. Jazmines y C. Orquídeas, frente a la clínica 16 del IMSSS y 3) Boulevard Revolución entre Calzd. División del Norte y Calzd. José Vasconcelos a los alrededores de Soriana Oriente.

Se levantaron 35 encuestas en la primera locación, 33 en la segunda y 32 en la tercera. Las encuestas se hicieron a personas que esperaban el autobús en las paradas ubicadas en esas calles en ambas direcciones y cuando existían paradas en las calles aledañas también ahí. Por ejemplo en la tercera locación se hicieron encuestas tanto en la Calzada División del Norte como en la Calzada José Vasconcelos y en el Boulevard Revolución con dirección oriente poniente y con dirección poniente oriente.

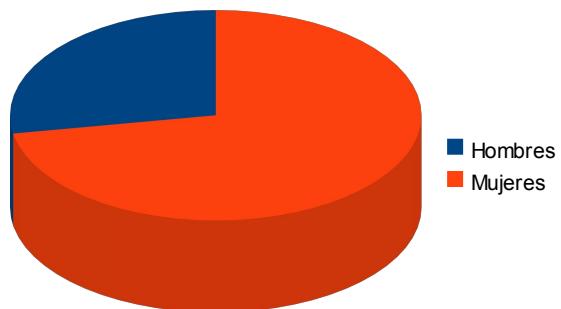
Las encuestas se realizaron de 10 a.m a 1 p.m en la primera parada, de 1:30 p.m. a 3:30 p.m. en la segunda parada y de 5:00 p.m. a 7:00 p.m. en la tercera parada. Cada encuesta tuvo una duración aproximada de dos minutos.

Los datos que se levantaron incluyen edad, género, uso principal del transporte, opinión sobre el sistema de transporte urbano, cambio que más le agrada, cambio que menos le agrada, percepción sobre su participación en la modernización y opinión sobre TRANSSIGLO (ver anexo 1). Paralelamente, en algunos casos se obtuvo información extra de los informantes.

IV.2.1 Género

De los cien encuestados treinta y cinco son hombres y sesenta y cinco son mujeres. La relación por punto de encuesta es la siguiente: veinte mujeres y quince hombre en el Instituto Tecnológico de La Laguna; veinticuatro mujeres y nueve hombres en la parada del IMSS; y veintiyun mujeres y once hombres en Soriana Oriente.

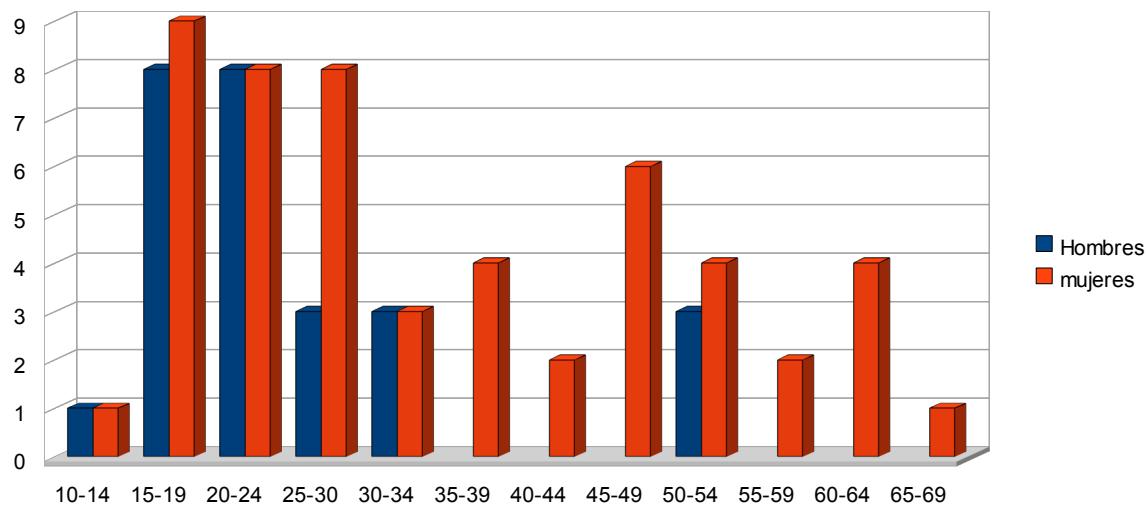
Gráfico 1. Distribución de los encuestados por género.



IV.2.2 Edad

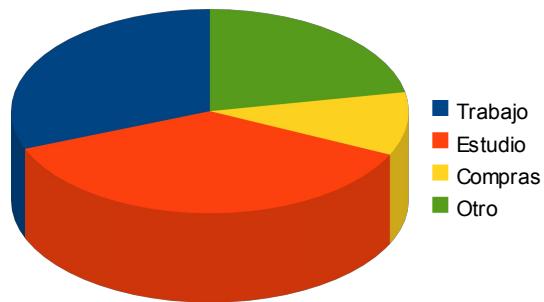
La edad promedio de los encuestados es 31.76 años, el encuestado más joven contaba con 12 años y el de mayor edad con 69 años, ambas eran mujeres. La media en la edad de los encuestados es de 26 años.

Gráfico 2. Distribución de género por quinquenio de edad.



IV.2.3 Uso del transporte

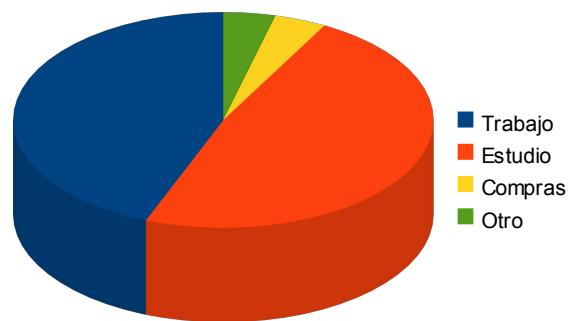
Gráfico 3. Distribución de uso del transporte.



La primer pregunta era acerca del uso del transporte. Las opciones de respuesta que

se proporcionaron fueron: 1) trabajo, 2) estudio, 3) compras y 4) otro. Dentro de la categoría de “otro” se incluyeron las respuestas del tipo de “lo uso para todo” o “lo uso para hacer lo que sea”. Se encontró que el 31 porciento de los usuarios encuestados utilizan el transporte para ir a trabajar, el 37 porciento lo usa para desplazarse a su centro de estudio y de éste hacia su casa, el 10 porciento lo utiliza para ir de compras y el 22 porciento lo usa para otras actividades.

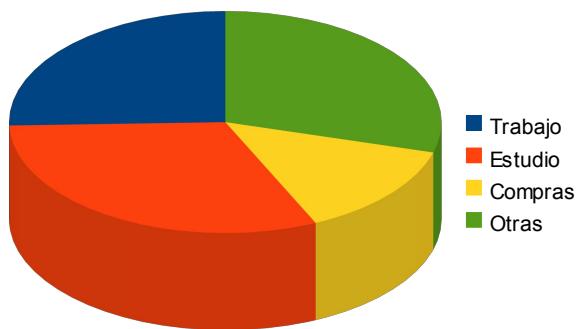
Gráfico 4. Distribución de uso del transporte en hombres.



En estas gráficas podemos observar cómo por género se le da un uso diferente al transporte. En el gráfico numero tres observamos cómo la actividad con mayor número de respuestas es el estudio, sin embargo el porcentaje de hombres que lo utiliza con ese fin es mayor al de mujeres. Por otra parte el rubro menos nombrado fue el de las compras y efectivamente podemos apreciar que en los gráficos por género se puede apreciar esto, pero la presencia entre hombres y mujeres es amplia, siendo este uso más común entre las

mujeres. En cuanto a trabajo el gráfico es similar, mientras que en lo que corresponde a otros el mayor número de respuestas se presentó en mujeres.

Gráfico 5. Distribución de uso del transporte en mujeres.



IV.2.4 Opinión sobre el sistema de transporte

La cuarta pregunta fue ¿Cómo le parece el sistema de transporte urbano? Las posibles respuestas eran: 1) muy malo, 2) malo, 3) regular, 4) bueno y 5) muy bueno. Del total de los usuarios encuestados nueve porcientos calificó el servicio como muy malo, en algunos casos refiriéndose a éste como péssimo, ocho porcientos lo calificó como malo, 63 porcientos lo calificó como regular, 18 porcientos lo calificó como bueno y dos porcientos como muy bueno.

Gráfico 6. Opinión sobre el sistema de transporte.

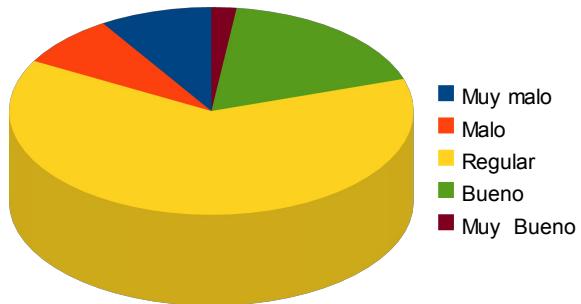


Gráfico 7. Opinión sobre el sistema de transporte en mujeres.

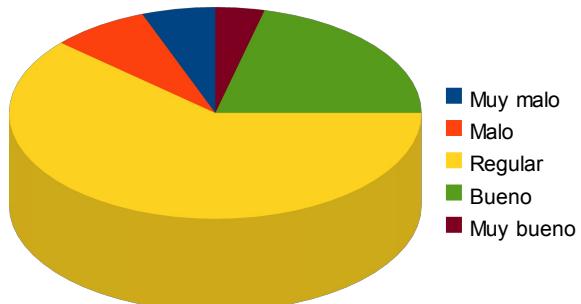
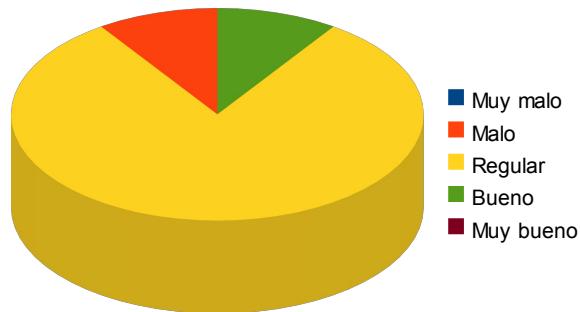
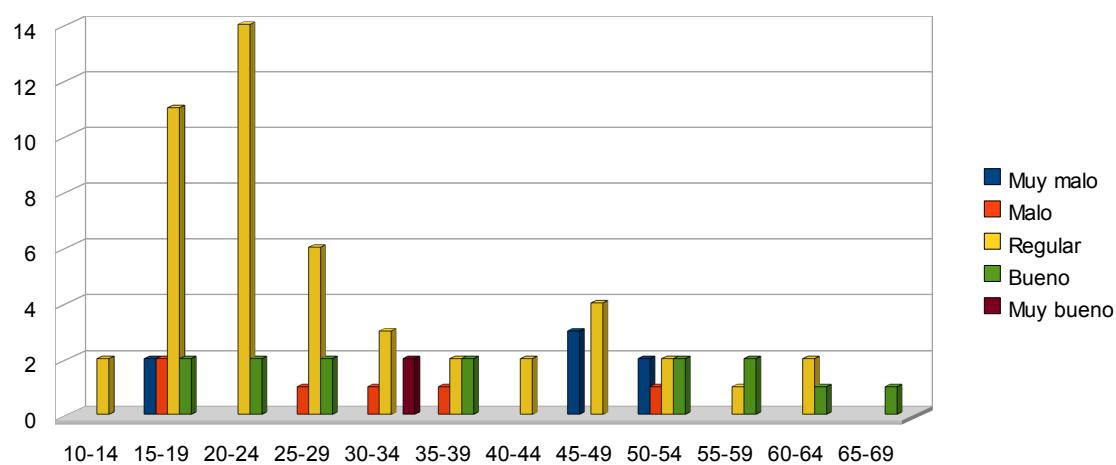


Gráfico 8. Opinión sobre el sistema de transporte en hombres.



En los gráficos sobre la opinión del sistema de transporte, relacionada con género nos encontramos con que los hombres se mantuvieron en las categorías intermedias y no nombraron entre sus respuestas ninguno de los extremos. Por otra parte, regular sigue siendo la respuesta más constante en ambos sexos.

Gráfico 9. Opinión sobre el sistema de transporte por quinquenios.



En el gráfico anterior podemos observar cómo en todos los grupos de edad, a excepción del 55-59 y 65-69 donde la opinión de bueno prevalecio. También se puede observar que el calificativo de muy malo se presentó en los encuestados de entre 45 a 54 años y la de muy bueno se presentó en el quinquenio de 30 a 34 años.

IV.2.5 *Cambios que mas le agradan*

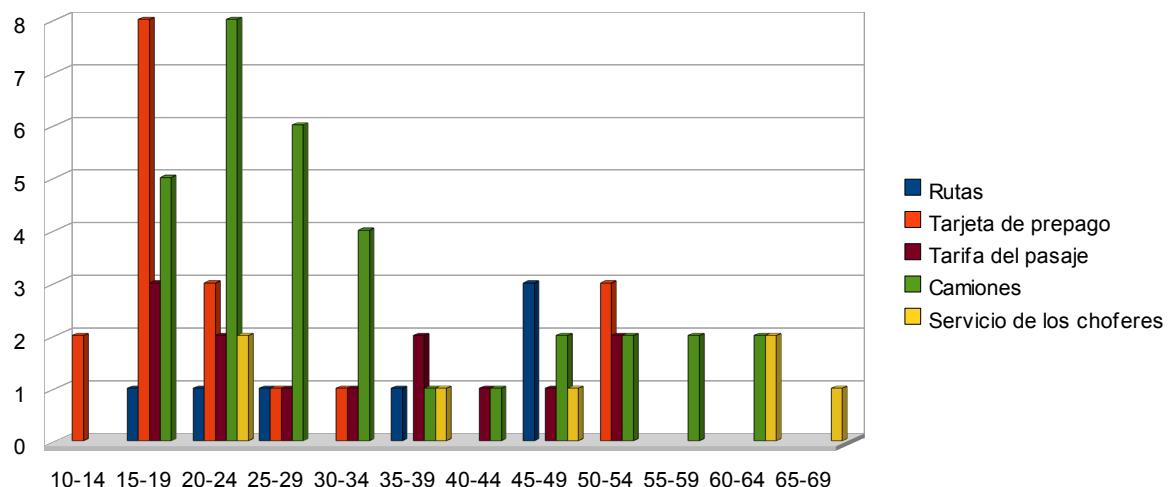
Gráfico 10. Opinión sobre el cambio en el sistema de transporte que mas le agrada.



La quinta pregunta es sobre los cambios al sistema de transporte que se han hecho en los últimos años y se les preguntaba a los encuestados: ¿Cuál es el que más le agrada? Las posibles respuestas eran: 1) rutas, 2) tarjeta prepago, 3) tarifa del pasaje, 4) camiones y 5) servicio de los chóferes. Los resultados encontrados fueron los siguientes: nueve porciento contestó que los cambios en las rutas son lo que más les agrada principalmente por que no tienen que caminar tanto, o gracias a los horarios que son mas amplios, 23

porciento manifestó que la tarjeta de prepago les agrada; entre los comentarios están por que les ayuda a administrarse mejor, 16 porciento comentó que le agrada la tarifa de pasaje, 43 porciento expresó que los camiones nuevos son el cambio que más les gusta y ocho porciento expresó que el servicio de los choferes ha cambiado para bien.

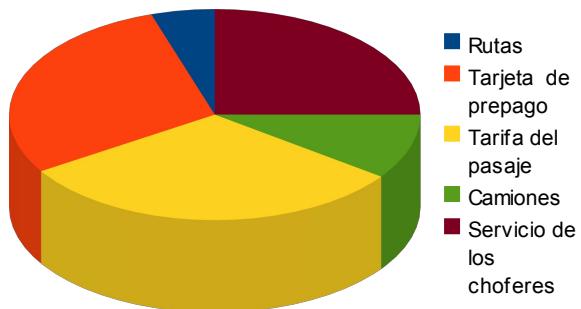
Gráfico 11. Opinión sobre el cambio en el sistema de transporte que mas le agrada por edad.



En el desglose por grupos de edad podemos observar que el mejoramiento de las unidades es el cambio que más ha agradado entre los usuarios y se encuentra presente en mayor o menor medida en todos los quinquenios, a excepción de los extremos. Otra de las acciones que tienen una correspondencia con la edad es el la tarjeta de prepago, es una respuesta más frecuente entre los jóvenes.

IV.2.6 Cambios que menos le agradan

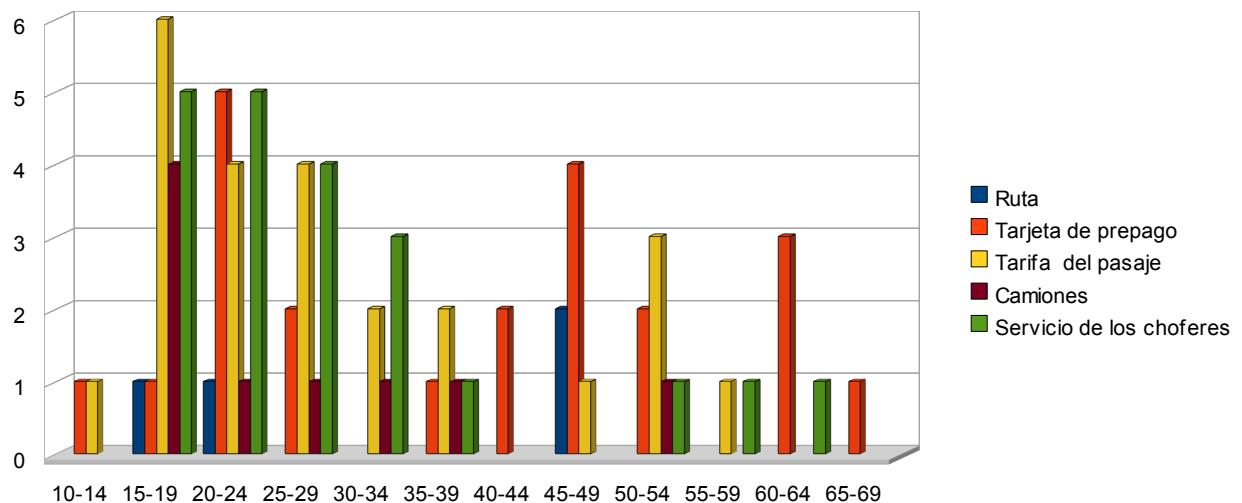
Gráfico 12. Opinión sobre el cambio en el sistema de transporte que menos le agrada.



En contraposición al reactivo anterior, se formuló la pregunta número seis que se lee “De los cambios al sistema de transporte, que se han hecho en los últimos años ¿Cuál es el que menos le agrada?” Las opciones de respuesta son las misma que en la pregunta anterior: 1) rutas, 2) tarjeta prepago, 3) tarifa del pasaje, 4) camiones y 5) servicio de los choferes. Las respuestas encontradas fueron las siguientes: el cinco porciento de los encuestados respondió que el cambio en las rutas es el que mas les desagrada algunas de las opiniones de los entrevistados eran que ahora tenian que caminar más, el 29 porciento expresó que la tarjeta ecobus les causaba problemas, el 31 porciento expresó que la tarifa de pasaje actual no le gusta y la mayoria de las opiniones iban en el orden del elevado costo,

10 porciento respondió que los camiones; las opiniones iban en el orden de “por lo inclinado de los escalones” o “porque aun hay de los otros (viejitos) camiones circulando” y por último 25 porciento de los usuarios expreso descontento sobre el servicio de los choferes.

Gráfico 13. Opinión sobre el cambio en el sistema de transporte que menos le agrada por edad.



Como se mostró en la gráfica 13 en la tarifa del pasaje es la acción de TRANSSIGLO que mayor descontento ha causado y se encuentra presente en nueve de los doce grupos de edad, sin presentarse en los dos últimos quinquenios, que son los que tienen tarifa preferencial. El servicio de los choferes y la tarjeta de prepago son otras acciones que han causado un descontento muy fuerte, el primero por ser una medida nueva impuesta y el segundo por no haberse alterado.

IV.2.7 Percepción de participación en la modernización

La siguiente pregunta es el tema principal de esta tesis y habla sobre las percepciones de los usuarios: ¿De qué manera participó en la modernización del transporte? Se podía responder de tres maneras: 1) de ninguna manera, 2) como usuario y 3) de alguna manera. La primera respuesta implica no sentirse parte de este proceso, la segunda es percibirse como un participante no activo, sin capacidad de decidir y la tercera implica una apropiación del proceso. La respuesta más común fue como usuario con 51 porciento, después de ninguna manera con 40 porciento y finalmente de alguna manera con nueve porciento.

Gráfico 14. Percepción de la participación en la modernización.

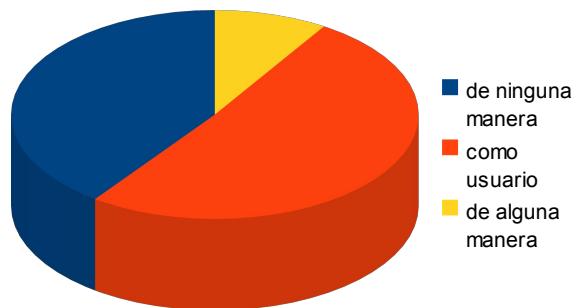


Gráfico 15. Percepción de la participación en la modernización por edad.

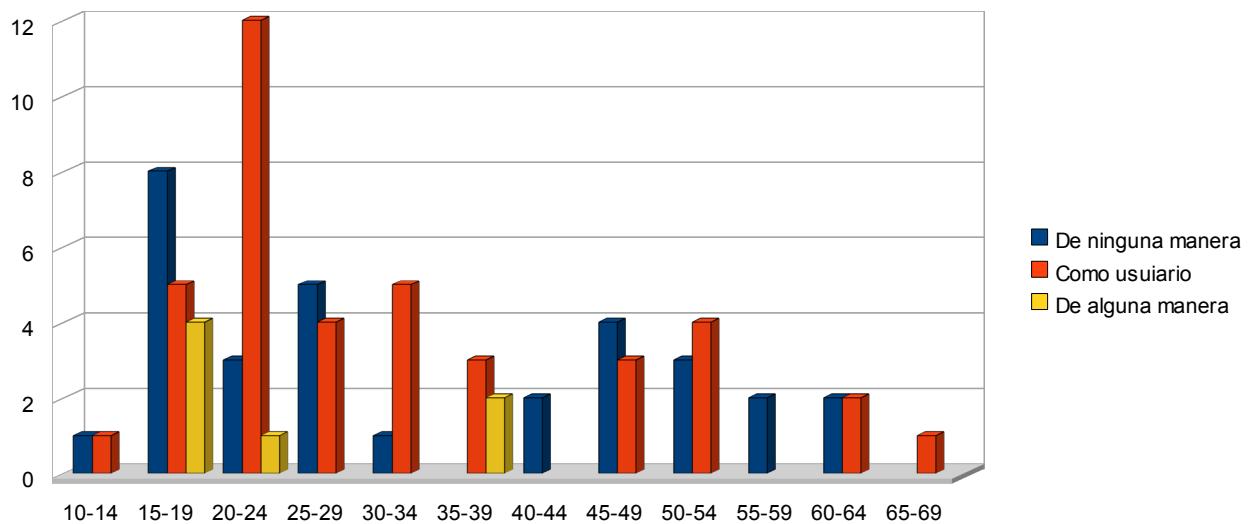
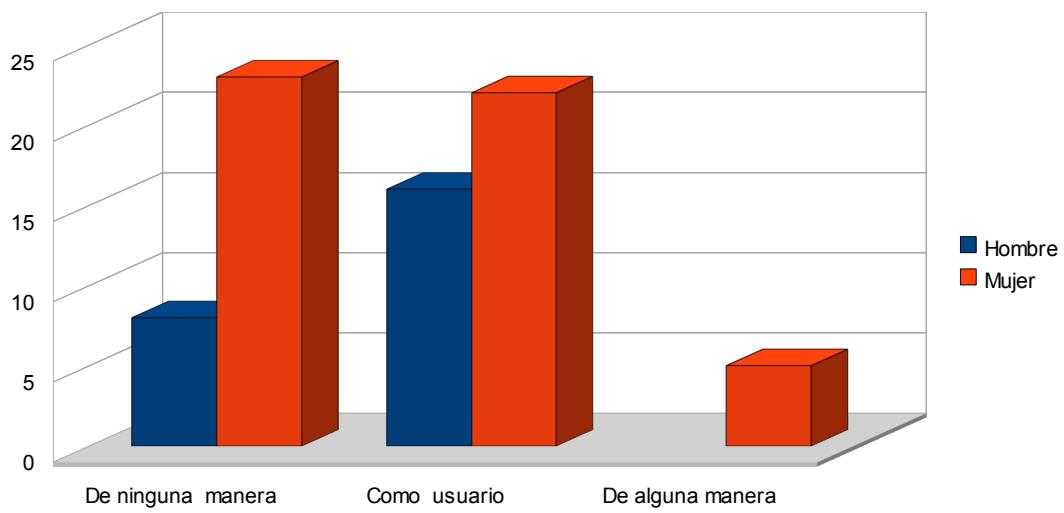


Gráfico 16. Percepción de la participación en la modernización por géneros.



Como apreciamos en la gráfica catorce, la mayoría de los encuestados se identifican como participantes sin capacidad de opinión en el proceso de modernización. En cambio los encuestados que contestaron haber participado de alguna manera dijeron haber sido encuestados hace varios años o en tres casos haberse quejado por las acciones realizadas.

En las gráfica de participación por grupos de edad podemos observar que los encuestados que se perciben como participantes se encuentran en los grupos de edad jóvenes. Tambien es importante observar cómo ningun varón entrevistado se percibió como participante activo en el proceso de modernización.

Gráfica 17. Percepcion de la participación en relación con la opinion sobre el sistema de transporte.

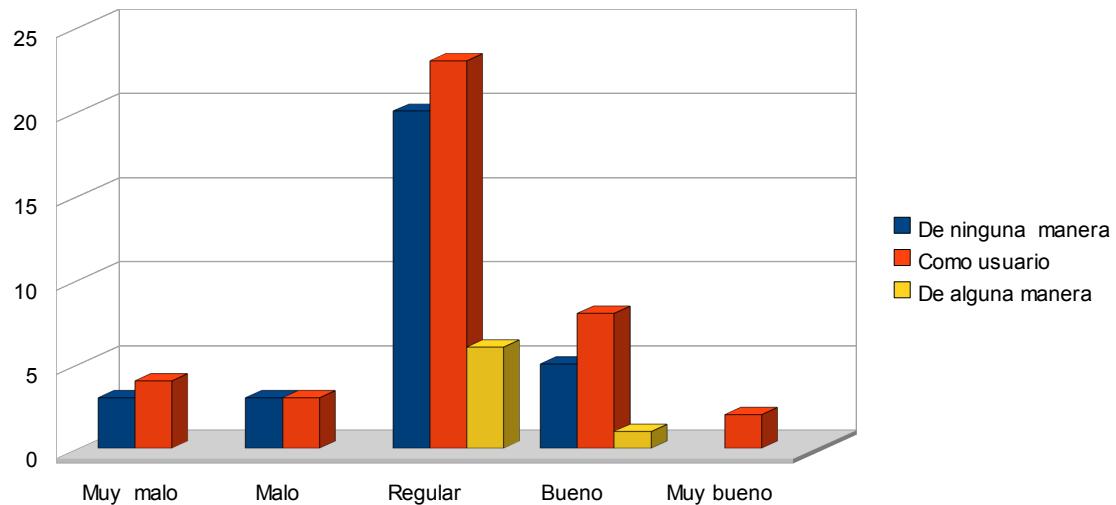
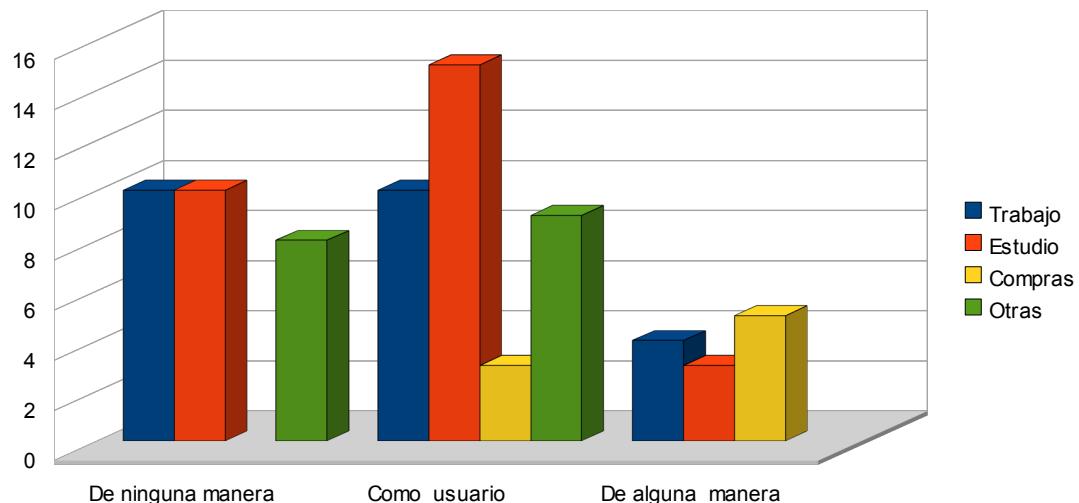


Gráfico 18. Percepción de la participación en la modernización por uso principal del transporte.



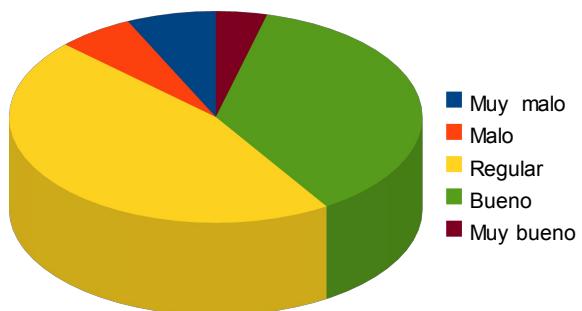
En la gráfica anterior podemos observar la relación entre opinión del sistema y percepción de la participación. Encontramos que existe una relación entre el grado de participación con la opinión y esta es proporcional, es decir mientras más grado de apropiación del proyecto existe tiende a haber una opinión más favorable o mientras menos incluido se perciba alguien dentro del proyecto existe una mayor tendencia a calificar negativamente al sistema.

IV.2.8 Opinión sobre TRANSSIGLO

La última pregunta de la encuesta pedía la opinión general sobre el proyecto de modernización TRANSSIGLO. “En general qué le parece TRANSSIGLO.” se podía responder de la siguiente forma: 1) muy malo, 2) malo, 3) regular, 4) bueno y 5) muy bueno. Del total de los encuestados el siete porciento contestó que muy malo, el seis

porciento malo, el 46 porciento dijo que les parecía regular, el 37 porciento lo calificó como bueno y el cuatro porciento restante lo calificó como muy bueno.

Gráfico 19. Opinión sobre TRANSSIGLO.



Comparando las gráficas seis y dieciocho sobre la opinión de los encuestados acerca de el sistema de transporte y TRANSSIGLO respectivamente, podemos observar una diferencia en la distribución. Aunque en ambos casos la mayoría les asigna el calificativo de regular con respecto al proyecto, la denominación de regular le cede paso a la categoría de bueno. El resto de las respuestas permanecen casi iguales. Esta cambio en las respuestas muestra cómo la gente diferencia entre las acciones realizadas y el proyecto de modernización y percibe con una calificación más alta este último.

Percepción, identidad y transporte

Mientras se aplicaron las encuestas el tono general de los encuestados era de descontento, mismo que han mostrado de manera pública en el programa de radio Actualidades GREM, en algunos noticieros televisivos de las cadenas Multimedios o Azteca y en los periódicos locales. Este descontento sobre el sistema de transporte es causado por la falta de alternativas para los usuarios. Las acciones son desde un inicio unilaterales y esa unilateralidad es percibida por los usuarios.

Thynell (2005), afirma que las políticas referentes al transporte público no funcionan sin un entendimiento de las dinámicas a nivel del usuario. Dicho entendimiento debe provenir desde este actor ya sea de manera individual o colectiva. Lo que en la mayoría de los casos implica un cambio de mentalidad de estos mismos. La participación ciudadana para la elaboración de políticas públicas no se da como un fenómeno aislado, sino que es parte de una sociedad en la que otros temas han hecho que la gente se organice.

Según datos del Ayuntamiento sólo existen en el municipio de Torreón 100 Organizaciones No Gubernamentales (ONGs), ninguna de estas está relacionada con el transporte público. En Torreón la sociedad civil ha sido presentada en el desarrollo de las reformas al transporte como usuarios, o bien se ha organizado en redes que demandaban servicio en ciertas zonas por lo que podemos decir que existe un déficit democrático en la creación de estos planes, al estar limitada la participación de la sociedad (Thynell, 2005).

Algunos grupos socioeconómicos, particularmente los usuarios más vulnerables, no ejercen ninguna influencia sobre los procesos de planificación, otros que tienen

acceso a ciertos medios de comunicación como teléfono y cuentan con algunos conocimientos se manifiestan en contra del servicio. Por otra parte son muy pocos los que pueden dialogar directamente con el gobierno municipal. Pero si esta comunicación entre actores es inexistente ¿cómo quedarán plasmadas las inquietudes de los usuarios en los planes?

Correa Diaz (2003) va más alla y otorga la responsabilidad de participar no sólo a los usuarios, sino a la sociedad en general y explica que

Un componente crucial para que los diferentes componentes de este Plan puedan funcionar armónicamente es un cambio en la cultura ciudadana respecto a los medios de transporte, tanto entre usuarios como no usuarios. Ello requerirá un dinámico proceso de información, comunicación y participación ciudadana. Dicho proceso debe realizarse desde las primeras etapas de despliegue del Plan, a fin de que este recoja las inquietudes y necesidades de transporte existentes y que, posteriormente, haya una estrecha colaboración de todos estos actores en la implementación del Plan y en el seguimiento del desempeño del nuevo sistema a lo largo del tiempo” (2003, p.12).

Segun Correa Diaz (2003) la responsabilidad es de los funcionarios e incluso de la sociedad civil. Esta comunicación es importante, ya que gracias a ella las opiniones e intereses de la sociedad sean usuarios o no quedara plasmada en las políticas públicas y de ser así la sociedad se percibirá como parte del proyecto.

La identificación con la política pública es de crucial importancia pues mediante la identificación los usuarios pueden apropiarse de las políticas públicas, lo que se traduce en la percepcion de participación activa. Perez-Taylor nos explica que la identidad es

el proceso generador de *habitus* y prácticas que cohesionan a una determinada formación social, lo cual quiere decir que a partir de los *habitus* el sujeto social conoce y determina su comportamiento social aprendiendo las leyes de comparecencia e intercambio; mientras que en sus prácticas estamos internándonos en el medio en el que la sociabilización se manifiesta a través de los órdenes del recuerdo, el cómo, el porqué y el para qué se hace mantienen las fuerzas de producción económica y cultura en armonía con el orden social. Es decir, que *habitus* y prácticas vienen a ser los elementos que integran en la identidad las diferentes representaciones que se pueden tener en el contexto histórico social (2002, p. 14).

En este caso el *habitus* estaría generado por las acciones tanto de los usuarios como del gobierno que les ayudaran a sentirse parte del plan o política pública y la práctica serían todas aquellas acciones de los usuarios y de la sociedad basados en ese *habitus* y que reflejarían esta percepción de apropiación; el sentimiento de propiedad.

Este sentimiento de apropiación es la diferencia entre que los encuestados respondan “de ninguna manera participé” y “participé de alguna manera”, entre no apoyar las acciones de la política pública y apoyarlas, tal y como se muestra en la gráfica 17.

Recomendaciones a las autoridades

La hipótesis de este trabajo de investigación se centra en la relación que

existe entre la participación ciudadana con la identificación y a su vez de ésta con las prácticas sociales. Basado en lo expuesto aquí podemos decir que la democratización de las políticas públicas, es una herramienta necesaria para el éxito de estas, especialmente cuando las acciones no son promovidas en un inicio por la ciudadanía o los cambios son drásticos.

A las dificultades iniciales de un Plan de modernización excluyente de actores, como el de TRANSSIGLO, se le pueden sumar las dificultades tecnológicas o técnicas entre las que podemos nombrar:

Rutas. Los cambios que se han hecho en las rutas han sido beneficiosos en aspectos de los derroteros como el tiempo de espera y horarios de servicio, aun así hay una parte del proyecto referente a este punto que no se ha concretado: la instalación de paraderos oficiales exclusivos para paradas. Aun se necesitan instalar paradas cada 400 metros, los que serían los únicos lugares donde los autobuses estarían autorizadas para el senso y descenso de pasaje lo que ayudaría a mantener una velocidad constante y a disminuir costos en combustible y mantenimiento.

Tarjeta de prepago. Las personas con poco contacto con las tecnologías desconocen el funcionamiento de la tarjeta, por lo que desconfian de ésta. Una campaña mediática para informar a todos los sectores de la población sobre su uso y los cuidados de éstas podría ayudar. Otra opción podría ser la capacitación a nuevos usuarios en las oficinas donde se expidan, e incluso en las colonias populares.

Tarifa del pasaje. De implementarse las paradas sólo en los paraderos el costo por kilómetro bajaría por lo que el costo del pasaje decrecería en un porcentaje mínimo.

Transbordos. El 25 porciento de los usuarios realiza transbordos, lo que implica un

gasto de \$24.00 diarios en transporte casi el 50 porciento de un salario minimo, por lo que se deberia considerar la implementación de un sistema de transbordo como los que operan en otras ciudades con un porcentaje de transbordos similar.

Servicio de los choferes. Este punto es muy imporatnte, pues a pesar de que los camiones son de modelos recientes el ambiente dentro de estos es el mismo que en los antiguos. La actitud y la manera de conducir de los choferes no ha cambiado aunque ahora vistan uniforme. Las autoridades deben valorar si los cursos impartidos por el actual Ayuntamiento tuvieron fallas e idear nuevas maneras de capacitarlos y monitorearlos.

FUENTES

- Aguilar Villanueva, Luis F.(1993). *La implementación de las políticas*. México. Miguel Angel Porrua.
- (1996) Política Pública y Gobierno del Estado. *Transiciones Políticas*, Tomo I, México. Colegio de Política y Administración, Editorial Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública, A.C. pp.176-185.
- (1996) *Problemas Públicos y Agenda de Gobierno*. México. Porrua.
- Actas de Cabildo. (2004). Acta de Cabildo 79. *La gaceta municipal*.
- Bardach, Eugene. (1998) *Los ocho pasos para el análisis de Políticas públicas. Un manual para la práctica*. México. Porrua - CIDE
- Barkin David et King Thimothy. (1970). *Desarrollo económico regional: desarrollo por cuencas hidrológicas en México*. México. S. XXI
- Bazredsch Parada Miguel. (2003). Cambio Municipal y participación social en Cabrero Mendoza Enrique (Ed) *Políticas Públicas Municipales: una política en construcción*. México. CIDE.
- Bonfil Batalla, Guillermo. (1997). *Pensar nuestra cultura*. México. PIRRUA
- Borja Jordi et Castells Manuel. (1997). *Local y Global*. España. TAURUS
- Berger, Peter et Luckman Thomas. (2003). *La construcción social de la realidad*. Argentina. AMORRORTU.
- Cadaval Sampedro, Maria. (2002). Reseña de “*Hacia un nuevo modelo de transporte de viajeros*” en Revista Galega de economía. España. Universidad de Santiago de Compostela.

- Cabrero M., Enrique.(1996) Retos y Perspectivas en la Administración Pública Mexicana. Entre la tradición y el Cambio. *Transiciones Políticas*. México. Colegio de Política y Administración, Editorial Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública, A.C.
- Cardenas Mauricio. (2006). *La infraestructura del transporte en Colombia*. Colombia. FEDESARROLLO
- Canto Chac, Manuel.(1996). Introducción a las Ciencias de las Políticas Públicas en *Política Pública y Gobierno local*. Coord.: Mauricio Merino. México. Colegio Nacional de las Ciencias Políticas y Administración Pública.
- Correa Diaz, Germán. (2003) *Tendencias de la demanda de Transporte Público y el plan de transporte Urbano de Santiago* en URBANO. Chile. Universidad del Bío Bío. Pp. 8-12.
- Cuervo Gónzalez, Luis Mario. (2003). *Pensar el territorio:los conceptos de ciudad-global y región en sus orígenes y evolución*. Santiago de Chile. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES).
- Giménez, Gilberto. (1994). *Apuntes para una teoría de la región y de la identidad regional* en Estudios sobre las culturas contemporáneas. Colima.
- González Arratia, Leticia. (2005). *Reflexiones sobre la historia de La Laguna*. Torreón: Ayuntamiento Torreón, Colección Centenario. 018. p. 165- 173
- Goulias, Konstadinos G.(2003) *Transportation systems planning*. USA,CRC Press.
- Gross, Patricio.(1998). *La ciudad, un proyecto ético y estético* en Revista

Eure.XXIV, N° 71, pp. Santiago de Chile.

- Guerra, Eduardo. (2002). *Historia de Torreón*. Torreón: Ayuntamiento Torreón.
- Hay, William W. (2002). *Ingeniería de transporte*. México. LIMUSA
- Kralich, Susana. (1998). *El Transporte Urbano entre la Globalización y la Fragmentación. El caso de la región Metropolitana de Buenos Aires en EURE*. Chile. marzo, año/ vol. 24, número 071. Kraug Díaz, Carlos A. El transporte urbano y sus alternativas para Santiago de Chile. *Urbano*. 6, 7, pp20-23
- Krug Díaz, Carlos A.(2003). *El transporte Urbano y sus alternativas para Santiago de Chile*. Chile. Revista URBANO. Universidad del Bío Bío Chile. Enero, vol.6, numero 7. p. 20-23.
- LOGIT (sf). Recuperado el 10 de septiembre del 2009 de <http://www.logit.com.mx/pag/>
- Martinez Olmedo Antonio. *Sistema de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros de Bogotá TRANSMILENIO*. (2003). Chile. URBANO.6 número 7. Universidad del Bío Bío. Pp 31-37.
- Merino, Mauricio.(1996) El federalismo Mexicano como tema de investigación,, *Política Pública y gobierno Local*, Coordinador: Mauricio Merino. México. Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública.
- Metzger, P. (1989). Os usuarios dos transportes coletivos no jogo do poder: o caso de Salvador en: *Anais Seminário Políticas Territoriais*. Brasil.
- Moncayo Jímenez, Edgard. (2003). Geografia economica de la comunidad andina: las regiones activas en el mercado comunitario. Extraido el 8 de

noviembre del 2007 de <http://www.comunidadandina.org/public/libro32.pdf>

- Olave Farias, Didima. (2002). *Mesa redonda en torno a la calidad de vida urbana* en URBANO. Chile. Universidad del Bío Bío. p. 4- 9.
- Papacostas, C.S. and Prevedouros P.D. (2001). *Transportation Engineering and planning. USA. Prentice Hall.*
- Pardo, Carlos F. Salida de emergencia: *Reflexiones Sociales sobre las Políticas del Transporte.* (2005). Colombia. Universitas Psicológica, . 4, número 003. PP.271-284.
- Pariat, Marcel. (2000). *Educación, Ciudadanía y Desarrollo* en Investigación y Desarrollo. Universidad del Norte. Colombia. p. 86- 105
- Perez-Canedo, Fabiola. (4 diciembre 2008). Rechazan la tarjeta ecobus y las tarifas. *El Siglo de Torreón.* Extraido el 14 de septiembre de <http://elsiglodetorreon.com.mx/addons/pdf2text.php?f=2008|12|04|04tore04.pdf&q=ZWNvYnVz#w1>
- Perez-Tylor, Rafael. *Entre la tradición y la modernidad.* México. Plaza y Valdez editores y UNAM Instituto de Investigaciones Antropológicas. 2002 (1996).
- Rios, Yolanda. (30 noviembre 2004). Autorizan el “Trans-siglo”. *El siglo de Torreón.* Recuperado el 13 de septiembre de <http://elsiglodetorreon.com.mx/noticia/121971.autorizan-el-trans-siglo.html>
- Rios, Yolanda. (4 julio 2005). Marchan camiones para promover el programa SOTT. *El Siglo de Torreón.* Extraido el 13 de septiembre del 2009 de

<http://www.elsiglodetorreon.com.mx/busador/?q=sott&w=ran&mi=20051&mf=20061&f=14%2F09%2F2009>

- Rios, Yolanda. (31 de octubre de 2005). Demanda el SOTT aumento en las tarifas. *El Siglo de Torreón*, extraido el 13 de septiembre de 2009 de <http://www.elsiglodetorreon.com.mx addons/pdf2text.php?f=2005|10|31|31tore03.pdf&q=c290dA==#w1>
- Rios, Yolanda. El Siglo de Torreón. Extraida el 13 de septiembre del 2009 de <http://elsiglodetorreon.com.mx/noticia/250321.trans-siglo-quiere-que-inicie-modernizacion.html>
- Rios, Yolanda. (17 de julio 2006). Sepultan proyecto TRANS-SIGLO. EL siglo de Torreón. Extraido el 13 de septiembre de 2009 de <http://elsiglodetorreon.com.mx/noticia/225515.sepultan-proyecto-trans-siglo.html>
- Rios, Zertuche. (1996). Los tranvías en Torreón. *El Puente*, II, num. 12. p.59-62
- Sanchez Parra, Joel et Valdez M, Carlos. (2005). Modelo de gestión para la estructuración de corredores integrados de transporte urbano en ciudades mexicanas. *Ingeniería Civil Órgano oficial del Colegio de Ingenieros Civiles de México*. 435 pp. 12-20
- Santibáñez García, Ernesto.(1992). *La Comarca Lagunera ensayo monográfico*. Torreón: Tipográfica Reza.
- Scott A. J. (1998) *Regions and the World Economy: The Coming Shape of*

Global Production, Competition, and Political Order. Oxford University Press, Oxford.

- Storper, Michael. (1997). The regional world: territorial development in a global economy. USA. GUILFORD.
- Thynell, Marie. (2005). Modernidad en movimiento. Como enfrentarse a la movilidad motorizada en Therán , Santiago y Copenague. *Eure.* 31, 94, pp55-75
- TRANSSIGLO. (2005). *Estudio de estructuración del Transporte Urbano para la Ciudad de Torreón, Coahuila.*
- TRANSSIGLO. (2005). *Formulación del Diagnóstico Integral de Sistema de Transporte Público Urbano.*
- TRANSSIGLO. (2005). *Versión Final Transsiglo. Elaboración de un plan de Modernización de Transporte Público Urbano de Pasajeros.*
- Uvalle B, Ricardo.(1996) Estado, Gobierno y Políticas Públicas. *Política Pública y Gobierno local.* Coord.: Mauricio Merino. México. Colegio Nacional de las Ciencias Políticas y Administración Pública.
- Villavicencio G et al (1985). Características del transporte en Guayaquil en: Henry, E. y Figueroa, O. (comp.) *Transports Urbains et Services en Amérique Latine.* Quito. INRETS-CIUDAD.
- Viqueira, Carmen. (2002). *El enfoque regional en antropología.* México. UIA.
- Ziccardi, Alicia. (1994). *Los actores de la participación ciudadana* extraido el 10 de noviembre de 2007 de <http://www.iglom.iteso.mx/PDF/aziccardi.PDF>

- (1995). *Gobiernos locales: entre globalización y ciudadanía (reflexiones sobre las transformaciones recientes en el D.F.* en J.L . Calva y A. Aguilar (coord.), Desarrollo regional y urbano, Tendencias y alternativas, CIIH; Instituto de Geografía – UNAM.
- (2002). *Las ciudades y la cuestión social* extraído el 5 de septiembre del 2007 de [http://74.125.155.132/scholar? q=cache:DnNYKEoeLpQJ:scholar.google.com/+alicia++ziccardi+1994&hl=es](http://74.125.155.132/scholar?q=cache:DnNYKEoeLpQJ:scholar.google.com/+alicia++ziccardi+1994&hl=es)