UNIDAD ACADÉMICA	Facultad de Derecho y Ciencias Sociales
JEFATURA	Seminario de Tesis
ASUNTO	VOTO APROBATORIO

Ciudad Universitaria, a 28 de Julio del 2020

DRA. DULCE MARIA ARIAS ATAIDE
DIRECTORA DE LA UNIDAD CENTRAL DE SERVICIOS ESCOLARES
DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS
P R E S E N T E

Los suscritos Catedráticos de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales dependiente de la Universidad Autónoma del Estado de Morelos, se dirigen a Usted con el fin de comunicarle, que después de haber revisado el trabajo de tesis con el tema **"LA NECESARIA REFORMA DE LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS EN RELACIÓN AL DERECHO A LA MOVILIDAD Y A UN NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO CON ITINERARIO FIJO"**, que presenta el Pasante de Derecho **JORGE ALBERTO RAMÍREZ CRESCENCIO,** egresado de la Licenciatura en Derecho de ésta unidad académica, con número de matrícula **20111007157**, puesto que consideramos que reúne los requisitos que exige un trabajo de ésta especie, por lo que hacemos saber nuestro ***VOTO APROBATORIO.***

Reiteramos a Usted, nuestros respetos.

ATENTAMENTE
Por una humanidad culta
Una universidad de excelencia

DR. JUAN MANUEL ORTEGA MALDONADO
PRESIDENTE

DRA. LILIANA ÁLVAREZ GARCÍA
SECRETARIO

DRA. LAURA ELIZABETH GARCÍA MÉNDEZ
VOCAL

MTRO. RAÚL ALBERTO OLIVARES BRITO
SUPLENTE

MTRA. GLORIA ROSARIO VERGARA SALINAS
SUPLENTE

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS

Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

Sello electrónico

GLORIA ROSARIO VERGARA SALINAS | Fecha:2020-07-28 15:08:11 | Firmante

bC1MrUXmUqC40CbkaRGlltECBdyrIDdDmk2RXYETs+xHGEczBzmrNEAdC8ulFmtDoI2zyG7r15jtD+iui9PYV3tSWe7pAtlhaL/OI1NBMsiFksIWOjY+IrFPqPpdMpfXR5qL82BH5/kz3vN+iNG89LDdzHbWIQItF99c4LUrbuhD60yKviZPP5IpP7M0c5A2JwZUO+1PsdbndoBerHRCERQsOndYIncUN4xHNNiD9vE7IKvIeC84OYHeV/nMcI8PNmvyV1V+wvUrY5zdm/aD38pGorp886vFZXmzf5JqyG6JPaGLS569FqboMTAGb9ldzWQsIIrhuC5oe9Y9vumC3Q==

RAUL ALBERTO OLIVARES BRITO | Fecha:2020-07-28 16:30:17 | Firmante

KfFpxRDUBPiG3uEU+xxW9XmtiIV9sil7X3wjPggKpfOwdb+ix2d7qYQ0cnyd8CBDoq3JGhmnSOt6TBYMXanqtXCUItsO2mY0Lqbkj4TSCdlOcxm+yGVVBj0OJhP+do9PzKMrrwQicjs+ObKAP2ocGK8cQeQ5yxC8+9S4k25edvxSfXslwX+JQWdJqzsOzvsIL7CIR9FzIFFK6nJvCY67SPzqVVrPdGS9rYxpjQI4lkDEauPQwDYSicyGUkSFJP4Jpwi31CldcIOFYF3MICW8si1A8SVBL5NRx1rhjnNH+WHg72fDwoiTY4xb5ZIrNQmq2BDvhftJnXVRQ288hgAInw==

LAURA ELIZABETH GARCIA MENDEZ | Fecha:2020-07-28 16:41:36 | Firmante

rGFj/maW/GQikO0r85DasU1a0WWdIAPJQBIGAHI0a8DZfUlb+2YsDVDrDjdAKEo/ww6q/byM9uVBXmbxMa/P6YE/Y75HmgmokA6SDb6Tebj9TXNum6g7JXoxtlydgfIMQqW31kWzSoEYJXUPyshW/xM/WuV4KtubExlVqpcVc2dHFBlgiGyQwQr3xM+duQDoCi9wZ58UbyAzCqA1c+lZylZA2VDRItEtmAF9RREfmPkCzz8utoHCYn787g8BHOwG8OWIi91bzkLzoYvOajjmMB2EjCcXmfj0noqmdmBjrSB/0g2ZDbS5r7HWmcSls/EpDSx8bwyc5ZR6ltqNxgo57A==

JUAN MANUEL ORTEGA MALDONADO | Fecha:2020-07-28 17:38:14 | Firmante

MItrZkae7cTTJ6loqC2mL6ntIbBemSDQEBbws6WlgfOFCEk/pndhpHz31GWGNsPlGX9PaH5+SW3MguDjcKNd57axety2tOGhNMok4yqJkJxqfzfzHzQUFpe97EF3TFCoZAfa+5Y8mYsymBQ2riTtHwbVfIJUo5cW1seLn+ZNA50g9fwELISNJDfp4N1F82xCf9bmuyg0NOzRLFhIjT9vraOD2WilRz4f9/qJdclS4Lw6GVJmuA5cZh8h1hmqtdOGiM/bAY2dQEALRQMfrRCrUlqAncPvKUHYxPRFkhBXTjcU7BzCbMNta/zyADo0ajM8tOeXvTV17tegnQKXDpbsiA==

LILIANA ALVAREZ GARCIA | Fecha:2020-07-29 18:37:34 | Firmante

i4F/nsuaDUGI1UJsbvrtG3ptRQMjwdeLmw70oMUYfJTheB5WwHxSn7tSWYwy4UtjUtgJ0YNMc+PG0RluTstD6L0sAW3G+Bk12cxmv78C8NYMGgpw+Vg+QbMNLsXJUo58kbPDqaPLbao+l7aO+h0t8eRf4dUS5O6UFCLh3+LSk7UeFfRdXTe7nWFEVufL1TicH+8mWVuDeRbeCNffeR+/S/muuNO6OFERuB4fPEBnoxvNCzBzd4KtgWnydGYQZABtSBsbiLpMbYujyr472oDyE1+H3NgXcLr794jJrZAPQ8lnk6N6QbOJl3hxFJv8F7lO+g8DxOk3ceClhgcbVnzdtg==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:

m1dv7H

https://efirma.uaem.mx/noRepudio/8bQwwplfRNCsDaboU6D3CBm0nr2J31v0

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS.

FACU LTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES.

TÍTULO

LA NECESARIA REFORMA DE LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS EN RELACIÓN AL DERECHO A LA MOVILIDAD Y A UN NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO CON ITINERARIO FIJO.

TESIS

QUE PRESENTA:

JORGE ALBERTO RAMÍREZ CRESCENCIO.

PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN DERECHO.

DIRECTOR:

DOCTOR JUAN MANUEL ORTEGA MALDONADO.

CO DIRECTORA:

DOCTORA NANCY JAZMÍN PEREZ RAMÍREZ

MARZO 2020.

Agradecimientos

A la vida, por los buenos y malos momentos. ¡A la vida!

A mis amigos, a todos, en especial a Boca y Diego, personas con la misma ímpetu, entusiasmo y sueño de tener un mundo mejor.

A las personas importantes que ya no están en esta vida.

A toda mi familia, motor e impulso. A mis abuelos, a mi abuela Agripina, a mis tíos, en especial a Marina por su apoyo en mis momentos mas difíciles.

A mí sínodo y a mi asesor por su paciencia durante este proyecto.
A mi facultad, a sus aulas y sus maestros.

A mi hermana Ximena, de la cual espero ser motivación. A Nancy mi hermana mayor, por ser una inspiración, un ejemplo y un apoyo incondicional y total en lo profesional y personal.

Por último y a las personas más importantes, mis padres, a quien les debo todo.
Gracias por la paciencia, la prudencia, y la esperanza que han depositado en mi.
Gracias por siempre estar en cada tropiezo y en cada paso que he dado.
Gracias por la oportunidad de vivir, y de formarme como abogado.

Por una humanidad culta.
UAEM

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN..... I

CAPÍTULO PRIMERO

EL DERECHO A LA MOVILIDAD 1

I. I. CONCEPTO. 1

I.II. ORÍGENES DE LA MOVILIDAD 2

I.II.1. INTERNACIONALES 2

I.II.2. NACIONALES 4

I.II.3. EN EL ESTADO DE MORELOS 10

I.III. JERARQUIZACIÓN DEL DERECHO A LA MOVILIDAD 15

I.IV. PRINCIPIOS QUE RIGEN EL DERECHO A LA MOVILIDAD 17

I.V. RELACIÓN CON OTROS DERECHOS HUMANOS 20

CAPÍTULO SEGUNDO

MARCO JURÍDICO NACIONAL E INTERNACIONAL DEL DERECHO A LA MOVILIDAD 23

II.I. LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y OTROS ORDENAMIENTOS A NIVEL NACIONAL 23

II.I.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS 24

II.I.2. LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO 26
II.I.3. LEY DE CAMINOS Y PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL . 29
II.II.- INSTRUMENTOS INTERNACIONALES EN RELACION AL DERECHO A LA MOVILIDAD 31
II.II.1. DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHO HUMANOS 31
II.II.2. CONVENCIÓN AMERICANA DE DERECHOS HUMANOS (PACTO SAN JOSÉ) 33
II.II.3. CONVENCIÓN SOBRE LA ELIMINACIÓN DE TODAS FORMAS DE DISCRIMINACIÓN A LA MUJER..... 35
II.II.4. CONVENCIÓN INTERAMERICANA PARA LA ELIMINACIÓN DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACIÓN CONTRA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD 36
II.II.5. CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD 37
II.II.6. CONVENCIÓN INTERAMERICANA SOBRE LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS DE LAS PERSONAS MAYORES 38
II.II.7. CONFERENCIA SOBRE LA VIVIENDA Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE INTERNACIONAL (HABITAT III) Y SUS ANTECEDENTES.. 39
II.II.8. AGENDA 2030, PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE. 42

CAPÍTULO TERCERO

REGULACIÓN EN MATERIA DE DESARROLLO URBANO, MOVILIDAD Y TRANSPORTE EN MÉXICO..... 45

III.I. ESPECIAL REFERENCIA DEL ESTADO DE MORELOS 45
III.I.1. LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE DEL ESTADO DE MORELOS 45

III.I.2.- ANTECEDENTES Y LEY VIGENTE DE TRANSPORTE EN EL ESTADO DE MORELOS 52
III.I.2.1.- REFORMAS CON RELACIÓN AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO Y SU SITUACIÓN ACTUAL 58
III.II. ESTADO DE PUEBLA 73
III.III. ESTADO DE MÉXICO. 80
III.IV.- CIUDAD DE MÉXICO. 86
III.V.- ESTADO DE QUERÉTARO 103

CAPÍTULO CUARTO

LA FUNCIONALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO CON ITINERARIO FIJO EN EL ESTADO DE MORELOS Y LA POSIBLE IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA MASIVO E INTEGRADO ... 109

IV. I. FUNCIONALIDAD ACTUAL 109
IV. II. IMPLEMENTACIÓN DE UNA NUEVA ADMINISTRACIÓN EJECUTIVA EN EL ESTADO DE MORELOS Y UN NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE 112
IV.III.- PROPUESTA PARA LA EJECUCIÓN EN LA ZONA METROPOLITANA DE CUERNAVACA DEL ESTADO DE MORELOS DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO Y DE MEDIOS DE TRANSPORTE INTEGRADOS 120

ANEXOS 129

ANEXO 1 129
ANEXO 2. 130
ANEXO 3. 131
ANEXO 4. 132
ANEXO 5 133

FUENTES DE CONSULTA 134

LISTA DE ABREVIATURAS

LTEM	Ley de Transporte del Estado de Morelos.
LOTyDUSEM	Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos.
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
RAFySA	Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.
PIMUS	Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable.
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
LGAHOTyDU	Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.
SEDATU	Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano.
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transporte.
LCyPyAF	Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal.
ZMC	Zona Metropolitana de Cuernavaca.
SMyT	Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Morelos.
SITRAM	Sistema Integrado de Transporte Masivo.
UMA	Unidades de Medida.
ENCIG	Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental.

INTRODUCCIÓN.

El derecho a la movilidad es el derecho que tiene toda persona para desplazarse libremente en cualquier espacio sin restricción alguna, sin discriminación, en condiciones óptimas de infraestructura y amigablemente con el medio ambiente.

La movilidad puede ejercerse mediante diversos medios como lo es de forma peatonal, mediante el uso de bicicleta o vehículos no motorizados, también para el traslado de mercancías en transportes destinados para su carga, mediante vehículos particulares y *mediante vehículos destinados al transporte público*.

El derecho a la movilidad se ejercita para realizar diversas actividades cotidianas, como lo puede ser para el desplazamiento hacia fuentes de trabajo, a instituciones educativas, de culto, de salud, centros deportivos, al hogar, para el traslado de materiales y otras diversas actividades. Este derecho no es nuevo, pues ha estado presente desde la antigüedad y se ejercita a partir del crecimiento de las ciudades y el necesario desplazamiento de las personas y mercancías; el mismo tiene intrínseca relación con diversos derechos como lo son a la educación, a la salud, a un medio ambiente sano, a una vida y vivienda digna, así como al de acceso a la ciudad.

Como ya se indicó, este derecho se puede ejercitar mediante diversas formas. En el Estado de Morelos el órgano administrativo que lo regula es la Secretaría de Movilidad y Transporte del Poder Ejecutivo, así como su marco regulatorio lo es la Ley de Transporte del Estado de Morelos (LTEM) y su reglamento.

Si bien, aunque el Estado de Morelos sea uno de los pocos que cuentan con un órgano especializado en la materia, su ley y su reglamento solo regulan por cuanto al transporte particular, privado y público, excluyendo la correcta regulación de la movilidad peatonal y en bicicleta u otros medios no motorizados.

Por lo que respecta al transporte público, la Ley del Estado de Morelos lo clasifica en dos tipos, de acuerdo a su recorrido: sin itinerario fijo y con itinerario fijo*;* el primero es: el que se presta sin sujeción a ruta, circunscrito a un ámbito territorial, con tarifas autorizadas, en las condiciones y con los vehículos que se determinen en el reglamento[1] y el segundo que: *se presta en una o varias rutas, con paradas intermedias, tarifa y horarios fijos*[2]*.*

El presente trabajo se avoca al derecho a la movilidad por cuanto, a la regulación del trasporte público con itinerario fijo en el Estado de Morelos, que es potestad del estado, pues la LTEM establece en su artículo 6, que la prestación de este servicio le corresponde originariamente al mismo. El cual podrá concesionarlo a particulares ya sean personas jurídicas individuales o colectivas y que deberá ser prestado ya sea por el Estado o por particulares en las condiciones económicas y sociales más convenientes, bajo los principios de regularidad, orden, seguridad, calidad, eficiencia y generalidad[3].

El transporte público con itinerario fijo es usado por una cantidad considerable de la población morelense, se tiene que al año 2016 el transporte público albergaba diariamente más de 300 mil viajes dentro de sus 36 rutas [4] formalmente establecidas, lo cual representa una gran oportunidad de desplazamiento y por lo mismo debe de privilegiarse en lugar del transporte particular es decir los vehículos para uso personal, pues el desplazamiento masivo de gente en un solo vehículo trae consigo la disminución de la contaminación

---

[1] Artículo 33 fracción II de la Ley de Transporte del Estado de Morelos.

[2] Artículo 33 fracción I de la Ley de Transporte del Estado de Morelos.

[3] Artículo 7 de la Ley de Transporte del Estado de Morelos.

[4] Decreto por el que se establecen diversas medidas administrativas con relación a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo previsto por la Ley de Transporte del estado de Morelos. Publicado en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad”, numero 5423, 14 de agosto de 2016, p. 2, véase:
http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/decretos_ejecutivo/pdf/DMADMIVASTRANSMASIVO.pdf. consultada el 10 de julio de 2019.

ambiental, del congestionamiento en la ciudad, la oportunidad de ejercer otros medios de transporte no motorizados y la creación y uso de espacios urbanos necesarios para la convivencia y recreación de la población, por lo cual este tipo de transporte público debe de estar debidamente regulado por parte del Estado de forma eficaz y estratégica por cuanto a que debe prestarse con calidad, con una infraestructura adecuada y con una amistosa regulación ambiental.

En la actualidad, el servicio de transporte público con itinerario fijo se encuentra concesionado y a merced de particulares, y en su mayoría el servicio se presta en condiciones precarias y nada óptimas para el traslado de la población, y por supuesto sin tomar en cuenta las repercusiones ambientales que esto ocasiona. Los concesionarios del servicio coloquialmente denominado *rutas* ni siquiera se apegan a la Ley, pues como es un hecho conocido los vehículos en los que se presta este servicio se encuentran en mal estado físico tanto en su interior como exterior, teniendo como consecuencia la prestación de un servicio de transporte público deficiente, carente de calidad, incomodo, inseguro y contaminante para el medio ambiente, para el año 2016 existía el registro 2,492 unidades, y de las cuales el 75% tiene más de 10 años de antigüedad[5].

El presente trabajo pretende analizar y que se tome en cuenta una reforma a la Ley de Transporte del Estado de Morelos considerando que el gobierno tiene que atender a diversos instrumentos internacionales de los que México forma parte para procurar el mejor servicio de transporte público a la población, pues como ya se dijo el uso del transporte público carece de calidad, y de una infraestructura adecuada, así como representa una importante repercusión ambiental.

En el primer capítulo se tratara de definir el derecho a la movilidad; los orígenes de la movilidad internacionales, nacionales y en el Estado de Morelos en especifico en la zona metropolitana; la jerarquización de los diversos agentes que intervienen o ejercitan el derecho a la movilidad; la relación que existe entre el derecho al libre tránsito y la que tiene con otros derechos; sus principios, así como el carácter que debería de tomar en la legislación y ser reconocido en su totalidad como autónomo.

[5] Ídem.

En el capítulo segundo se estudiará el marco jurídico que lo regula, a nivel nacional se ubicará el marco constitucional que lo regula y las legislaciones a nivel nacional/federal que también lo hacen, es decir la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y la Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal. Asimismo, se hará un estudio de los instrumentos internacionales de los que México forma parte y que se relacionen con este derecho y el transporte público con itinerario fijo.

Posteriormente, en el capítulo tercero se hace énfasis de las dos legislaciones que regulan la movilidad, en especial, el transporte público en el Estado Morelos, nos referimos a la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos y la Ley de Transporte del Estado de Morelos, así como de sus antecedentes.

De igual modo, se realiza un análisis de diferentes entidades federativas en torno al derecho a la movilidad, su legislación en materia de transporte y los beneficios que ha traído la implementación de diversas modalidades en las que se presta este servicio, concretamente en los Estados de Puebla, México, Ciudad de México y Querétaro.

En el capítulo cuarto se realizará el estudio de la funcionalidad que tiene el transporte público con itinerario fijo en el Estado de Morelos si este es el adecuado y cubre las necesidades de la población, para determinar si se esta prestando de forma idónea cubriendo con las exigencias físicas, económicas y sociales de la población, principalmente de la zona comprendida por los municipios de Cuernavaca-Jiutepec-Temixco (ZMC). Asimismo, indagar sobre una posible reinvención del transporte, adoptando un sistema de transporte masivo e integrado, proponiendo la necesidad de implementar otros medios de transporte público como lo es un sistema masivo de transporte en la Zona Metropolitana del Estado de Morelos, así como sistemas integrados que funcionen como alimentadores donde transite este.

Cabe recalcar que la protección del derecho a la movilidad por parte del Estado es importante, en especial por cuanto al servicio público con itinerario fijo, pues es

obligación del Estado vigilar su correcto funcionamiento en diversas índoles como el acceso a todos los ciudadanos, la correcta regulación de las tarifas, que sea un servicio de calidad como un transporte amigable con el medio ambiente.

CAPÍTULO PRIMERO

EL DERECHO A LA MOVILIDAD

I. I. CONCEPTO.

El derecho a la movilidad se define como aquel que tiene toda persona al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre el medio ambiente, espacio público e infraestructura, cuya satisfacción permite que las personas alcancen múltiples fines que dan valor a la vida[6].

Este derecho se da de dos formas: forzada y voluntaria, la primera se refiere a los casos que se pide asilo y refugio a otro Estado; y la segunda en relación con la emigración, inmigración, *transito* y retorno[7].

En relación al derecho al tránsito dentro de un territorio determinado, como lo es dentro de un centro de población o entre uno y otro; la movilidad se define como la capacidad, facilidad y eficiencia de transito y desplazamiento de las personas y

[6] Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, "Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012", México, 2013, p. 30. En https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4674/13.pdf., consultada el 11 de junio de 2019.

[7] Comisión Nacional de Derechos Humanos, "Movilidad y derechos humanos", México, 2016, p. 3. En https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/4697-movilidad-vivienda-y-derechos-humanos-coleccion-comision-nacional-de-derechos-humanos., consultado el 11 de junio de 2019.

bienes en el territorio priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma[8], a su vez la movilidad se considera un componente esencial para el acceso al derecho a la ciudad, el cual se define como la obligación del Estado a garantizar a todos los habitantes de un Asentamiento Humanos o Centros de Población el acceso a la vivienda, *infraestructura*, equipamiento y *servicios básicos*[9].

El ejercicio del derecho a la movilidad es entonces el derecho de moverse de forma digna, óptima y segura, es decir, el derecho de poder transitar por la ciudad (entiéndase cualquier centro de población) de todas las personas, atendiendo y procurando en primer lugar a las personas más vulnerables, este derecho debe atender a una jerarquización que en capítulos posteriores se estudiara más a fondo.

I.II. ORÍGENES DE LA MOVILIDAD

I.II.1. INTERNACIONALES

El ejercicio del derecho a la movilidad no es nuevo, el mismo ha tenido un carácter importante para el desarrollo de las ciudades, su carácter estratégico esta registrado a lo largo de la historia conocida, que ofrece ejemplos tan notables como el del Imperio Romano, asentado en una red de caminos de extensión y amplitud suficientes para conectar hasta los más recónditos lugares de sus dominios. Se dice que la red principal de calzadas tenía más de 120 kilómetros, hace 15 o 20 siglos, y su cobertura era tal que la envidiaran los actuales sistemas de trenes y metros[10].

[8] Artículo 3, fracción XXV de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

[9] Artículo 4, fracción I de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

[10] Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, “Anatomía de la movilidad en México”, México, 2016, p. 68. En

Desde la invención de la rueda hasta finales del siglo XIX la humanidad utilizaba tres tipos de desplazamiento: a pie, caballo y barco. A partir de sus necesidades, los habitantes configuraban la forma de las ciudades y sus prácticas. Las calles, puertas, plazas y puertos constituían los espacios de circulación y los límites de la ciudad[11] por los cuales entraban, salían y circulaban dentro de si los pobladores y mercancías, por ejemplo, durante la Edad Media las calles y plazas constituyeron el lugar de encuentro, del comercio, de la negociación y de la justicia pública[12].

Posteriormente en el siglo XIX con la revolución industrial que trajo consigo el inicio del uso de maquinaria, y lo cual significó la disminución tanto del uso de transporte mediante la tracción animal y del esfuerzo humano. La invención del tren fue un importante avance gracias a la invención de la máquina de vapor, este tenía su punto de acceso y salida en las estaciones que se encontraban en las inmediaciones de cada una de las ciudades y las cuales fueron consideradas las nuevas catedrales humanas, las cuales eran puertas abiertas de las ciudades que debían expresar la majestuosa arquitectura, el deseo por conocer, visitar o permanecer en los territorios lejanos y proponer el confort necesario con un nuevo valor: la velocidad[13].

Durante los siguientes dos siglos los medios de movilidad cambiaron de forma radical desde la llegada del automóvil particular, pero también en el transporte público, un claro ejemplo fue la inauguración del metro en Londres y París a principios del siglo XX[14], abriendo la posibilidad de transitar por la ciudad de forma

---

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/411314/Anatom_a_de_la_movilidad_en_M_xico.pdf, Consultada el 15 de junio de 2019.

[11] Mendoza –Hauchecorne, Elisa, “La movilidad urbana como un modus operandi que edifica a las ciudades”, Economía, Sociedad y Territorio, Vol. XIII, Numero 42, mayo-agosto 2013, El Colegio Mexiquense, A.C., México PP. 571-574, 2013. En https://www.redalyc.org/pdf/111/11126608010.pdf, consultada el 15 de junio de 2019.

[12] *Ibídem,* p.575.

[13] *Ídem.*

[14] *Ídem.*

rápida. El objetivo de la movilización no significaba tan solo el poder llegar a algún lugar, sino que además de esto de forma rápida.

Durante la segunda mitad del siglo XX, se implementaría internacionalmente mayor infraestructura como carreteras, autopistas y estacionamientos favoreciendo al transporte particular y poco a poco desalentando al transporte público, ocasionando así el alza de embotellamientos, accidentes viales, contaminación y tiempos de desplazamientos largos[15].

Sin embargo, en algunos países de primer nivel surge en la segunda parte del siglo XX y en lo que se lleva del XXI, la ideología de recuperar la ciudad, recuperar los espacios públicos y dignificar la movilidad de todos y cada uno de los sujetos que son habitantes de los centros de población, por lo cual se tiende a revalorizar los modos de desplazamiento olvidados por el monopolio del automóvil y la necesidad de rehabilitación urbana y para su desarrollo: el tren, la caminata, la bicicleta y el transporte público. Asimismo, la creación emergente de nuevos modos de utilización del automóvil, como compartir un mismo vehículo entre propietarios, entre usuarios de un servicio (*car-sharing*[16]*, car-pooling*[17]) y las energías alternativas (vehículos eléctricos, híbridos)[18].

I.II.2. NACIONALES

Los sistemas de transporte en México han sido de gran importancia pues la diversidad de sus suelos y de sus producciones ha hecho necesario el desplazamiento de productos entre regiones, con esto se han satisfecho las

---

[15] *Ídem.*

[16] Modelo de alquiler de automóviles en el que usuario alquila el vehículo durante cortos periodos de tiempo.

[17] Practica de compartir un automóvil con otras personas tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales.

[18] Mendoza –Hauchecorne, Elisa, “La movilidad urbana como un modus operandi que edifica a las ciudades”, Óp. Cit. 575.

necesidades de la población, se han dado intercambios mercantiles y se ha crecido económicamente. Sin embargo, una buena parte del territorio mexicano muestra una diversidad geográfica particularmente difícil para el desarrollo de transportes, diversidad que se caracteriza por desiertos, junglas, montañas, pocos ríos navegables y un descenso sumamente pronunciado del altiplano central a las costas[19].

Los medios de transporte y la movilidad estuvieron presentes desde antes de la llegada de los españoles al continente americano, aunque no se cuenta con algún registro de que utilizara la rueda como medio de transporte, la cual fue la mayor invención para desplazar mercancías y personas en Europa.

En la región denominada Aridoamérica se sabe que los desplazamientos se realizaban a pie por cuenta propia o para el traslado de mercancías mediante personas a quien se le denominaban *tamemes*, estos eran un grupo especializado y muy importante para el desarrollo de la economía de su época[20].

Por otro lado, el uso de canoas también fue importante para el desarrollo de las ciudades mesoamericanas por un lado encontramos a la ciudad de Tenochtitlán, que de acuerdo a sus circunstancias geográficas y al estar establecida en un lago se servían de chinampas para el desarrollo de la agricultura y sus actividades, a las cuales se trasladaban mediante el uso de canoas, pero también existían navegaciones marítimas que básicamente se realizaban rodeando las costas, el transporte de mercancías y personas en el mar era a través de distancias relativamente cortas a comparación con las culturas marítimas registradas. Por lo tanto, dado que la navegación prehispánica estaba circunscrita a los ríos, lagos y en ocasiones a costas, las embarcaciones eran muy sencillas[21].

---

[19] Jáuregui, Luis, "La historia de los transportes en México", México, 2016. En https://www.researchgate.net/publication/307856670_LA_HISTORIA_DE_LOS_TRANSPORTES_EN_MEXICO_primera_parte, consultada el 07 de julio de 2019.

[20] *Ibídem*, p. 3.

[21] *Ibídem*, p. 8.

La época colonial trajo consigo cambios culturales, económicos y sociales. Desde el punto de vista del transporte, los cambios impuestos por la civilización europea definieron el modo de portar personas y productos. En lo general, este modo fue el de bestias de carga, y las carretas que en ocasiones estas jalaban, y de diversos navíos para el comercio de grandes distancias[22].

Durante los siguientes siglos los medios de transporte, su infraestructura y los caminos no sufrieron cambios relevantes si no fue hasta mediados del siglo XIX con el enorme apoyo del gobierno mexicano que Manuel Escandón y sus socios acumularon suficiente capital para emprender la construcción de un ferrocarril[23], proyecto que resultaría un intento fallido y que retrasaría hasta el siglo XX el uso del ferrocarril.

Con el paso del tiempo y la popularización del automóvil al menos en la zona centro del país el uso del ferrocarril quedo en desuso.

Actualmente de acuerdo con las estadísticas, se puede indicar que la mayor parte de los viajes en México se realizan caminando o en transporte público. Sin embargo, también es fácil apreciar la dificultad de movernos en las ciudades, donde la problemática se concentra en el evidente crecimiento del parque vehicular, los altos tiempos de traslado y la falta de alternativas seguras de los servicios de transporte público[24]. Se tiene que el espacio público destinado para el uso de vehículos particulares abarca el 40 por ciento de la superficie urbanizada[25].

Estadísticamente de acuerdo con la encuesta del INEGI en 2015, en México actualmente hay 32,663,342[26] personas de tres años o más que viajan para ir a la escuela, mientras que la población ocupada que se traslada para laborar son

[22] *Ibídem*, p. 9.

[23] *ibídem*, p. 38.

[24] Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, “Anatomía de la movilidad en México.”, *Óp. Cit.,* p.10.

[25] *Ibídem*, p.12.

[26] *Véase grafico 1.*

40,620,746[27] personas. El 58.88% de las personas que van a la escuela realizan sus viajes caminando; el 25.58% en autobús, taxi, combi o colectivo; el 17.51% en vehículo particular y el 1.5% en bicicleta. En cambio, el 34.66% de las personas ocupadas que van a trabajar realizan sus viajes en autobús, taxi, combi o colectivo; el 27.67% en vehículo particular; el 22.63% caminando y el 5.41% en bicicleta[28].

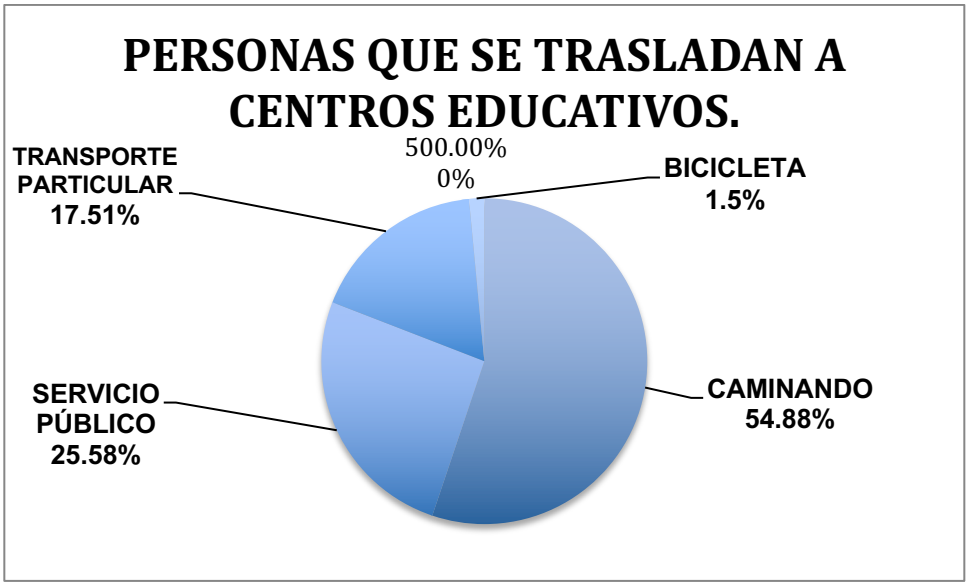

Grafico 1. Elaborado por el autor con información obtenida de la publicación realizada por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, "Anatomía de la movilidad en México", México, 2016.

[27] *Véase grafico 2.*

[28] Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, "Anatomía de la movilidad en México.", *Óp. Cit.* p.12.

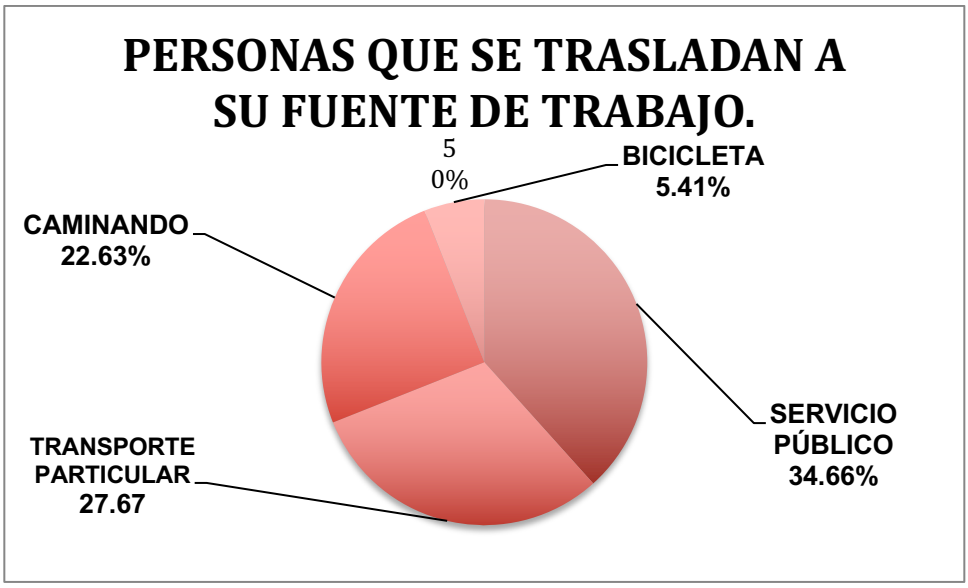

Grafico 2. Elaborado por el autor con información obtenida de la publicación realizada por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, "Anatomía de la movilidad en México", México, 2016.

En México la movilidad refleja una profunda desigualdad, pues a pesar de que la mayoría de las personas desearían elegir el medio de transporte en donde prevalezca la seguridad, el tiempo, la flexibilidad en el traslado y la posibilidad de optimizar el viaje[29], lo cierto es que no todas las personas cuentan con la posibilidades de hacerlo, pues mayormente prevalecen los medios de transporte en los cuales se ofrece una menor calidad, mayor inseguridad, incapacidad de la autoridad para mejorar los servicio y un alto indicie de impunidad[30].

Por ejemplo dentro del transporte público a pesar de no contar con las cifras exactas se sabe que el 87.76% del transporte público concesionado sigue operando bajo el modelo que ofrece baja calidad en el servicio, inseguridad, altos costos ambientales y un esquema financiero difícil de transparentar aun cuando se trata de servicio público[31], pues el mismo no ofrece información clara en cuanto a su

[29] *Ibídem*, p. 19.

[30] *Ídem*.

[31] *Ibídem*, p.13.

personal, condiciones laborales, demanda, ingresos, gastos, pagos de derechos u obligaciones fiscales.

Por otro lado encontramos que la mayoría de la flota que se utiliza para el transporte público rebasa la antigüedad que establece el límite de edad vehicular, el cual es de 15 años según el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (RAFySA), y la Publicación en el Diario Oficial de la Federación de fecha 31 de marzo de 2015 del acuerdo por el que se establecen las modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo así como para la operación del transporte privado de personas para los efectos del ingreso y fecha límite de operación de unidades vehiculares en dichos servicios. Sumando a lo anterior, estos vehículos y en general todo el sector transporte genera casi una cuarta parte de las emisiones de CO2, relacionadas con el consumo de energía y emite más de 80% de la contaminación atmosférica en ciudades mexicanas[32]. Por lo que se puede concluir que la mayoría del transporte público donde se realizan los viajes en todo el país son unidades que no cuentan con la tecnología más avanzada en materia de seguridad y medioambiente[33].

Sin embargo, no todo está perdido, diversos estados comienzan a ofrecer servicios de transporte masivo y semi-masivo en los cuales se han podido planificar redes de transporte público que dignifican la movilidad, como el Optibús, en la ciudad de León, el cual fue el primer sistema de transporte integrado en México y que en el 2018 cumplió 15 años en función. Asimismo, en otros Estados se oferta la misma calidad de servicio con el Tuzobús en Pachuca, el Vivabús en Chihuahua y Ciudad Juárez, el Acabús en Acapulco, el Macrobús en Guadalajara[34], Metrobús en la Ciudad de México, Mexibús en el Estado de México, la Red Urbana de Transporte Articulado en Puebla, Qrobús en Querétaro, el SITT en Tijuana o el Conejobús en Tuxtla Gutiérrez. Y por cuanto a transporte de movilidad eléctrica solo

[32] *Ibídem*, p.92.

[33] *Ibídem*, p.90.

[34] *Ibídem*, p.13.

la Ciudad de México y Guadalajara cuentan con sistemas de ferrocarril urbano y autobuses eléctricos[35].

I.II.3. EN EL ESTADO DE MORELOS

En el Estado de Morelos, la cronología de la movilidad se traslada a la llegada del ferrocarril a Cuernavaca, que con el movimiento de la población flotante que se produjo en la ciudad durante los primeros meses evidenció la insuficiente comunicación existente[36]. Por lo cual, se realizó la apertura de una carretera que conectara de la estación del ferrocarril al centro de la ciudad que permitió establecer sobre ellas los rieles para un servicio de tranvías de mulitas, que se hacía indispensable para la rapidez y comodidad del trafico[37].

La llegada del siglo XX y la invención del automóvil trajeron consigo la transición de uso de carros de tiro animal que eran utilizados en esa época por el automóvil, el cual durante las primeras tres décadas fue ganando mayor afluencia.

Durante esa misma época en donde hoy se erige el conocido Teatro Ocampo de la ciudad fue sede de la primera oficina de transporte de Morelos, así como el primer sitio de automóviles de alquiler de la ciudad, siendo entre otros Don Rafael Rubí, uno de los primeros en dedicarse al transporte público de pasajeros[38].

A finales de la década de 1920, por iniciativa del Señor Nicéforo Rodríguez, en el centro de la ciudad se estableció por primera vez el servicio de transporte público con itinerario fijo, el cual hacia su recorrido hacia El Salto de San Antón

---

[35] *Ibídem,* p.76.

[36] Pantoja, Pérez, A., "Estudio y propuesta de vialidad en el centro histórico de Cuernavaca, peatonal, vehicular y transporte público", Tesina, Facultad de Arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Morelos, México, 2005, p.59.

[37] *Ídem.*

[38] *Ibídem*, p. 61.

mediante dos autobuses llamados *El Morelitos* y El *Mayolito*. Posteriormente se estableció otra línea la cual iba hacia el actual parque Chapultepec[39].

Durante la siguiente década ya existían autobuses de pasajeros que hacían viajes a la ciudad de México[40], su terminal se encontraba también en el centro de la ciudad y en el año de 1932 el Señor Marcelo Rodríguez puso en servicio unas camionetas del zócalo al parque de Chapultepec, pues este último se había abierto como balneario y centro turístico. Ya para el año de 1940 se estableció un servicio regular urbano de camiones a las colonias Buena vista, El Salto, Acapatzingo, y otras que se llamaron circunvalaciones. En este mismo año se crea una nueva línea que dio servicio a toda la ciudad y se extendió a Jiutepec y Atlacomulco[41].

A principios de 1970, las líneas camioneras que prestaban el servicio eran solo las llamadas Chapultepec, Emiliano Zapata y Urbanos de Morelos, en el año de 1976 también se constituyeron las empresas Ómnibus de Morelos y Delfines, así como la asociación Alianza de Transportistas del Estado de Morelos[42].

En el año de 1985 tras el fallido intento de municipalizar el servicio de transporte público, el entonces gobernador Lauro Ortega liberó concesiones sin que existiera declaratoria alguna o estudios de la necesidad de ello como lo disponía la legislación de la materia, y en consecuencia trajo la creación de la asociación civil Rutas Unidas de Cuernavaca que tras su ruptura quedaría como la Federación Auténtica del Transporte. Con este acto también nacieron 20 rutas las cuales aún existen en Cuernavaca para microbuses, la ruta Interescolar y la operada por la

[39] *Ibídem,* p. 64.

[40] *Ibídem*, p. 65.

[41] *Ibídem*, p.62.

[42] Cinta, Guillermo, "Historia del transporte (I)", Periódico La Unión de Morelos, México, véase https://www.launion.com.mx/opinion/punto-y-aparte/noticias/61777-historia-del-transporte-i.html, consultado el 10 de julio de 2019.

CTM, las anteriores se constituyeron a partir del otorgamiento de aproximadamente 50 concesiones por cada una, por cuanto a la Zona Metropolitana[43].

Continuando cronológicamente en el año de 1994 bajo el mandato de Jorge Carrillo Olea se redujo el parque vehicular y se congelo durante 7 años el otorgamiento de nuevas concesiones para el servicio de transporte público con itinerario fijo; hasta el año 2001 debido a la insistente presión del ramo transportista para el otorgamiento de nuevas concesiones. Durante el siguiente lustro siguieron latentes los problemas de otorgamiento de concesiones que no se encontraban debidamente reguladas, este periodo y hasta el año 2009 se caracterizó por la impresionante distribución de concesiones para taxis y la metropolización del sector sobre la zona conurbada de Cuernavaca[44].

Con el inicio de la administración del periodo 2012-2018, se realizó el cambio de la Dirección General de Transporte la cual regulaba el transporte, anteriormente dependiente de la Secretaría de Gobierno para crear un órgano independiente, la ahora Secretaría de Movilidad y Transporte quien actualmente se encarga de regular el transporte público, privado y particular.

En el año 2014 mediante acuerdo publicado el 01 de enero de 2014 en el periódico "Tierra y Libertad", se instruyó a la regularización del transporte público de pasajeros tanto con itinerario fijo como sin itinerario fijo para dar mayor seguridad al uso del servicio y para tener plenamente registrado controlado, regulado y supervisado al transporte público y particular[45] así como contar con un padrón real y total de los vehículos que prestan el transporte público de pasajeros[46], en consecuencia, también se ordenó la suspensión de

---

[43] Cinta, Guillermo, "Historia del transporte (II)", Periódico La Unión de Morelos, México, véase https://www.launion.com.mx/opinion/punto-y-aparte/noticias/61846-historia-del-transporte-ii.html., consultada el 10 de julio de 2019.

[44] *ídem.*

[45] Periódico oficial "Tierra y Libertad", numero 5152, Morelos, México, p. 174, 01 de enero de 2014. En http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2014/5153.pdf, consultada el 10 de julio de 2019.

[46] *Ibídem,* p.175.

otorgamiento de concesiones. A pesar de que en el artículo tercero del acuerdo citado establecía como inicio de su vigencia 01 de enero y como termino el 31 del mismo mes del año 2014, este no se concluyó en el terminó estipulado, incluso al finalizar la administración en el año 2018 no se le dio fin, prorrogando el mal regulado procedimiento a la actual administración, expidiendo permisos provisionales denominados *permisos únicos* a los concesionarios y por lo cual actualmente no se cuenta en la Zona Metropolitana ni en todo el Estado de Morelos con un padrón actualizado y real de quienes prestan el servicio de transporte público tanto con itinerario fijo como sin él.

Además de lo anterior, el Plan de Desarrollo 2013-2018 de la administración pública del Estado de Morelos, con el propósito de integrar disposiciones normativas que involucrarán al transporte en su relación con la movilidad, incluir el derecho a la ciudad, la sustentabilidad y cuidado al medio ambiente [47] contemplaba el modernizar el servicio de transporte público y particular, incorporando un medio de transporte masivo y moderno que satisficiera las principales demandas de la población[48]. Por lo cual, con fecha 22 de julio de 2016 se publicó en el periódico oficial de la entidad el decreto 992 por el cual se reformaban y se adicionaban diversas disposiciones de la LTEM y LOTyDSEM. La reforma tenía entre sus objetivos implementar

[47] Decreto numero novecientos noventa y dos, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Estado de Morelos y de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos. Publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", numero 5416, 22 de julio de 2016, p. 2, véase: http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2016/5416.pdf, consultada el 10 de julio de 2019.

[48] Decreto por el que se establecen diversas medidas administrativas con relación a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo previsto por la Ley de Transporte del estado de Morelos. Publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", numero 5423, 14 de agosto de 2016, p. 2, véase*:* http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/decretos_ejecutivo/pdf/DMADMIVASTRANSMASIVO.pdf. consultada el 10 de julio de 2019.

energías limpias para reducir los costos de contaminación, así como el mejoramiento de los servicios para los usuarios.

Así nace el proyecto de implementar un Sistema Integrado de Transporte Masivo que iba conducido a cumplir con las exigencias de la población siendo amigable con el medio ambiente y permitir que se contara con un transporte público de mejor calidad y que pudiera satisfacer de mejor manera las necesidades de movilidad y con ello el respeto de los derechos fundamentales constitucionalmente reconocidos[49]. El proyecto que resultaba revitalizador y traería consigo mejoras a la Zona Metropolitana nunca vio la luz, entre algunas causas por cuestiones políticas y por el desacuerdo de que se llevase a cabo por parte de los líderes transportistas de la Zona Metropolitana. Finalmente, con fecha 31 de diciembre de 2017 se publicó en el periódico oficial "Tierra y Libertad" la suspensión permanente del proyecto.

En Cuernavaca y su Zona Metropolitana según datos del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), realizado para atender el proyecto de sistema integrado de transporte masivo (SITRAM), se tiene que diariamente circulan aproximadamente 325,888 vehículos, siendo el 75% vehículos particulares[50]. Esto indica un nivel preocupante del uso de autos particulares y como consecuencia un alto congestionamiento y una inminente afectación al medio ambiente. Por otro lado, el transporte público alberga diariamente más de 300 mil viajes dentro de sus 36 rutas de las cuales solo se cuenta con el registro 2,492 unidades, y de las cuales el 75% tiene más de 10 años de antigüedad[51]. Siendo también otra situación preocupante, pues se deduce que son flota vehicular antigua, contaminante y como es un hecho notorio la mayoría de las unidades suelen estar en condiciones de mantenimiento deplorables mermando la calidad del servicio, y además teniendo una casi inexistente infraestructura de paradas o carriles para su traslado, falta de

[49] *Ibídem*, p. 5.

[50] *Ibídem*, p. 6.

[51] *Ídem*.

información sobre su itinerario y frecuencias, así como también se deja a su capricho el cobro de la tarifa pues los choferes de las unidades no respetan las establecidas.

I.III.- JERARQUIZACIÓN DEL DERECHO A LA MOVILIDAD

Para el disfrute de este derecho se debe atender a una jerarquización procurando el desplazamiento de las personas más vulnerables, dando el primer lugar a la movilización peatonal, posteriormente a los ciclistas, al transporte público, de carga y por último al transporte particular.

Así se debe procurar que existan aceras para el tránsito, espacios públicos, cruces peatonales señalados correctamente, rampas de ascenso y descenso para personas con discapacidad, señalamientos para personas con debilidad visual y auditiva, entre otros lineamientos.

En segundo lugar, se deberá dar prioridad a los ciclistas, ya que la forma de movilizarse es de una forma más rápida y saludable, asimismo es un medio que descongestiona las calles, por lo cual se debe instruir en educación vial y respeto a quien hacen uso de este medio, así como la implementación de vías para su ejercicio.

En tercer lugar, se ubica el *transporte público*, el cual es el más deseable y el cual utiliza mayor parte de la población para realizar sus actividades diarias. Para su mejora se debe implementar que su infraestructura garantice el acceso de todas las personas sin importar su condición a los sistemas de transporte público, así como su seguridad, al igual que la creación de sistemas masivos de transporte y no motorizados, con la finalidad de lograr que la contaminación disminuya y que el transporte público sea un medio amigable con el medio ambiente. Lo anterior deberá atender a las particularidades de cada usuario garantizando el uso de toda la

población a partir de tarifas establecidas que se puedan costear por parte de quien lo usa.

En un cuarto nivel se tiene al transporte de carga, el cual genera mayor contaminación y que deberá ser regulado estrictamente.

Y por último se encuentra el transporte particular el cual se debe de desincentivar su uso por el espacio que ocupa dentro de la ciudad, logrando así entre otras cosas el descongestionamiento de calles y la creación de espacios públicos en lugares que se usan para el estacionamiento de estos vehículos y que servirán para la recreación de la población.

Internacionalmente el ejercicio de este derecho se plantea a partir de una jerarquización, la cual se ha denominado como *pirámide de movilidad*, priorizando como ya se dijo a los peatones y dejando en último lugar el uso de vehículos particulares.

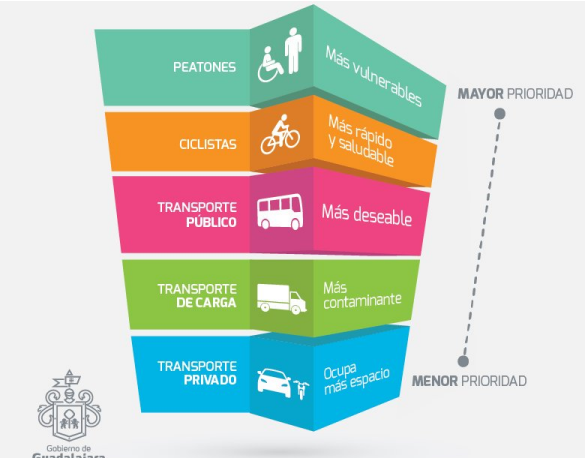

Imagen 1. Pirámide de la movilidad, Gobierno de Guadalajara, 2016, véase: https://twitter.com/gdlmovilidad/status/760485012844064768, consultada el 12 de julio de 2019.

Diversos instrumentos internacionales refieren sobre el derecho a la movilidad, como lo es la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad que, aunque no tenga el carácter de obligatoria, emite recomendaciones para la mejora de las ciudades o centro de población y el bienestar de sus habitantes. Entre otras recomendaciones indica que los Estados deben garantizar el derecho de movilidad y circulación a

través de un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas según un plan de desplazamiento urbano e inter-urbano y con base en medios de transporte adecuados a las diferentes necesidades sociales como lo son de genero, edad y discapacidad[52]. Aunque la carta refiere solo a transportes públicos lo cierto es que se debe atender a la *pirámide de movilidad* para responder a las necesidades de todos los pobladores atendiendo a su forma de vida y a las actividades que realizan cotidianamente.

I.IV.- PRINCIPIOS QUE RIGEN EL DERECHO A LA MOVILIDAD

El derecho a la movilidad se rige por determinados principios, los cuales son el de seguridad, accesibilidad, eficiencia, igualdad, calidad, resiliencia, multimodalidad, sustentabilidad, participación y corresponsabilidad social e innovación tecnológica, que a continuación se desarrollan:

Imagen 2. Principios de la Movilidad, tomada de la Gaceta Oficial del Distrito Federal, México, p. 60. En http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf, consultada el 15 de julio de 2019.

[52] Artículo XIII, fracción 1 de la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, véase: https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf., consultada el 12 de julio de 2019.

- *Seguridad.* Por cuanto a los medios movilización y su infraestructura en donde se deberá de preservar la integridad de los usuarios, el medio de traslado deberá ser seguro respecto a procurar que no se cause ningún daño tanto físico como emocional, y se tendrá que privilegiar las acciones de prevención de accidentes de transito durante los desplazamientos con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar afectación a los bienes públicos y privados.
- *Accesibilidad*. Se debe de garantizar que el uso de los medios de transporte esté al alcance de todos, sin discriminación de genero, edad, capacidad o condición, con costos accesibles e información clara y oportuna[53], asimismo, deben ser accesibles por cuanto a su ubicación geográfica, y por cuanto a los costos, deberán de ser medios asequibles, es decir, que se deberán de ajustar a las condiciones de las personas que los usen de acuerdo a los costos y cargos para el goce de este derecho sin mermar, afectar o restringir otro derecho humano.
- *Eficiencia*. Se debe de procurar que los desplazamientos sean estructurados, continuos y frecuentes, se deberá de maximizar los desplazamientos para que sean agiles y asequibles, a través de la optimización de los recursos disponibles sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.
- *Igualdad*. Los medios de movilidad tienen que estar disponibles y ofrecerse a toda la población en condiciones equitativas para alcanzar un efectivo ejercicio del derecho a la movilidad, con especial énfasis en grupos con desventajas físicas, sociales y/o económicas, para reducir mecanismos de exclusión. Por lo cual se tiene que procurar el acceso al servicio a personas con discapacidad, el respeto entre los usuarios y a las diversas condiciones de estos.
- *Calidad*. Es necesario procurar que todos los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental y ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas[54], esto en cuanto a los medios de transporte y en

[53] *Ídem*.

[54] *Ídem*.

general a toda la infraestructura como por ejemplo para el acceso a su uso, por lo cual es imprescindible que la infraestructura se encuentre en buen estado, con condiciones higiénicas y de seguridad, así como contar con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje.

- *Resiliencia*. El medio de transporte, atendiendo a las particularidades físicas, ambientales, o de ubicación geográfica en donde se preste el servicio es necesario que tenga la capacidad de soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor con una recuperación de bajo costo para la sociedad y el medio ambiente.
- *Multimodalidad*. Se deberán de ofrecer diversos medios de transporte, además del servicio público se deberá ofrecer con facilidad de acceso, disponibilidad, velocidad y densidad opciones de servicios y modos de transporte integrados, para reducir el uso del transporte particular, el cual trae consigo cogestión vial y hacen más lentos los desplazamientos cotidianos.
- *Sustentabilidad y bajo carbono*. Se deberá procurar que los medios de transporte sean lo menos contaminantes e implementar para el traslado medios que no utilicen combustibles para reducir los niveles de carbono en el aire y así reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, esto por cuanto al transporte público, sin embargo también se deberá tratar de reducir el uso del transporte particular por ser el transporte que provoca mayor congestionamiento en las calles, así como contaminación visual, auditiva y al aire, y tratar de incentivar también el traslado a pie y el uso de bicicleta.
- *Participación y corresponsabilidad social.-* El gobierno en el ámbito de su competencia ya sea federal, estatal o municipal deberá de permitir el derecho de todos los actores sociales en ámbito de sus capacidades y responsabilidades[55] ya sea de forma colectiva o individual de solicitar, recibir, difundir información respecto al ejercicio del derecho a la movilidad, así como la participación ciudadana en la creación, implementación de políticas públicas en la materia y la exigibilidad administrativa o judicial.

[55] *Ibídem,* p. 61

- *Innovación tecnológica.* Se deberá atender al estudio y análisis de la tecnología de punta para almacenar, procesar y distribuir información, la cual permita implementar y contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente y tendiente a la automatización, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos[56].

Los anteriores principios son las características esenciales que se deben tener para el correcto ejercicio del derecho a la movilidad tanto en el transporte público como en los otros medios de traslado dentro de un centro de población y su infraestructura de los que la población hace uso, incluido el transporte particular, aunque como una de las propuestas de estos primeros años de siglo se tenga el desincentivar su uso. Por lo cual el gobierno tiene la obligación de fomentar estilos de vida saludables en todos los aspectos, donde se impulse el transporte activo y el uso inteligente del automóvil particular, ya que su excesiva utilización a contribuido significativamente al sedentarismo y a los largos tiempos de traslado[57].

Estos principios son esenciales para que por parte de los gobernantes se diseñen e implementen políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad.

I.V.- RELACIÓN CON OTROS DERECHOS HUMANOS

El derecho a la movilidad tiene una relación estrecha y complementaria con el derecho de libre circulación[58], aunque estos son distintos, el segundo, es un derecho que cubre una parte esencial del derecho a la movilidad, al impedir que existan

[56] *Ídem.*

[57] *Ídem.*

[58] Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, “Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012”, 2013”, *Óp. Cit.* p. 35.

interferencias sin justificación en los movimientos de las personas[59] para salir, entrar y moverse dentro de un territorio determinado sin que medie requisito especial alguno para el libre tránsito; el derecho a la movilidad es aquel que ejerce toda persona y la colectividad en general para realizar un desplazamiento *mediante diversos modos de transporte* y satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo[60].

Entonces, el derecho a la movilidad es aquel que regula los medios de desplazamiento y su infraestructura, que estos sean óptimos, de calidad y sustentables. Por ejemplo y como ya se dijo, por cuanto al transporte público se deberá garantizar la accesibilidad de toda persona sin importar su condición, que sea seguro tanto para la integridad psicológica como física del usuario, que sea menos contaminante con el medio ambiente proyectando entre otras cosas medios de transportes masivos que reduzcan el tiempo y la distancia de las personas que utilizan este medio de transporte.

Este derecho también se encuentra vinculado y sirve para la satisfacción y disfrute de otros derechos, pues contribuye de manera importante a su ejercicio como el derecho a la vida digna, la salud, educación, trabajo, desarrollo libre, alimentación, vivienda y cultura. Lo que implica mayor calidad de vida, tiempo libre, igualdad y no discriminación[61].

Por cuanto a la salud, se relaciona a partir de todos aquellos medios y condiciones que aseguran a las personas la asistencia y los servicios médicos en caso de enfermedad. En segundo término, cuando se realiza un ejercicio pleno del derecho a la movilidad respetando el medio ambiente, pues se está protegiendo el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud. Al mismo tiempo, ambos derechos se conectan a partir de los niveles de accidentabilidad, ya

---

[59] *Ídem.*

[60] Artículo 5 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

[61] Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, "Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012"*, Óp. Cit.*, p. 35.

que estos representan un problema de salud pública. A su vez, optimizar los tiempos de traslado tiene un impacto directo tanto en la salud física y mental[62].

Por cuanto a la relación a otros derechos como por ejemplo al de educación, se tiene que tomar en cuenta que los centros educativos sean accesibles físicamente para todas las personas garantizando el poder llegar a estos mediante diversos tipos de movilidad, y procurar que se sitúen en zonas geográficas que garanticen su acceso, procurando la menor distancia de recorrido entre estos y la vivienda de las personas.

El derecho a la vivienda tiene relación con el de movilidad ya que se debe garantizar que las personas tengan acceso a los bienes básicos procurando también que cuenten con los medios para movilizarse de forma rápida y segura para realizar otras actividades como lo es el traslado hacia las fuentes de trabajo y retorno, en donde también entra la relación con el derecho al trabajo o incluso el de conseguir insumos para su alimentación.

En relación al derecho a la cultura y el libre desarrollo tiene relevancia a partir de que ninguna persona tenga impedimentos en trasladarse y tener acceso a los lugares para hacer ejercer su derecho de participación en los ámbitos económico, social, cultural y político así como el poder tener los medios para poder realizar actividades recreativas y deportivas dentro de los espacios públicos, los cuales son un lugar de encuentro que se caracteriza por ser un ámbito abierto por y para el ejercicio de la vida en sociedad[63], y los cuales constituyen importantes lugares para el crecimiento individual y social de cada individuo.

---

[62] *Ibídem,* p. 36.

[63] Fonseca, Rodríguez, J,M, “La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades”, en Pakkat: Revista de Tecnología y Sociedad, año 4, numero 7, México, 2014-2015. En http://www.udgvirtual.udg.mx/paakat/index.php/paakat/article/view/222/329., consultada el 15 de julio de 2019.

CAPÍTULO SEGUNDO

MARCO JURÍDICO NACIONAL E INTERNACIONAL DEL DERECHO A LA MOVILIDAD

II.I.LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y OTROS ORDENAMIENTOS A NIVEL NACIONAL

El derecho a la movilidad es un importante elemento para garantizar el traslado de cualquier individuo dentro de un centro de población o entre uno y otro, pero además también es indispensable para lograr una convivencia solidaria, en igualdad y sin discriminación de ninguna especie.

En nuestros ordenamientos nacionales en primer lugar encontramos a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos como ley suprema, siguiendo en materia de movilidad y transporte la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, que prevé en materia de movilidad, y que es de observancia general en todo el país y la cual rige a la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano quien es la encargada de ejecutar su contenido, y que en materia de infraestructura según lo dispone su artículo 102 deberá de coordinarse con la Secretaría de Comunicaciones y Transporte a nivel Federal la cual desempeña sus funciones rigiéndose por la Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal, por lo cual en este apartado se trataran estos tres ordenamientos.

II.I.1.- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) en su artículo 1º refiere que todas las personas dentro del territorio mexicano gozarán de los derechos humanos establecidos por la misma, así como en los tratados internacionales de los que México forme parte. Si bien el derecho a la movilidad a pesar de que no se encuentra específicamente reconocido dentro de nuestra Carta Magna, funge como un aliciente para la ejecución de otros derechos con el alto propósito de lograr una sociedad más justa, más libre y humana.

El derecho a la movilidad atendiendo a su complejidad y al papel determinante que tiene en la vida de las personas y en toda la sociedad, debe ser configurado como un derecho autónomo, el cual requiere atención especial y que exige el cumplimiento de obligaciones especificas por parte de los Estados[64].

La CPEUM establece en su artículo 11 el derecho que toda persona tiene de transitar libremente por el país o de salir e ingresar en él. Si bien, no refiere de forma específica sobre el derecho de movilidad, el derecho al libre tránsito marca las pautas y las bases para su ejecución, pues indica que toda persona tiene la libertad de desplazamiento dentro del Estado mexicano, en relación al de movilidad que protege, tutela y permite el desplazamiento de cualquier persona dentro de un centro de población o entre uno y otro de forma libre, en condiciones óptimas, amigablemente con el medio ambiente y mediante una infraestructura de calidad dentro de un espacio especifico.

Por otro lado el derecho a la movilidad se puede ejercitar de dos maneras: forzada y voluntaria La primera se refiere al asilo y refugio; y en el segundo de los casos a la emigración, inmigración, transito y retorno[65].

---

[64] Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, “Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012” *Op. Cit.*, p. 36.

[65] Comisión Nacional de Derechos Humanos, “Movilidad y derechos humanos”, *Op. Cit.*, p.3.

El de movilidad de transito voluntario, que se da dentro de los asentamientos humanos se debe garantizar por parte del Estado, mediante los mecanismos adecuados para el goce del derecho de todos, premiando el libre tránsito, proporcionando que los distintos medios de transporte públicos o privados sean de calidad, eficientes y con criterios ambientales y garantizando con ellos un lugar seguro para transitar, vivir en paz y con dignidad.

El derecho a la movilidad resulta ser necesario para que se realicen y se desarrollen también diversas actividades que son necesarias y básicas para el desarrollo de la población.

Como ya se indicó en el capítulo anterior, el derecho a la movilidad tiene una intrínseca relación con diversos derechos, como el del trabajo establecido en el artículo 5º de nuestra carta magna, pues es necesario el poder movilizarse hacia las fuentes de trabajo, y que este desplazamiento sea de forma rápida y segura, así como el del retorno al hogar.

Con relación al derecho a la educación tutelado por el artículo 3º de la carta magna, también guarda relación por cuanto a que se debe que tomar en consideración que los centros educativos sean accesibles físicamente para todas las personas sirviéndose de distintos tipos de movilidad y que se encuentren en zonas geográficas cercanas para procurar la menor distancia de recorrido.

El derecho a la movilidad tiene una especial relación con el artículo 4º, el cual tutela el derecho a la salud, a la vivienda y al ejercicio de los derechos culturales. En relación con el derecho a salud, se relaciona en primer lugar partiendo que el Estado debe procurar los medios y condiciones para la asistencia médica y el acceso a los servicios médicos en cualquier condición, en caso de enfermad o emergencia. Y por otro lado tomando en cuenta que al tener medios de movilidad que respeten el medio ambiente se procura también la salud de todas las personas.

Por cuanto, el derecho a la vivienda el Estado debe garantizar que las personas cuenten con los servicios básicos, así como los medios para movilizarse para realizar infinidad de actividades y el fácil retorno a sus hogares, así como contar con espacios públicos para la convivencia entre los habitantes.

Con el derecho a la alimentación, guarda relación ya que el Estado debe tutelar, con relación a la movilidad los medios para poder conseguir los insumos necesarios que provean una adecuada dieta que provea nutrición y que sea suficiente y de calidad.

Con el derecho a la cultura y el libre desarrollo tiene relevancia a partir de que toda persona tiene la libertad de trasladarse y poder ser parte de la vida del asentamiento humano donde se desarrolle participando en su vida económica, social, cultural y política, asimismo al acceso a lugares y espacios públicos donde pueda realizar actividades recreativas para el pleno desarrollo de su persona.

Ya sea, en relación con el derecho del trabajo, a la educación, salud, vivienda, al libre esparcimiento o la cultura el objetivo del derecho a la movilidad es servir como facilitador para llevar a las personas de un asentamiento humano al máximo bienestar humano.

II.I.2. LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO

El Estado Mexicano en el año 1976, mismo año en el cual tuvo lugar la celebración de Hábitat I[66], expidió su primera Ley General de Asentamientos Humanos resultando ser un país innovador ante la convención, esta legislación tuvo como finalidad fijar las normas básicas para planear la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población[67]. Misma Ley que en el año de 1993 fue modificada para dar paso a una nueva Ley General de Asentamientos

[66] Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos, en Vancouver, Columbia Británica en Canadá, del 31 de mayo al 11 de junio de 1976.

[67] Hernández Jiménez, Rosario, "Análisis preliminar de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano", Gobierno del Estado de México, México, 2017, p. 3. En HTTP://SEDUV.EDOMEXICO.GOB.MX/DOCS/METRO/LEYASENTAMIENTOS.PDF, consultada el 30 de julio de 2019.

Humanos, como resultado de nuevas condiciones sociales y económicas en el país, y de una novedosa tendencia de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población[68]. En el año 2016 con el objetivo de contar de nueva cuenta con una normatividad moderna y acorde a la realidad internacional se trabajo en un nuevo proyecto denominado Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, publicada en el Diario Oficial de la Federación con fecha de 28 de noviembre de 2016. Esa reforma entre otros puntos atendía a que las ciudades deberán de contar con redes de transporte, comunicación, energía y servicios públicos de calidad, que se deberá procurar la sustentabilidad, así como la accesibilidad y la movilidad, y que se deberá de privilegiar el transporte público, no motorizado y los derechos peatonales.

La reforma de esta Ley tiene como base el derecho al acceso a la ciudad, es decir, el acceso a los servicios públicos de todas las personas sin distinción de sexo, raza, etnia, edad, limitación física, condición de vida u orientación sexual, pues todas las personas tienen derecho a vivir y disfrutar las ciudades y los asentamientos humanos en condiciones sustentables, resilientes, saludables, productivas, equitativas, justas, incluyentes, democráticas y seguras[69].

La LGAHOTyUH define al derecho de movilidad como la capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad[70].

La ley cuenta con un apartado propio en materia de movilidad, su capítulo séptimo nos indica que el ejercicio del derecho a la movilidad debe obedecer a que las personas decidan de forma libre su forma de traslado sin embargo debe haber una jerarquización en la cual se deba dar en primer lugar preferencia a personas con movilidad limitada y peatones, a usuarios de transporte no motorizado, *usuarios*

---

[68] *Ídem*.

[69] Artículo 2 de la Ley General De Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

[70] Artículo 3 fracción XXV de la Ley General De Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores de servicio de carga y por último a los usuarios de transporte particular[71].

Indica también que la tarea del Estado es reestructurar los hábitos de movilidad respecto a la jerarquización anterior, y de desestimular el uso del automóvil particular, para lo cual entre otras tareas deberá promover el uso intensivo de transporte público.

Establece también que lo anterior deberá de hacerse en concurrencia de los tres niveles de gobierno en los cuales de acuerdo a su competencia deberán de incrementar la oferta de servicios y *modos de transporte integrados* a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan desarrollar nuevas alternativas al transporte público[72]; por lo cual se deberá procurar el fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del trasporte público[73], así como el diseño, adecuación, mantenimiento y protección de la infraestructura en el que se preste procurando la cercanía y la cantidad mínima de intersecciones en que se presente el servicio, de acuerdo a las características topográficas y culturales de cada región[74].

La regulación de un plan de movilidad deberá de hacerse a nivel municipio o en su caso por Zona Metropolitana y deberá realizarse en apego a la legislación estatal, la cual preverá infraestructura adecuada, deberá de garantizar la accesibilidad de todos y deberán de tener en cuenta en sus planes la

[71] Artículo 73 de la Ley General De Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

[72] Artículo 71 fracción V de la Ley General De Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

[73] Artículo 71 fracción IX. de la Ley General De Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

[74] Artículo 75 fracción X de la Ley General De Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

implementación de transportes nuevos como lo son los medios masivos de transporte público.

II.I.3. LEY DE CAMINOS Y PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

La LGAHOTyDU indica que la SEDATU es la encargada de ejecutar su contenido tendrá que coordinarse con la SCT en materia de infraestructura y transporte según lo dispone el artículo 102 de esa legislación.

La SCT desempeña sus funciones rigiéndose por la LCyPyAF y sus reglamentos. La LCyPyAF ésta tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes[75] los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el transito en dichas vías[76].

En relación al servicio de autotransporte la ley reconoce tres tipos: el de carga, pasaje y turismo, y estipula en relación a las condiciones en la que estos operen se apoyara en el reglamento respectivo, en el caso el RAFySA, el que tiene como objeto regular los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo, carga y servicios auxiliares[77] indica que quien explote los mismos deberá contar con un permiso debidamente expedido por la SCT.

En el caso del transporte de pasajeros, existe una subclasificación de acuerdo con las características y especificaciones del servicio: de lujo, ejecutivo, primera, económico, mixto y transportación de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos[78], de acuerdo con esta clasificación también existe un límite de edad de

[75] Artículo 1 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

[76] *ídem.*

[77] Artículo 1 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

[78] Artículo 18, del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

los vehículos destinados a la prestación del servicio con relación a que se debe prestar con calidad y en condiciones amigables con el ambiente, por ejemplo:

Para los servicios de lujo y ejecutivo el límite de operación es de 15 años, y deberán estar dotados de asientos reclinables, sanitario, aire acondicionado, sonido ambiental, cortinas, televisión, videocasetera y servicio de cafetería.

Por cuanto al servicio económico, que es aquel que opera con paradas intermedias entre el origen y destino con autobús integral y convencional el cual se asimila al transporte público con itinerario fijo que se presta en *rutas* dentro del Estado de Morelos, las reglas para prestar el servicio es que debe tener una antigüedad máxima de doce años al ingresar al servicio y un límite de operación de quince años contados a partir del año de su fabricación[79].

En el caso de la regulación de autotransporte federal de pasajeros por cuanto, a las tarifas, indica que podrán ser determinadas por los permisionarios sin que medie la aprobación de la SCT, pero la secretaría deberá contar con el registro de estas, así como se le deberá notificar con anticipación su incremento. Sin embargo, también establece en caso de que no exista competencia efectiva en alguna ruta, es decir, que no existan dos o más autotransportes que presten el servicio en el mismo derrotero o bien mediante una ruta alternativa que tenga como destino el mismo lugar, la SCT podrá pedir la opinión de la Comisión Federal de Competencia, quien establecerá las tarifas respectivas[80]. De igual forma las tarifas establecidas, las promociones y descuentos deberán ser visibles para todos los usuarios.

Las personas que hagan uso del servicio de autotransporte de pasajeros tienen el derecho de recibir un boleto que ampare su viaje por parte del auto transportista, boleto que deberá entregar antes de que aborde el vehículo siempre y cuando el usuario cubra el importe del viaje y que el usuario tendrá que conservar durante el viaje. Dentro de los requisitos que el boleto deberá necesariamente contener son: la denominación social o nombre de la empresa que lo expida y domicilio, la clase de servicio, origen y destino, precio del transporte, fecha de viaje, numero de asiento

[79] Artículo 21 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

[80] Artículos 61, 62, 63 y 64 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

en su caso, la mención de que se encuentra cubierto el seguro del viajero y el monto de indemnización que se tendrá que pagar al pasajero por perdida o daño del equipaje documentado siempre y cuando no hubiera declaro el valor[81].

II.II.- INSTRUMENTOS INTERNACIONALES EN RELACION AL DERECHO A LA MOVILIDAD

Señaladas las bases constitucionales y la normatividad nacional al respecto del derecho a la movilidad, también es importante hacer referencia a diversos instrumentos internacionales que prevén el derecho a la movilidad y de los cuales el Estado Mexicano ha formado parte atendiendo a la supremacía de los derechos humanos y al criterio pro-persona.

II.II.1. DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHO HUMANOS

Hace 70 años, el 10 de diciembre de 1948, en la Asamblea General de Naciones Unidas número 217 A (III) se adoptó por resolución la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la cual tenía como objetivos primordiales la educación, la culturización y el respeto a determinados derechos establecidos en esta.

La costumbre jurídica internacional ha elevado a dicho instrumento a la categoría de referente fundamental para la interpretación de la Carta de las

[81] Artículo 70 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Naciones Unidas, que si tiene naturaleza jurídicamente obligatoria en materia de derechos humanos[82].

El documento cuenta con treinta artículos y tiene cuatro apartados fundamentales, los primeros veintisiete artículos divididos en: derechos personales, derechos que pertenecen al individuo en relación al grupo social, las libertades civiles y derechos políticos, y los derechos de naturaleza económica y social.

Existen diversas maneras de clasificar a los Derechos Humanos tomando diferentes enfoques, por ejemplo: mediante un enfoque historicista: tomará en cuenta la protección progresivita de los Derechos Humanos; un enfoque basado en la jerarquía: distinguirá entre los *Derechos esenciales* y los *Derechos Complementarios.* Ahora bien, la clasificación mas conocida de los Derechos Humanos es aquella que distingue las llamadas *Generaciones* y el criterio en que se fundamenta es un enfoque periódico, basado en la progresiva cobertura de los Derechos humanos[83].

Así de acuerdo con la clasificación generacional los Derechos Humanos se clasifican en la actualidad en primera, segunda, tercera y cuarta generación, esta declaración comprende derechos de la primera y segunda generación.

En relación al derecho a la movilidad, aunque no se encuentre como tal especificado, el de libre tránsito, base esencial del primero, se encuentra comprendido en los derechos que se agrupan en *relación al grupo social en el cual participa;* los cuales abarcan los artículos decimotercero al decimoséptimo, y en donde se encuentran los derechos a la privacidad de la vida familiar, el derecho a casarse, *la libertad de movimiento dentro del país o fuera de el,* el derecho a una

---

[82] Declaración Universal de los Derechos Humanos versión comentada, México, 1998, parte II, véase: https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/detalle-libro/2060-declaracion-universal-de-los-derechos-humanos-version-comentada, consultada el 20 de julio de 2019.

[83] Aguilar Cuevas, Magdalena, las tres generaciones de los derechos humanos, Derechos Humanos, Órgano Informativo de la Comisión de Derechos Humanos del Estado de México, ISSN: 1405-5627, Año 6, numero 30, marzo-abril 1998, Toluca, México. En https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/derechos-humanos-emx/issue/view/283, consultado el 19 de marzo de 2020.

nacionalidad, el derecho de asilo, en caso se persecución, el derecho de propiedad y a practicar una religión[84].

El artículo decimotercero en su párrafo primero establece que: *Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado*[85]. Por lo cual en esta declaración permite sentar las bases del respeto a la movilidad, ya que indica que cualquier persona puede elegir su lugar de residencia, es decir el poder establecerse en cualquier lugar para hacer su vida, y que para lograrlo pueda transitar libremente, así como posteriormente trasladarse para realizar sus actividades comunes y lograr alcanzar una vida digna y de calidad.

Además de la clasificación anterior, la Declaración cuenta con tres artículos más, el vigesimoctavo que refiere sobre la creación de un orden social e internacional en el que se respeten los derechos que contiene la declaración, el vigesimonoveno indica las obligaciones que se tiene frente a los derechos de los demás así como las limitaciones que cada persona tiene, y su artículo trigésimo que establece la regla de interpretación de la declaración, la cual no podrá tomarse en el sentido que suprima los derechos y libertades contenidas en la misma.

II.II.2. CONVENCIÓN AMERICANA DE DERECHOS HUMANOS (PACTO SAN JOSÉ)

En la ciudad de San José, Costa Rica con fecha 22 de noviembre de 1969 fue adoptada la Convención Americana sobre Derechos Humanos, la cual entró en vigor el 16 de junio de 1978. Actualmente los países que han ratificado la Convención son: Argentina, Barbados, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominica,

---

[84] Declaración Universal de los Derechos Humanos versión comentada, México, 1998, parte II. *Óp. Cit.* P. 9.

[85] Artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, 2015. En http://www.un.org/es/documents/udhr/UDHR_booklet_SP_web.pdf, consultada el día 20 de julio de 2019.

Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, *México*, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Republica Dominicana, Suriname, Trinidad Y Tobago, Uruguay y Venezuela[86], Estados que se han comprometido a cumplir los derechos y obligaciones que en ella se establecen, ya que se responsabilizan a respetar los derechos y libertades absteniéndose de afectar arbitrariamente los derechos y libertades reconocidos. Al mismo tiempo, a garantizar su libre y pleno ejercicio[87].

La celebración de la convención representaba la culminación de un proceso en el continente americano que inicio al término de la Segunda Guerra Mundial, cuando los Estados se reunieron en México y decidieron que una declaración sobre derechos humanos debería ser redactada, para que pudiera ser eventualmente adoptada como convención[88].

La convención parte de un sistema regional, que tiene como base la subsistencia de las condiciones para priorizar los derechos humanos y que los Estados miembros cumplan con los derechos y obligaciones que como ya se dijo en ella contiene. Para su ejecución la convención cuenta con dos organismos: la Comisión Interamericana de Derechos Humanos que fue creada en el año 1959 y que inicio sus funciones en 1960, y, la Corte Interamericana de Derechos Humanos la cual entró en vigor cuando comenzó sus funciones en el año de 1979.

La CADH, se compone por 82 artículos, divididos en tres partes: la primera sobre los deberes de los Estados y derechos de los protegidos, la segunda sobre los medios de protección y la ultima sobre disposiciones generales y transitorias.

---

[86] Conferencia Especializada Interamericana sobre Derechos Humanos (B-32). En: https://www.oas.org/dil/esp/tratados_B-32_Convencion_Americana_sobre_Derechos_Humanos_firmas.htm, consultada el 22 de julio de 2019.

[87] Convención Americana sobre Derechos Humanos, Themis-Programa Estado de Derecho para Latinoamericana, México, 2014, p. 5. En https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4710/20.pdf., consultada el 22 de julio de 2019.

[88] *ibídem*, p.6.

La primera parte del documento se encuentra dividida en cinco capítulos: el primero sobre los deberes de los Estados que forman parte, artículos 1 y 2; *el capítulo segundo trata sobre los derechos civiles y políticos,* artículos 3 al 25; el tercero sobre los derechos económicos, culturales, sociales y culturales, artículo 26; mientras que el cuarto sobre la suspensión de garantías, interpretación y aplicación, artículos 21 al 31; y por último sobre los deberes de las personas, artículo 32.

Dentro de los derechos civiles y políticos contenidos en el capítulo segundo de la Convención, encontramos establecido en su artículo 22 el derecho que cualquier persona tiene para transitar, circular y movilizarse dentro de un determinado territorio: *toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, residir en el con sujeción a las disposiciones legales.*

II.II.3. CONVENCIÓN SOBRE LA ELIMINACIÓN DE TODAS FORMAS DE DISCRIMINACIÓN A LA MUJER

Esta Convención se celebró a partir de la preocupación de los países al ver que no existían condiciones de igualdad entre el hombre y la mujer en el ejercicio de los derechos económicos, sociales, culturales, y políticos.

Los Estados reconocieron la discriminación que existía hacia la mujer en la vida diaria, en donde las condiciones mermaban su dignidad humana al no poder participar en las decisiones de forma equitativa de su entorno, además de la desigualdad que tenían para acceder a servicios básicos de forma digna, y que todo esto traía como consecuencia la repercusión del bienestar social y de la familia, partiendo de la violación de los derechos de todas y cada una de las mujeres.

La convención fue firmada y ratificada con fecha 18 de diciembre de 1979 y entró en vigor el 03 de septiembre de 1981, la misma consta de treinta artículos. En su artículo 14, apartado 2 inciso H), el cual establece que las mujeres: *deberán de gozar de condiciones de vida adecuadas,* particularmente en las esferas de vivienda, los servicios sanitarios, la electricidad, el abastecimiento de agua*,*

transporte y las comunicaciones. Por lo cual, la presente convención es un referente en donde los Estados parte se vean obligados a proporcionar un transporte digno, seguro y de calidad a las mujeres.

II.II.4. CONVENCIÓN INTERAMERICANA PARA LA ELIMINACIÓN DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACIÓN CONTRA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Esta convención fue celebrada a partir de la preocupación de los Estados por erradicar la discriminación hacia personas con alguna discapacidad, procurando proteger sus derechos y libertades fundamentales para que realicen su vida diaria sin que medie algún tipo de discriminación y salvaguardando la dignidad e igualdad que tienen como personas.

Fue celebrada y adoptada en Guatemala el 07 de junio de 1999 y entro en vigor 14 de septiembre de 2001, actualmente los Estados que han ratificado y/o adherido a esta convención son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, *México*, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Republica Dominicana, Uruguay, Venezuela. En esta Convención los Estados se comprometían a adoptar medidas de carácter legislativo, social, educativo, laboral o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad.

De forma específica el artículo III de la Convención contempla respecto al derecho a la movilidad y transporte en sus fracciones a) b) y c), que los Estados a partir de la firma tendrían que tomar medidas para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de transporte, que se tomarían las medidas para que los vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen faciliten el transporte de estas personas, y por último que se tomarán las medidas necesarias para eliminar en la medida de lo posible los

obstáculos de transporte que existan, con la finalidad de facilitar el acceso y uso a las personas con discapacidad.

II.II.5. CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Esta convención se celebro en pro de la protección y promoción de los derechos humanos de las personas con discapacidad; es importante señalar que es el primer tratado internacional del siglo XXI y en el cual el Estado Mexicano fue pionero para su celebración, su base son las personas con discapacidad y el desarrollo de sus derechos, sin que existan obstáculos físicos ni sociales, así como proteger y garantizar la igualdad plena frente a las demás personas. La convención no sólo implica la elaboración de leyes y medidas para mejorar los derechos de las personas con discapacidad, sino que acuerda eliminar legislaciones, prácticas y costumbres que las discriminan[89].

Así, su objetivo es eliminar barreras, reconocer y ejercitar los derechos que tienen inherentes las personas con discapacidad, donde el objetivo primordial de los Estados es que estos introduzcan un cambio en su legislación, para que promuevan el acceso y en el caso que nos ocupa que permitan la movilización sin obstáculos a las personas con discapacidad y la igualdad de todas las personas.

Esta convención fue firmada con fecha 30 de marzo de 2007 y entró en vigor el 03 de mayo de 2008. Está compuesta por 50 artículos, en los cuales en relación al derecho a la movilidad, el citado documento en su artículo 22 refiere que los Estados deberán adoptar medidas para asegurar el disfrute de este derecho con

[89] González, Martin, Nuria, "Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*",* Anuario Mexicano de Derecho Internacional, Volumen VIII, Instituto de Ciencias Jurídicas de la Universidad Autónoma de México, México, 2018. En https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-internacional/article/view/252/431, consultada el 29 de julio de 2019.

independencia y que deberán realizar gestiones que permitan que las personas con discapacidad se desplacen en el momento que deseen a un costo asequible, también deberán facilitar asistencia que necesiten las personas con discapacidad, así como facilitar la ayuda al personal especializado que trabaje con ellas, de igual forma deberán realizar también capacitaciones y alentar a la fabricación de ayudas para la movilidad, como dispositivos y tecnologías de apoyo que tengan en cuenta a estas personas para el pleno ejercicio de sus derechos.

II.II.6. CONVENCIÓN INTERAMERICANA SOBRE LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS DE LAS PERSONAS MAYORES

Adoptada por los Estados miembro en la ciudad de Washington, DC., Estados Unidos, con fecha 15 de junio de 2015 y que entro en vigor el 01 de noviembre de 2017. La misma tiene como objeto el respeto a las personas mayores, las cuales tienen el derecho de disfrutar su vida con independencia, autonomía, de forma saludable, segura, con inclusión en la participación e integración dentro de la sociedad.

A pesar de que el Estado Mexicano a la fecha no ha firmado ni ratificado dicha convención, pues solo lo han hecho los países latinoamericanos de Argentina, Bolivia, Chile, Costa Rica, El Salvador, y Uruguay resulta importante hacer mención que dicha convención tiene que ser reconocida por nuestro país, pues vela por la salvaguarda de los derechos de las personas mayores.

En relación a los derechos de movilidad, circulación, tránsito y transporte esta convención nos refiere en primer lugar en su artículo 12, inciso C, fracción iv que los Estados deberán en su marco regulatorio adoptar medidas para proteger la seguridad personal y el ejercicio de la libertad y movilidad de las personas mayores; así como en su artículo 15, establece que tienen derecho a la libertad de circulación, y por último en el artículo 26 que el derecho a la movilidad deberá de darse en un entorno físico, social, económico y cultural, y atendiendo a su persona, de igual forma indica que los Estados deberán adoptar medidas para asegurar el derecho

de movilidad en vías públicas y en el transporte, y por cuanto al uso de transporte público deberá de proporcionarse atendiendo a que existan tarifas accesibles y proponiendo que tengan lugares reservados de acuerdo a sus condiciones físicas.

II.II.7. CONFERENCIA SOBRE LA VIVIENDA Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE INTERNACIONAL (HABITAT III) Y SUS ANTECEDENTES.

Hábitat III, tiene como antecedente en primer lugar la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos celebrada en Vancouver, Canadá en el año de 1976, la cual tuvo origen a partir de la preocupación de los Estados miembro respecto a la situación en la que se encontraban los asentamientos humanos, principalmente los países en vía desarrollo. Los Estados reconocieron las condiciones de estos y la premura de cubrir las necesidades básicas de sus habitantes, como: alimentos, vivienda, agua pura, empleo, salud, educación, capacitación, seguridad social sin discriminación alguna basada en la raza, el color, el sexo, el idioma, la religión, ideología, el origen nacional o social u otra causa en un marco de libertad, dignidad y justicia social[90], pues a partir de ahí se determinaría la calidad de vida de las personas que los habitaban.

Por lo que respecta al derecho a la movilidad apenas se vislumbra, reconociendo el derecho de todas las personas al libre movimiento y el de tener un desarrollo armonioso, y que para lograrlo se debería de trabajar en reducir las diferencias entre las zonas rurales y urbanas y dentro de las mismas.

Dos décadas se celebró el Hábitat II[91], la cual tenía como objetivos universales el garantizar una vivienda adecuada para todos y lograr que los

[90] Székely, Alberto, “Instrumentos fundamentales de derecho internacional público”, Universidad Autónoma de México, México, 1989, P.1143. En https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/353/61.pdf., consultado el 30 de julio de 2019.

[91] Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos, se celebró en Estambul, Turquía, del 3 al 14 de junio de 1996.

asentamientos humanos fueran más seguros, salubres, habitables, equitativos, sostenibles y productivos.

Los Estados miembro de esta convención reconocieron en materia de transporte que en los asentamientos humanos seguían existiendo diferencias entre zonas rurales y urbanas así como dentro de ellas, tales como el acceso al transporte en relación a las condiciones particulares de cada individuo y el uso de combustible y energías no renovables que contribuían a la contaminación del medio ambiente.

Se reconoció también que el transporte público es utilizado para realizar diversas actividades cotidianas y que es un facilitador de acceso al trabajo, a las escuelas, a los bienes, los servicios y los medios de esparcimiento, entre otras cosas[92] los Estados de igual forma reconocieron la imperiosa necesidad de ordenar y planificar los sistemas de transporte, y que el acceso a este servicio público fuera sin discriminación alguna, para adultos mayores, personas con discapacidad, personas que viven en pobreza, para todos los hombres, mujeres, jóvenes y niños, y para cualquier persona en estado de vulnerabilidad. Y atender a la promoción de sistemas de transporte eficientes, eficaces, ecológicamente inocuos, más silenciosos y de mayor rendimiento energético[93], accesible, económico, asequible y seguro. Por lo cual los Estados deberán dar prioridad al uso de transporte colectivo, transporte público masivo y el uso de transportes no motorizados.

El año 2016 se celebró la tercera conferencia sobre asentamientos humanos Hábitat III[94], la cual tendría lugar en la ciudad de Quito, Ecuador.

El Estado Mexicano sirvió como facilitador para la realización de la convención de Hábitat III, pues como parte de los preparativos se celebró la Declaración de Toluca sobre Asentamientos Humanos, en la cual entre los temas a

---

[92] Organización de las Naciones Unidas, “Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos (Hábitat II)”, 1996, p. 28. En https://undocs.org/es/A/CONF.165/14, consultada el 30 de julio de 2019.

[93] *Ídem.*

[94] Conferencia de las Naciones Unidas sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible, se celebró en Quito, Ecuador, del 17 al 20 de octubre de 2016.

tratar en materia de movilidad se reconoció que los Estados deberán de trabajar para realizarla de manera sostenible, así como incentivar el transporte público y no motorizado y reducir el impacto ambiental y los tiempos de traslado.

El hábitat III tuvo como compromiso mundial reafirmar los compromisos de sus predecesoras, evaluar los logros y reconocer nuevos desafíos surgidos durante las dos décadas anteriores, asimismo, comprometerse durante los próximos 20 años a partir de planes locales, nacionales, regionales, e internacionales, basándose en la urbanización, el desarrollo sostenible, los lazos entre las poblaciones rurales y urbanas, los factores sociales, económicos y ambientales a mejorar los asentamientos humanos y la vivienda de todos los pobladores.

En materia de movilidad y transporte, la nueva agenda indica que estos derechos deberán rendirse bajo el principio de igualdad y poniendo fin a todo tipo de discriminación no importando la condición de las mujeres y las niñas, los niños y los jóvenes, personas con discapacidad, las personas que viven con el VIH/SIDA, las personas de edad, los pueblos indígenas y las comunidades locales, los habitantes de barrios marginales y de asentamientos informales, las personas sin hogar, los trabajadores, los pequeños agricultores y pescadores, los refugiados, los repatriados, los desplazados internos y los migrantes, independientemente de su situación migratoria[95] o por encontrarse en alguna situación de vulnerabilidad.

Además, esta convención indica que se deberá trabajar para que la movilidad sea sostenible, segura y accesible. A partir de la utilización de energías renovables y asequibles logrando así reducir costos ambientales, de salud pública, de congestión, de contaminación atmosférica, los efectos de isla urbana y ruido. Tendrán que ser seguros a partir de mejorar la educación y la seguridad vial, promoviendo el respeto a los peatones, a las personas que se desplazan en bicicleta y motocicleta, atendiendo al traslado seguro de los niños a sus centros de educación; y a la preferencia del transporte público frente al transporte particular o privado motorizado. Y accesible promoviendo una ordenación territorial que tenga

[95] Organización de las Naciones Unidas, “Nueva Agenda Urbana”, 2017, p. 10. En http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf, consultada el 30 de julio de 2019.

como finalidad la reducción de las necesidades de movilidad de grandes trayectos en especial para las personas en pobreza o que viven en asentamientos informales, y se deberá implementar la interacción y conectividad entre todas las zonas urbanas y rurales.

La nueva agenda también pretende que los países adopten medidas y planes que hagan que el transporte y en particular el público sea eficiente y rápido, incluyendo los sistemas integrados de transporte y que para su implementación podrán hacer mano a subvenciones púbicas con otras entidades públicas o incluso el sector privado.

II.II.8. AGENDA 2030, PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE.

La celebración de la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible en Nueva York tuvo lugar el 25 de septiembre de 2015 en donde mas de 150 lideres mundiales participaron con la finalidad de aprobar la Agenda para el Desarrollo Sostenible, documento que lleva por titulo originalmente *Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*[96].

Este documento ha sido adoptado por 193 de los Estados miembro de las Naciones Unidas, su objetivo es poner fin a la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático sin que nadie quede rezagado en el 2030[97].

La agenda 2030 es una oportunidad para América Latina y el Caribe, que si bien no es la región mas pobre del mundo, si es una región con extrema desigualdad para su población debido a la escasa productividad y una infraestructura deficiente, segregación y rezagos en la calidad de los servicios de

[96] Naciones Unidas México (2018), Agenda 2030, véase: http://www.onu.org.mx/agenda-2030/, consultado el 19 de marzo de 2020.

[97] *Ídem*.

educación y salud, persistentes brechas de genero y desigualdades territoriales con respecto a las minorías, y un impacto desproporcionado del cambio climático[98].

Por lo cual la erradicación de la pobreza extrema, la reducción de la desigualdad en todas sus dimensiones; un crecimiento económico inclusivo con trabajo decente para todos, ciudades sostenibles y cambio climático, entre otros son las metas que alcanzar para el año 2030[99], para ello la agenda se conforma de 17 objetivos: poner fin a la pobreza; hambre cero; salud y bienestar; educación de calidad; igualdad de genero; agua limpia y saneamiento; energía asequible y no contaminante; trabajo decente y crecimiento económico; industria, innovación e infraestructura; reducción de las desigualdades; acción por el clima; vida submarina; vida de ecosistemas terrestres; paz, justicia e instituciones solidas.

Por cuanto al derecho a la movilidad urbana y transporte la agenda refiere en primer lugar en su *objetivo 9: industria, innovación e infraestructura:* la necesidad de inversiones para lograr un desarrollo sostenible y empoderar a las comunidades en numerosos países y reconoce que el ritmo de crecimiento y urbanización también esta generando la necesidad de contar con nuevas inversiones en infraestructuras sostenibles que permitan a las ciudades ser mas resistentes al cambio climático e impulsar el crecimiento económico y la estabilidad social[100].

En materia de transporte su indicador 9.1 establece el desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y fronterizas, para apoyar el desarrollo económico y bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos. En su indicador 9.1.1 señala que exista una proporción de la población rural

---

[98] Naciones Unidas (2018), La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible Una Oportunidad para América Latina y el Caribe, (LC/G.2681-P/Rev.3), Santiago, p. 7, véase: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf., consultado el 19 de marzo de 2020.

[99] *Ibídem*, p.5

[100] Naciones Unidas (2018), La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible Una Oportunidad para América Latina y el Caribe. *Op. Cit.* P. 43.

que vive a menos de 2 km de una carretera transitable todo el año y en su 9.1.2 que el volumen de transporte y carga, se desglose por medio de transporte.

Por cuanto, en su *objetivo 11 ciudades y comunidades sostenibles,* con el cual se pretende lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes, y sostenibles, en primer lugar se reconoce que las ciudades son hervideros de ideas, comercio, cultura, ciencia, productividad, desarrollo social y mucho mas y que han permitido a las personas progresar social y económicamente[101], sin embargo también reconoce que existen problemas para mantenerlas de manera que se sigan creando empleos y prosperidad sin ejercer presión sobre la tierra y los recursos tales como la congestión, la falta de fondos para prestar servicios básicos, la escases de vivienda adecuada y el deterioro de la infraestructura. Por lo cual se debe prever el aprovechar mejor los recursos y reducir la contaminación y la pobreza facilitando que todos los ciudadanos tengan acceso a servicios básicos, energía, vivienda, *transporte* y mas facilitadores.

La meta de este objetivo entre otros es proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad[102].

[101] *Ibídem,* p. 51.

[102] *Ídem.*

CAPÍTULO TERCERO

REGULACIÓN EN MATERIA DE DESARROLLO URBANO, MOVILIDAD Y TRANSPORTE EN MÉXICO.

En el presente apartado se hará un estudio en primer lugar del Estado de Morelos, por cuanto, a su LOTyDUSEM, la cual se encarga de regular el desarrollo urbano, pero también guarda relación con el derecho a la movilidad y el transporte, como se expondrá en su apartado correspondiente. Posteriormente, se indagará en los antecedentes y se entrara al estudio de la LTEM, así como las reformas que existieron para la invención de un ya olvidado sistema de transporte masivo para la Zona Metropolitana de Cuernavaca (ZMC).

Asimismo, por cuanto el transporte público con itinerario fijo en otras entidades federativas, en especifico en los Estados de Puebla, México, Ciudad de México y Querétaro, se hará un análisis de su legislación, de los beneficios que tienen con el uso de sistemas de transporte masivo y si en su caso cuentan con sistemas integrados de transporte y como interaccionan con el sistema de transporte masivo principal y las mejoras que se han tenido en las condiciones del servicio.

III.I. ESPECIAL REFERENCIA DEL ESTADO DE MORELOS

III.I.1. LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE DEL ESTADO DE MORELOS

En el Estado de Morelos se tiene como antecedente de esta ley la expedición de la Ley de Ordenamiento y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos

del año 1980, la cual fue reformada con fecha 23 de agosto del año 2000 dando origen a la Ley de Ordenamiento Territorial y Asentamiento Humanos, en razón a que su predecesora ya no cubría con las necesidades que exigía el desarrollo urbano y dando cumplimiento al transitorio tercero de la Ley General de Asentamientos Humanos Federal en donde se ordenaba adecuar las legislaciones de desarrollo urbano de las entidades federativas a partir del 15 de julio de 1994. La ley del año 2000 tenía como objeto principal promover el desarrollo y la adecuación en los centros de población con la construcción de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos que garantizarán seguridad, *el libre transito* y la accesibilidad que requerían los habitantes de los centros de población; para la reforma, un pilar fundamental fue el foro de Hábitat II, el cual promovía el mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes de los centros de población.

En el año 2009 atendiendo de nueva cuenta a la realidad de los centros de población del Estado de Morelos se determinó abrogar la Ley de Ordenamiento Territorial y Asentamientos Humanos del Estado dando vida a una nueva denominada Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos, publicada en el periódico oficial “Tierra y Libertad” el 26 de agosto. Esta nueva ley tenía como finalidad que el desarrollo territorial y el desarrollo urbano fueran amigables con el medio ambiente, de igual forma se promovía la participación ciudadana a través de consultas y por cuanto a su contenido se proponía la clasificación de los temas, un orden temático y estructural efectivo y así reducir los artículos que contenía la legislación anterior.

En relación al tema de la vivienda, se intentaron implementar instrumentos legales que regularan y planearan el crecimiento de los asentamientos humanos, en los cuales se debería de prever que los asentamientos contaran con los servicios básicos logrando así eliminar la marginación a la que estaban sujetos algunos asentamientos humanos en el Estado.

Esta ley planteaba como ideal el desarrollo urbano y que no solo se debería de tomar en cuenta la construcción de viviendas si no también la creación de infraestructura y servicios básicos como escuelas, centros de salud, hospitales,

mercados, rastros, entre otros. Así como implementar el desarrollo sustentable y la adecuada convivencia social.

La LOTyDUSEM es la que actualmente se encuentra vigente, y cuenta con treinta y cuatro capítulos, distribuidos en ocho títulos y doscientos dieciocho artículos:

El Título Primero prevé sobre el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y desarrollo urbano sustentable de los centros de población, cuenta con cinco capítulos denominados: disposiciones generales; autoridades competentes; consejo estatal de desarrollo urbano; conurbaciones en el territorio del Estado; y participación social en el desarrollo urbano sustentable.

Su Título Segundo que se denomina: planeación urbana y regional y cuenta con tres capítulos: sistema estatal de planeación urbana y regional; programa estatal y municipal de desarrollo sustentable; y efectos de los programas de desarrollo urbano sustentable.

El Título Tercero trata sobre los elementos de la administración urbana, se divide en siete capítulos denominados: derecho de la propiedad urbana; acciones y políticas de fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; zonificación, ordenamiento ecológico de los asentamientos humanos; infraestructura y equipamiento urbano; patrimonio cultural; imagen urbana y paisaje natural; y vivienda.

En relación con su Título Cuarto es nombrado reservas territoriales y se divide en cinco capítulos: de las reservas territoriales; reserva territorial patrimonial; regularización de la tenencia de la tierra; de los bienes territoriales; y de la expropiación estatal para fines del desarrollo urbano y sustentable.

Su Título Quinto denominado: apoyos a la administración urbana, cuenta con un capítulo denominado de la misma forma.

Por cuanto al Título Sexto: control de desarrollo urbano sustentable cuenta con cuatro capítulos denominados: control del desarrollo urbano sustentable; vía pública y vialidad; construcción y ejecución de obras; y redes de servicios públicos.

El Título Séptimo habla sobre la fusión, división, fraccionamientos, condóminos y conjuntos urbanos; y se divide en seis capítulos denominados: disposiciones generales; de la autoridad competente; fusión y división; fraccionamientos; régimen en condominio; y conjuntos urbanos.

Y por último el Título Octavo que refiere sobre la: denuncia ciudadana, sanciones y recursos administrativos contiene cuatro capítulos: denuncia ciudadana; procedimiento de conciliación; inspección; infracciones, sanciones y medidas de seguridad; y medios de defensa.

La LOTyDUSEM hasta ese momento no había una referencia por lo cual no se contemplaba específicamente sobre materia de movilidad, sin embargo por cuanto a la necesidad y la importancia de regular y controlar la planeación y administración del ordenamiento territorial y el desarrollo urbano sustentable del Estado [103], así como mejorar la calidad de vida de la población, elevar su productividad, preservar los recursos naturales y proteger el medio ambiente[104]. Esta ley también define que la infraestructura urbana es el conjunto de componentes tales como el uso de suelo, *vialidad*, vivienda, *equipamiento urbano*, que actuando interrelacionados constituyen la ciudad [105], también indica que el equipamiento urbano es aquel en que predomina el uso público y donde se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, o bien que se proporciona a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas[106], y que la *vía pública* es el espacio de uso común que por disposición de la autoridad competente se encuentra destinado al libre tránsito de personas, bienes y servicios,

[103] Artículo 1 de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos.

[104] Artículo 2 de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos.

[105] Artículo 4 de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos.

[106] *Ídem*.

a alojar redes de infraestructura, a dar acceso, iluminación, ventilación y asolamiento a los predios que lo delimitan[107].

Con el paso de los años la LOTyDUSEM ha sufrido diversas reformas como por ejemplo la del 30 de octubre de 2013, en la que se tenia como iniciativa el recalcar la importancia en el Estado de Morelos de sus dos zonas metropolitanas y de sus zonas conurbadas. Las cuales son 1.- la Zona Metropolitana de Cuernavaca, comprendida por los municipios de Cuernavaca, Jiutepec, Temixco, Emiliano Zapata, Xochitepec, Huitzilac, Tepoztlán y Tlaltizapán; y 2.- la Zona Metropolitana de Cuautla, Cuautla, Atlatlahucan, Ayala, Tlayacapan, Yautepec y Yecapixtla; y se reconocía que existía mayor demanda de los servicios básicos en éstas y por lo cual era necesario adecuar, eliminar el rezago, atender el desarrollo, impulsar la competitividad económica, la sustentabilidad y las capacidades productivas de cada zona.

El 23 de julio de 2014, se realizaron dos reformas consolidando la política estatal a favor de la ordenación del territorio y desarrollo urbano de los asentamientos humanos del Estado, permitiendo maximizar la eficiencia económica del territorio y fortalecer la cohesión política social, productiva y cultural del Estado en un marco de sustentabilidad[108]. La primera reforma consistía en frenar la creación de asentamientos irregulares, así como evitar la generación de polos aislados de la población donde es difícil la implementación y el acceso de los servicios públicos básicos. Y la segunda reforma que consistía en la sustitución del Consejo Estatal de Desarrollo Urbano por el Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial con la finalidad de armonizar la legislación local con la estrategia nacional para el ordenamiento territorial y así acceder a los recursos federales que derivaban de estas políticas públicas[109].

---

[107] *ídem*.

[108] Periódico Oficial "Tierra y Libertad" 5207, 23 de julio de 2014, p. 51. En http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2009/4736.pdf, consultada el 02 de agosto de 2019.

[109] *Ibídem,* p.59.

En el año 2015, la LOTyDUSEM también sufrió dos reformas, la primera el 04 de febrero respecto a que se adicionó el Capítulo VII al Título Séptimo, el cual se encargaría de regular que los fraccionamientos y condominios comerciales y de servicios deberían de proporcionar el aparcamiento de vehículos de forma gratuita a sus consumidores y clientes. Y la segunda, atendiendo a que toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar establecido en el articulo 4 de la CPEUM y del articulo 85-D de la constitución local se publicó con fecha 08 de diciembre el acuerdo por el cual se reformaba y se intenta implementar y dotar de importancia a las "ECOZONAS" las cuales son como la misma reforma las define: zonas centrales donde se concentra la mayor actividad de la población, en las cuales se implementa un control de las emisiones contaminantes generadas por los vehículos automotores[110]. La implementación de estas zonas traía consigo el reducir la contaminación al medio ambiente, así mismo la reforma trataba de redefinir los procesos de ocupación, aprovechamiento y edificación del territorio, haciendo más eficiente la *movilidad,* brindando un acceso efectivo a la infraestructura y los servicios básicos y propiciando el desarrollo económico y el mejoramiento de vida de la población[111].

El 22 de julio de 2016 se publicó oficialmente otra reforma a la LTEM y la LOTyDUEM respecto al uso del transporte, la movilidad, el derecho a la ciudad y la sustentabilidad. La reforma tomó en cuenta que los habitantes del Estado de Morelos comparten el uso de transporte para realizar diversas actividades, haciendo que este afecte directamente a su bienestar, haciendo de su eficacia algo esencial para la vida de toda la región[112].

La reforma abarcaba ambas legislaciones pues en el Estado quien es la encargada de regular en materia de movilidad y transporte es la Secretaría de Movilidad y Transporte (SMyT), la misma se encuentra normada por la LTEM,

---

[110] Periódico Oficial "Tierra y Libertad" 5350, 08 de diciembre de 2015, p. 182. En http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2015/5350.pdf, consultada el 05 de agosto de 2019.

[111] *Ídem.*

[112] Publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" 5416, 22 de julio de 2016, *Op. Cit.,* p. 2.

aunque actualmente solo regula por cuanto al transporte público, privado y particular de forma escueta teniendo como consecuencia una regulación deficiente y dejando fuera la regulación de otros medios de desplazamiento.

De lo anterior, es importante apuntar que la movilidad y el transporte son esenciales para el traslado de personas y mercancías pero también es un detonante para el bienestar de los pobladores, para incentivar la convivencia y lograr un centro de población humano más equitativo y sin discriminación.

Esta reforma trajo consigo diversos cambios, priorizando el uso del transporte público, planteando una iniciativa y la realización de un proyecto de Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITRAM), este proyecto tendría relación a la sustentabilidad y la vialidad, pues va de la mano con la implementación de ECOZONAS para reducir los efectos contaminantes y los conflictos viales, tomando en cuenta la insuficiencia e ineficiencia de la articulación vial, debido a la menor capacidad de las avenidas en relación al número de automóviles que circulan diariamente[113].

Pues mientras que la implementación de las denominadas ecozonas permitiría que el desplazamiento en ellas sea más ágil y de forma peatonal la implementación de un sistema de transporte masivo permitiría el traslado de una cantidad considerable de usuarios, en un breve periodo de tiempo y mediante largos trayectos de forma segura, cómoda y confiable y utilizando vehículos amistosos con el medio ambiente.

Dos últimas reformas tuvieron lugar en el año 2017, la primera publicada en el periódico oficial con fecha 01 de marzo y que tenía como objetivo homogenizar la legislación local con la legislación federal sustituyendo el concepto de Salario Mínimo por el de Unidades de Medida (UMA) términos que son utilizados para determinar la cuantía de las obligaciones de los habitantes de los centros de población. Y la segunda con fecha 16 de marzo, la cual consistía en ampliar las facultades de la Comisión Estatal de Reservas Territoriales para que coadyuvara en

[113] *Ibídem*, p. 4.

la regularización del suelo en relación a la tenencia y la ocupación ilegal y asentamientos vulnerables, la formación de bancos de suelo, de reservas territoriales y el impulso de proyectos inmobiliarios estratégicos[114].

III.I.2.- ANTECEDENTES Y LEY VIGENTE DE TRANSPORTE EN EL ESTADO DE MORELOS

La actual LTEM cuenta como uno de sus antecedentes el de la Ley de Transito y Transporte del Estado de Morelos publicada en el periódico oficial "Tierra y Libertad" con fecha 09 de febrero de 1989, la misma regulaba respecto a la organización del tránsito y transporte, contando con tan solo trece artículos de los cuales cuatro eran compartidos entre la materia de transito y transporte, cuatro eran exclusivos para transito y cinco regulaban el transporte[115].

Para ese entonces el servicio de transporte del Estado, operaba con un equipo obsoleto e inapropiado, con un creciente número de unidades de baja capacidad que rebasaban la antigüedad de la edad media de los vehículos destinados al transporte público, circulaba por rutas inadecuadas, sin planeación, sin una infraestructura específica para el transporte público en el que no existían terminales de pasajeros, estaciones de transferencia, señalamientos de puntos de paradas, reflejando grandes problemas para la circulación vial[116].

Atendiendo a las condiciones y la realidad de la población morelense y a sabiendas que el ordenamiento en ese entonces vigente resultaba insuficiente para regular el transporte y que era un obstáculo para el desarrollo y modernización, se determinó actualizar el marco jurídico que lo regulaba, por lo cual con fecha 12 de diciembre de 2007 se publicó en el periódico oficial del Estado la Ley de Transporte

---

[114] Periódico Oficial "Tierra y Libertad" 5482, 16 de marzo de 2017, p. 5. En http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2017/5482.pdf, consultada el 06 de agosto de 2019.

[115] Periódico Oficial "Tierra y Libertad" 4576, 12 de diciembre de 2007, p. 5. En http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2007/4576.pdf, consultada el 05 de agosto de 2019.

[116] *Ídem.*

la cual contaba con ciento veinte artículos, que eran distribuidos en dieciséis títulos y veintisiete capítulos.

La reforma entre otras cosas incluía la clasificación del transporte en público, privado y particular. Entendiéndose como servicio de transporte público aquel que se llevaba a cabo de manera continua, uniforme, regular y permanente en las vías públicas de comunicación terrestre del Estado y Municipios, en los cuales se cubriría la demanda de los usuarios, los cuales mediante una contraprestación realizarían el pago de una tarifa autorizada[117], para prestar dicho servicio se establecía que era necesario contar con una concesión expedida por la Dirección General de Transporte previo estudios y expedición de una convocatoria que señalara la necesidad de otorgar nuevas concesiones; el servicio se clasificaba en diferentes modalidades: *con itinerario fijo*, sin itinerario fijo, urbano, interurbano y mixto, y el servicio de carga general o especializada.

Al servicio privado como aquel que realizan las personas físicas o morales para satisfacer una necesidad especifica de determinado sector de la población relacionadas directamente con el cumplimiento de su objeto social o realización de sus actividades comerciales[118], como puede ser el traslado de personal, escolar, las ambulancias, entre otros. Y para lo cual se establecía que se tenía que contar con un permiso expedido por la Dirección General de Transportes.

Y como servicio particular el que realizan las personas físicas o morales para satisfacer su necesidad especifica de transporte siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social y en tanto no impliquen un fin lucrativo de carácter comercial.[119], para lo cual tenían que contar con un permiso expedido por la Dirección General de Control Vehicular.

Otra de las reformas consistió en implementar un Consejo Consultivo de Transporte como un órgano auxiliar de opinión, de consulta y concentración, teniendo a su cargo estudiar y analizar la problemática en materia de transporte en

[117] *Ibídem*, p. 11.

[118] *Ibídem*, p. 12.

[119] *Ibídem*, p. 13.

todas sus modalidades, así como emitir recomendaciones para su mejoramiento. Por otro lado también se determina la realización de un programa estatal de transporte con la finalidad de lograr una modernización en la infraestructura vial constante así como de los servicios de transporte, con el fin de mejorarlos y hacerlos más aptos para la población.

La reforma también establecía que para la prestación del servicio público en cualquier de sus modalidades se debería realizar el trámite de expedición de un gafete de operador para quienes condujeran el vehículo destinado para ese fin. De igual forma se intenta garantizar una tarifa fija, la cual sería determinada por el gobernador del Estado, tomando en cuenta la clase de servicio, las rutas e itinerarios del transporte público, atendiendo a la necesidad y rentabilidad del servicio, al interés público y la capacidad de pago de los usuarios[120], para lo cual los concesionarios y los operadores también se verían obligados a partir de la reforma a aplicar la exención de pago a los menores de edad, a las personas adultas mayores y en el caso de los últimos debían contar con asientos preferenciales así como para las personas con capacidades diferentes.

Con el inicio de la administración del poder ejecutivo 2012-2018 se realizó un cambio radical en la estructura orgánica de la administración pública, ya que anteriormente se contemplaba a la *Dirección General de Transporte* y a la *Dirección General de Control Vehicular* para la regulación de todas las modalidades de transporte, mismas que dependían directamente de la Secretaría de Gobierno. Con la reorganización se conformo una nueva entidad, la cual se denominaría *Secretaría de Movilidad y Transporte* quien a partir de ese momento se encargaría de todo lo relacionado con el transporte público, privado y particular. Por lo cual, con fecha 26 de marzo de 2014 se abrogo la ley hasta ese momento vigente y se publicó la vigente LTEM. Ley que entre otras modificaciones distribuirá las facultades de cada área de la SMyT, la cual se encontraría conformada en un inicio principalmente por la Oficina del Secretario, una Subsecretaría, la Dirección General de Transporte

[120] *Ibídem*, artículo 23.

Público, Privado y Particular, la Dirección General Jurídica y su Dirección General Administrativa.

Conformada ya la SMyT y con un nuevo marco legal, esta sufrió una primera modificación que fue publicada con fecha 05 de agosto de 2015, en la cual se adicionó la fracción F al artículo 68 de la LTEM. La cual tomaba en cuenta la naturaleza de lo que era una *concesión* de transporte, la cual es la cesión de derechos que da el gobierno a favor de los particulares o de personas morales, para proporcionar servicios de transporte público[121], personas que deben contar con el patrimonio y la solvencia para proporcionar la prestación del servicio con estándares de seguridad y calidad. Y considerando que la ley contemplaba los supuestos de extinción encaminados más hacia los particulares, dejando de lado los supuestos por los cuales una persona moral puede dar causa a la extinción de una concesión se adicionó dicha fracción en la cual se contemplaba como medios de extinción de una concesión, la liquidación, el concurso y la quiebra cuando la persona moral ya no pudiera proporcionar el servicio.

Por otro lado en el año 2016, se reconoció que el transporte guarda relación con el derecho a la movilidad; la cual es indispensable para lograr una convivencia solidaria en igualdad y sin discriminación de ninguna especie[122], y tomando en cuenta instrumentos internacionales se determinó que el Estado tiene la obligación de proteger los derechos humanos establecidos en la CPEUM y los de los tratados internacionales de los que México forme parte, así como reconocer el derecho a la ciudad, el de un medio ambiente sano, y tomando en cuenta el Plan de Desarrollo 2013-2018 del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos, en donde se incluía como uno de sus objetivos estratégicos el modernizar el servicio de transporte público y particular hacer invención de proyectos como el de un *sistema de transporte masivo* y actualizar el marco legal en materia de transporte; con fecha 22 de julio se publicó oficialmente el decreto por el cual se reformaban y adicionaban diversas

[121] Periódico Oficial "Tierra y Libertad" 5314, 05 de agosto de 2015, p. 7. En http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2015/5314.pdf., consultada el 10 de agosto de 2019.

[122] Periódico Oficial "Tierra y Libertad" 5416, 22 de julio de 2016, *Op. Cit,* p. 2.

disposiciones a la LTEM y LOTyDUSEM, en la cual básicamente se tocaban dos aspectos: la implementación de *ecozonas* y la de un *sistema de transporte masivo*.

Por lo que respecta a la implementación de *ecozonas* la reforma buscaba determinar áreas o regiones en las cuales se priorizara la movilidad peatonal tratando de restringir los sistemas motorizados de transporte o establecer medios de transporte adecuados para la zona y así disminuir los conflictos viales y la contaminación.

Y por cuanto a la implementación de un sistema de transporte masivo la reforma insistía en privilegiar el transporte público frente al privado tomando en consideración que resulta insuficiente e ineficiente la articulación vial; debido a la menor capacidad de las avenidas si se le compara con el numero de automóviles que circulan diariamente, situación que agrava la calidad de las principales calles o avenidas[123]. De igual forma indicaba que se tenía que atender a las condiciones en las que se presta el servicio de transporte público y satisfacer las necesidades de las personas, ya que en la prestación del servicio se debe de permitir el traslado de un mayor número de usuarios en tiempos cortos y largos trayectos, teniendo una visión regional y conurbada, y de forma segura, cómoda, confiable, con calidad, y utilizando vehículos adecuados para tener emisiones contaminantes atmosféricas reducidas y por ende ser sustentable.

Por lo cual se inicio el proceso de implementación del proyecto de Transporte Masivo de Transporte, el cual fue encomendado a la SMyT y el cual será tratado en el apartado subsecuente por su relevancia e importancia en el presente trabajo y por ser el trasfondo del mismo.

Durante el año 2017 la Ley de Transporte sufrió tres reformas mismas que fueron publicadas de forma oficial, la primera tuvo lugar con fecha 01 de marzo de 2017, la cual tenía como objetivo homogenizar la legislación local con la legislación federal sustituyendo el concepto de Salario Mínimo por el de UMA, mismos que son utilizados para determinar la cuantía de las obligaciones de los habitantes de los

[123] *Ibídem,* p.4.

centros de población. La segunda con fecha 16 de julio de 2017 mediante el decreto dos mil ciento noventa y nueve mediante el cual se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Morelos y de la Ley de Transporte del Estado de Morelos y mediante el cual se trasferían las atribuciones relacionadas con el control vehicular y registro de transporte particular por parte de la Secretaría de Movilidad y Transporte a la Secretaría de Hacienda ambas entidades pertenecientes al poder ejecutivo del Estado de Morelos. Quedando así la SMyT solo con las atribuciones por cuanto a la planeación, organización, regulación, vigilancia y administración del servicio de transporte público y privado[124]. Y la ultima con fecha 31 de diciembre de 2017 mediante la cual se suspendía el inicio o vigencia del Zmc.

La última reforma hecha a la LTEM fue con fecha 16 de mayo de 2018, derogo el apartado en donde se establecían las bases del Sistema Integrado de Transporte Masivo. Además, también se reformó el artículo segundo en el cual se especifican concretamente los términos de persona jurídica individual y persona jurídica colectiva, así como los de concesionario y permisionario. También se realizo el cambio de denominación de áreas de transito controlado por el de zonas de transito controlado; así como se contemplan por primera vez las zonas urbanas, metropolitanas y rurales; se le dota al consejo consultivo de transporte de voz y voto y se condiciona a que el representante de los concesionarios o permisionarios debe estar plenamente reconocido por la SMyT; se establece que el servicio de transporte podrá prestarse en vías alternativas incluyendo las de colonias nuevas; por cuanto a la cesión de derechos que esta podrá realizarse a petición del concesionario, y en caso de que a la muerte del concesionario este se encuentre intestado o incapacitado se amplía el supuesto de preferencia pudiendo también obtener la

[124] Decreto dos mil ciento noventa y nueve, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública del estado de Morelos y de la Ley de Transporte del Estado de Morelos. Publicada en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5513, 16 de julio de 2017, p. 14. En http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2017/5513_2A.pdf, consultada el 10 de agosto de 2019.

concesión los hermanos, el exposito, y los familiares hasta cuarto grado, el tutor a cargo de los hijos del concesionario y las instituciones de beneficencia; y por ultimo por cuanto a la cuestión de tarifas se determina que se podrá revisar anualmente a petición de los transportistas.

III.I.2.1.- REFORMAS CON RELACIÓN AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO Y SU SITUACIÓN ACTUAL

Partiendo de la reforma realizada con fecha 22 de julio de 2016 por la cual se reformaban y adicionaban diversas disposiciones de la LTEM y de la LOTyDUSEM, con fecha 14 de agosto de 2016 se público el decreto por el que se establecían diversas medidas administrativas con relación a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo previsto por la Ley de Transporte del Estado de Morelos, y en el cual se indicaba la necesidad de usar energías limpias en el transporte, así como la modernización del parque vehicular tanto público como privado.

El decreto indicaba como uno de sus puntos que la infraestructura vial actual era inadecuada, en relación a que diariamente la población se enfrentaba a demasiados conflictos viales ocasionados por el exceso de circulación de vehículos, ya fueran estos públicos, privados o particulares. Pues estadísticamente en la Zona Metropolitana de Cuernavaca en materia de movilidad diariamente circulaban aproximadamente 325,888 vehículos siendo el 75% vehículos particulares los cuales se habían duplicado en un lapso de 14 años[125], y en relación al transporte público con itinerario fijo se realizan diariamente más de 300 mil viajes dentro de las 36 rutas reconocidas, mediante 2,492 unidades registradas, de las cuales el 75% tenía más de 10 años de antigüedad[126]. Lo cual ocasionaba en primer lugar afectación por la saturación masiva en las vialidades, en espacial las principales y

[125] Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5423, 14 de agosto de 2016, *Op. Cit.,* p. 3.

[126] *Ibídem,* p. 4.

que resultaba incosteable y perjudicable el ampliar las vialidades o adecuarlas para este fin, pues al hacerlo traía como consecuencia perjudicar al medio ambiente.

La congestión debido al ritmo acelerado del crecimiento del uso del automóvil y el uso de vehículos con una antigüedad mayor a los estándares establecidos traía consigo la disminución en la velocidad y rapidez de traslado, una saturación a las vialidades, y una calidad reducida en la prestación del servicio público, pues el mismo acuerdo también refería que de una evaluación realizada al servicio de transporte público, este recibió una calificación de 6.8 por los propios usuarios que en su caso un 46% ocupa el servicio para acceder a sus fuentes de empleo o instituciones de educación[127].

En primera instancia el decreto indicaba que el proyecto se implementaría de forma inicial en la Zona Metropolitana de Cuernavaca que es comprendida por los municipios de: Cuernavaca, Jiutepec, Huitzilac, Tepoztlán, Temixco, Emiliano Zapata y Xochitepec, y en relación a la implementación del proyecto en las regiones oriente y sur poniente el proyecto se encontraría suspendido[128] hasta la realización de los estudios de factibilidad que se realizaran de acuerdo al PIMUS para la ZMC, y que en ese momento se encontraba en gestación por parte de la SMyT. De igual manera mediante este decreto se ordenó la suspensión de otorgamiento concesiones las cuales deberían estar conforme a lo establecido por la LTEM.

Sin embargo, con fecha 19 de agosto de 2016 se reformó el decreto pues si bien el inicial indicaba la suspensión del proyecto en las zonas oriente y sur poniente hasta la realización de los estudios de factibilidad, se determinó que de acuerdo a las condiciones y a la gestión de recursos financieros se realizaría únicamente en la ZMC, así como los estudios de factibilidad y las consultas ciudadanas solo

---

[127] *Ídem*.

[128] Fe de Erratas al Decreto por el que se establecen diversas medidas administrativas con relación a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo previsto por la Ley de Transporte del Estado de Morelos. Publicada en Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5424, 15 de agosto de 2016, p.2. En http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2016/5424.pdf, consultada el 10 de agosto de 2019.

afectarían a esta zona, dejando fuera del proyecto permanentemente a las zonas oriente y poniente sur.

Durante la publicación de los decretos referidos y considerando al PIMUS para la ZMC[129] el cual es necesario mencionar que en ese entonces se encontraba en proceso de elaboración por parte de la SMyT, y del cual aunque no existe una versión disponible al público, pero que sin embargo obra en los archivos de la referida Secretaría y que el mismo es información pública de acuerdo a la legislación general y local en materia de transparencia y acceso a la información pública. El PIMUS en primer lugar refería la situación que tenia la movilidad en la zona metropolitana por cuanto a los peatones, ciclistas, transporte público y transporte particular.

Por cuanto el servicio de transporte público con itinerario fijo indicaba que se prestaba mediante 36 rutas reconocidas y vigentes actualmente, las cuales lo realizan mediante una flota de vehículos y mediante itinerarios establecidos:

ID	RUTA 1	FLOTA	DERROTERO O ITINERARIO
1	Ruta 1	80	Universidad-Guacamayas
			Universidad- Acatlipa
2	Ruta 2	70	Col. Hernández Navarro Domingo Diez- Rancho Cortez
			Col. Hernández Navarro Emiliano Zapara - Rancho Cortes
			Rancho Cortez- Rivetex
3	Ruta 3	84	Santa María- Buena Vista Albudeca
			Santa María-Rancho Cortes - Mina 5
			Tétela del Monte – Mina 5
			Santa María- Buena Vista Calera
4	Ruta 4	76	Col. Antonio Barona – Chulavista
			Col. Antonio Barona – Cuauchiles
			Col. Antonio Barona – Palmas
5	Ruta 5	57	Nueva Santa María – Ampliación Oriente Lomas de Cortes
			Nueva Santa María – Lagunilla – Lomas de Cortes - Pedregal
			Nueva Santa María – Lagunilla – Lomas de Cortes – Tecomulco

[129] Desarrollo, Tecnología y Planeación S.A. de C.V. Corporativo Punta Santa Fe, “Plan Integral de Movilidad Urbana y Sustentable para la Zona Metropolitana de Cuernavaca”, México, 2016, pp. 64-68.

			Nueva Santa María – Papayos
			Nueva Santa María – Texcaltepec
6	Ruta 6	66	Acaptzingo – Centro Comercial – Túnel- Col. Del Bosque
			Acaptzingo – Jardines de Morelos – Carolina – Col. Del Bosque
			Acaptzingo – Centro Comercial – Victoria – Carolina- Col. Del Bosque
			Acaptzingo – Atlacomulco – Morelos Carolina- Col. Del Bosque
7	Ruta 7	87	Tecnos - Tejalpa
			Tecnos – Col. La Joya – Col. Independencia
			Tecnos – Progreso – Jardín Juárez
8	Ruta 8	70	Los Pinos – Jacarandas AltaVista – Col. Plan de Ayala.
			Los Pinos – Rivera Crespo AltaVista – Col. Plan de Ayala.
			Los Pinos – Rivera Crespo Chulavista – Col. Plan de Ayala.
9	Ruta 9	80	Flores Magón – Cuauhtémoc – Acatlipa
			Flores Magón- Selva – Acatlipa
10	Ruta 10	64	Col. Antonio Barona – Centro – Águilas – Tizoc – Águilas – CCALM – Antonio Barona
			Col. Antonio Barona – Plan de Ayala–Águilas–Centro–Águilas Antonio Barona
			Col. Antonio Barona – Palmas – CCALM – Antonio Barona
			Col. Antonio Barona – Palmas –CCALM – Amate Redondo
11	Ruta 11	83	Tejalpa – Villa de las Flores – 10 de Abril
			Tejalpa – Villa de las Flores – Col Lázaro Cárdenas – Col. Lauro Ortega
			Tejalpa – Villa de las Flores – Santa Úrsula
	Ruta 12	84	Alta Palmira- Ejido Tepuente – Independencia
			Independencia – Tepuente – Aeropuerto – U Morelos
			Unidad Morelos- Aeropuerto – Cruz de la Misión
			La Cruz de la Misión Ejido – Alta Palmira
13	Ruta 13	87	Universidad – Naranjos – San Gaspar
			Universidad – Las Fuentes – San Gaspar
			Jerusalén – Lomas de Chamilpa – Universidad – Cerillera
			Universidad – La Rosa – Jiutepec
14	Ruta 14	74	Campo Sotelo – Col Granjas
			Campo Sotelo – Col Bugambilias
15	Ruta 15	63	Col Porvenir – Ciudad Chapultepec – Chamilpa
			Col. Porvenir - Col Morelos – Sta. Martha – Chamilpa – Universidad
			Col Porvenir – Col Morelos – Sta. Martha – Chamilpa – Universidad
16	Ruta 16	97	Sección los Robles en CIVAC – Lomas del Carril.
			Sección los Robles en Civac- Pueblo Viejo
			Sección los Robles CIVAC – Col. el Mirador Azteca Pueblo Viejo Temixco

17	Ruta 17	74	Otilio Montaño- Centro Palmas
			La Rosa – Campestre- Centro
			Calera Chica – Centro
18	Ruta 18	90	Col Cuauhtémoc – Chamilpa – Jiutepec – Colonia Francisco Villa
			Col Cuauhtémoc – Chamilpa – Jiutepec – Pochotal
			Cerillera – Col Cuauhtémoc
19	Ruta 19	80	Centro Comercial Alm.- Col Jardín Juárez
			CCALM – Corona – Ejido de Chapultepec – Col. Colosio
			CCALM – Col. Álvaro Leonel – El puerto.
			CCALM – Col. Tetillas Circuito Amador Salazar.
			CCALM – Col Tetillas – Loma
			CCALM – Yautepec
20	Ruta 20	99	Crucero Tezoyuca- Tetecalita
			Temixco – Mercado
21	Interescolar	70	Lomas de Cortes – Jiutepec 28 de agosto.
			Lomas de Cortes – Real del Puente
22	Unión de Transportistas A.C. Santa Úrsula Solidaridad	7	
23	Sociedad Cooperativa Circuito Interno Temixco	19	
24	Transporte Colectivo CTM	47	AltaVista – Joya – Independencia
25	Autobuses Unidos OMSA Chapultepec S.A. De C.V.	99	Acapatzingo – Chamilpa
			Col Los Robles – AltaVista
			Ruiz Cortines – Robles
26	Ómnibus de Morelos S.A. de C.V	10	
27	Sociedad Cooperativa de Transporte de Segunda Clase Ometochtli S.C.L.	52	Tepoztlán – Cuernavaca
			Col. Villa Santiago – CCALM
			Yautepec – Tepoztlán
			Mercado – Villa
			Mercado – Tepoztlán
28	Transporte Pasajeros Mor. S.C.L	14	Tres Marías – Huitzilac – Cuernavaca
29	Verdes de Morelos S.A. de C.V.	64	Jojutla – Jiutepec – Cuernavaca
30	Valle de Morelos S.A. de C.V.	35	Chinconcuac – Xochitepec – Cuernavaca
			Cuernavaca – Palpan
31	Buena Vista del Monte	6	
32	Autobuses Aliados de Morelos S.A. de C.V.	24	Acapatzingo – Chamilpa – Cuernavaca
33	Autobuses Mariano Matamoros S.A. de C.V.	38	Mercado CCALM – Unidad Morelos – Aeropuerto

34	Autotransportes Generación 2000 S.A. de C.V.	35	Lomas del Carril – Santa Marta Cuernavaca
			Lomas del Carril – Milpillas
35	Transportes de Pasajeros Intermunicipales S.A. de C.V.	25	Col. 10 de Abril – Centro Comercial Adolfo López Mateos, Cuernavaca
36	Estrella Roja Cuautla.	115	Cuautla- Cuernavaca

Cuadro 1. Elaborado por el autor con información obtenida de Desarrollo, Tecnología y Planeación S.A. de C.V. Corporativo Punta Santa Fe, en el anexo de estudio de mercado, enero 2017, del "Plan Integral de Movilidad Urbana y Sustentable para la Zona Metropolitana de Cuernavaca", México, 2017.

El transporte de servicio público en la ZMC es prestado por parte de las empresas señaladas en la anterior tabla, estas son organizaciones que se encuentran constituidas a su vez por concesionarios, y estos a su vez encomiendan el servicio y la conducción del vehículo destinado para tal fin a un operador a cambio de una cuota diaria[130]. El operador se encarga de recaudar la tarifa impuesta, la cual destina a gastos operacionales, al pago de la cuota de la unidad y el restante le corresponde a su utilidad, en muy pocos casos los operadores cuentan con un salario fijo y el recaudo es administrado por la organización de concesionarios, sin embargo esta realidad aunque si bien brinda estabilidad financiera a los participantes es decir al *concesionario y operador,* lo hace con un costo de operación y servicio deficiente, con abusos por parte de los diferentes actores[131] hacia los usuarios.

Según el PIMUS[132], el servicio se presta con varias deficiencias, en las cuales los usuarios perciben la precaria calidad del servicio entre las cuales se encuentran: 1. Que los vehículos destinados para el transporte transitan con exceso de velocidad.

[130] *Ibídem*, p.109.

[131] *ibídem*, p. 110.

[132] *Ídem*.

2. Que se realizan paradas de ascenso y descenso en lugares no permitidos, lo causa alteraciones al transito vehicular al realizar paradas irregulares e inadecuadas.
3. El sistema de recaudación genera constantes conflictos entre usuarios y conductores, pues los últimos en algunos casos no respetan la tarifa establecida.
4. La falta de regulación en la otorgación de concesiones y/o permisos para prestar el servicio de transporte público tanto con itinerario fijo *rutas* y sin itinerario fijo *taxis* ha incrementado los problemas de congestión vial, como es el caso de las avenidas primarias de Avenida Domingo Diez, Plan de Ayala, Boulevard Cuaunahuac y Emiliano Zapata; así como se han detectado unidades que realizan su itinerario a media capacidad en las calles del Centro Histórico, Avenida Morelos, Avenida Universidad, entre otras.
5. El parque vehicular dedicado al servicio público es viejo, según estadísticas oficiales del INEGI el 75% del parque vehicular tiene una antigüedad mayor a los 10 años de operación y los cuales son bastante grandes para las vialidades y se encuentran deteriorados físicamente en su carrocería así como por su tecnología resultan perjudiciales al medio ambiente, mientras que el 25% restante corresponden a unidades ligeras y de menor capacidad por lo que las características físicas y tecnológicas de las unidades que operan son deficientes.

Lo anterior, resulta perjudicial a la población de la ZMC ya que el trafico vehicular, la congestión vial, los tiempos de traslado prolongados traen directamente la afectación a la calidad de vida y el deterioro del medio ambiente.

Así, teniendo en consideración el estudio del PIMUS para la ZMC, en el cual se planteaba como uno de los proyectos de mejora implementar un SITRAM para que la prestación del servicio de transporte público se pudiera prestar de una manera integrada, eficaz, innovadora, diferente, con equidad, igualdad, sustentabilidad y universalidad, y en el cual se debería de considerar al usuario en primer lugar, a sus características y necesidades para que de forma general también toda la población tenga acceso al transporte público protegiendo así su derecho a la ciudad.

El proyecto trataba de optimizar la movilidad en la ZMC, tratado de obtener un sistema de movilidad integral y sustentable que mejorara la calidad del servicio y la conectividad, teniendo como objetivos principales:

I.- Mejorar la conectividad, seguridad y tiempos de desplazamiento de los habitantes, mediante la implementación de sistemas de transporte eficientes, sociales, rentables y ambientalmente sustentables.
II.- Mejorar las condiciones de movilidad a partir de la adecuación de espacios públicos como son: banquetas, zonas verdes, rampas de acceso peatonal y eliminación de barreras físicas para mejorar la accesibilidad peatonal.
III.- Promover y garantizar el uso de modos de transporte sostenibles como es el caso de la bicicleta implementando un ciclo de rutas y estaciones que permitan la integración con el sistema de transporte público y mejoren la accesibilidad.
IV.- Disminuir los niveles de contaminación ambiental.
V.- Establecer lineamientos de seguridad vial que permitan reducir los índices de frecuencia y severidad de los accidentes.
VI.- Realizar propuestas para la regulación del transito vehicular por medio de la optimización de la red semafórica, la señalización horizontal y vertical, entre otros.
VII.- Fijar lineamientos para el desarrollo futuro del transporte[133].

Este proyecto resultaba ser un medio de coordinación entre la SMyT con las autoridades federales y con los sectores social y privado, para desarrollar un servicio que fuera accesible, seguro y de calidad.

Para lo cual la prestación del servicio transporte masivo quedaría a cargo de personas morales, las cuales serian asociaciones constituidas por concesionarios

[133] Decreto por el que se reforma el diverso por el que se establecen diversas medidas administrativas con relación a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo previsto por la Ley de Transporte del Estado de Morelos. Publicado en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5427, el 19 de agosto de 2016, pp. 3 y 4. En http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2016/5427.pdf, consultada el 10 de agosto de 2019.

reconocidos y con títulos previamente expedidos. Y que sería un motor para el desarrollo económico del sector. Aunque en relación a lo anterior, los lideres transportistas desde la publicación del primer decreto se opusieron rotundamente, argumentando que se menoscaban sus derechos, pues hasta el día de hoy creen que la concesión es un derecho inherente a ellos pasando por alto que la prestación del servicio de transporte público pertenece originalmente al Estado el cual podrá concesionarlo a personas jurídicas individuales o colectivas[134] que puedan brindar el servicio con dignidad y calidad.

En el año 2017, con fecha 05 de abril se publicó el acuerdo por el que se creaba la Entidad Paraestatal Sistema Integrado de Transporte Masivo en el cual se autorizaba al titular del poder ejecutivo del Estado para que determinara la naturaleza jurídica, así como las particularidades de dicha entidad. Y en consecuencia con fecha 04 de octubre del mismo año se determinó: la naturaleza jurídica de la entidad; la cual contaría con personalidad jurídica y patrimonio propio; y que su domicilio se establecería en el municipio de Jiutepec, Morelos; así como lo referente a su organización; objeto; patrimonio; su estructura orgánica; las funciones y atribuciones de cada integrante de la paraestatal, así como lo relativo a su junta de gobierno; de su órgano interno de control; y lo relativo a sus relaciones laborales.

A partir de la entrada en funciones de la paraestatal, esta tendría como objetivo el proyecto del Sistema de Transporte Masivo para la Zona Metropolitana de Cuernavaca tomando como base el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para la Zona Metropolitana de Cuernavaca, el cual recalcaba que en esta zona es donde se concentra un mayor número de actividades económicas, productivas, educativas y comerciales además de albergar las sedes del Gobierno Estatal, constituyéndose como una zona donde se encuentra la capital política y la

[134] Ley de Transporte del Estado de Morelos, publicada en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5172, 16 de mayo de 2018, p 42. En http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/leyes/pdf/LTRANSPEM.pdf, consultada el 10 de agosto de 2019.

urbanización con mas alto desarrollo en Morelos[135]. Como ya se dijo el SITRAM trataba de involucrar tanto el gobierno estatal, federal y municipal, así como la sociedad civil, la academia, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado en el ordenamiento de calidad y de forma sustentable de la movilidad urbana[136].

El proyecto tomaba en cuenta los sistemas de transportes colectivos de las grandes ciudades como redes de trenes subterráneos y camiones en los cuales se presta el servicio a una gran cantidad de personas, como por ejemplo el Metrobús en la ciudad de México, RUTA en el Estado de Puebla, Optibús en Guanajuato o el Méxibús en el Estado de México, y prestando atención a que el transporte es esencial en la Zona Metropolitana de Cuernavaca era necesario implementar un cambio para poder mitigar el daño al medio ambiente, utilizando autobuses de alta capacidad y carriles de uso exclusivo, así como tener una adecuada planeación de horarios y rutas para disminuir el tiempo de traslado y el nivel de las emisiones generadas[137]. El proyecto SITRAM estaba contemplado en 4 fases:

1.- Fase de transformación del transporte urbano, implementando tecnologías tipo "Bus Rapid Transit[138]" con carril confinado cuando el espacio vial lo permita sobre el corredor con mayor demanda en la Zona Metropolitana de Cuernavaca: Creación del Corredor Plan de Ayala Integrado con un sistema alimentado o complementario de transporte[139].

---

[135] Desarrollo, Tecnología y Planeación S.A. de C.V. Corporativo Punta Santa Fe, *Óp. Cit.*, p. 21.

[136] *Ibídem,* p. 14.

[137] *Ibídem*, p. 22.

[138] Autobús de transito rápido. Conocido también como Metrobús, es un sistema de autobús de transporte público masivo rápido, diseñado específicamente con servicios e infraestructura para mejorar el flujo de pasajeros.

[139] *Ibídem*, p. 152.

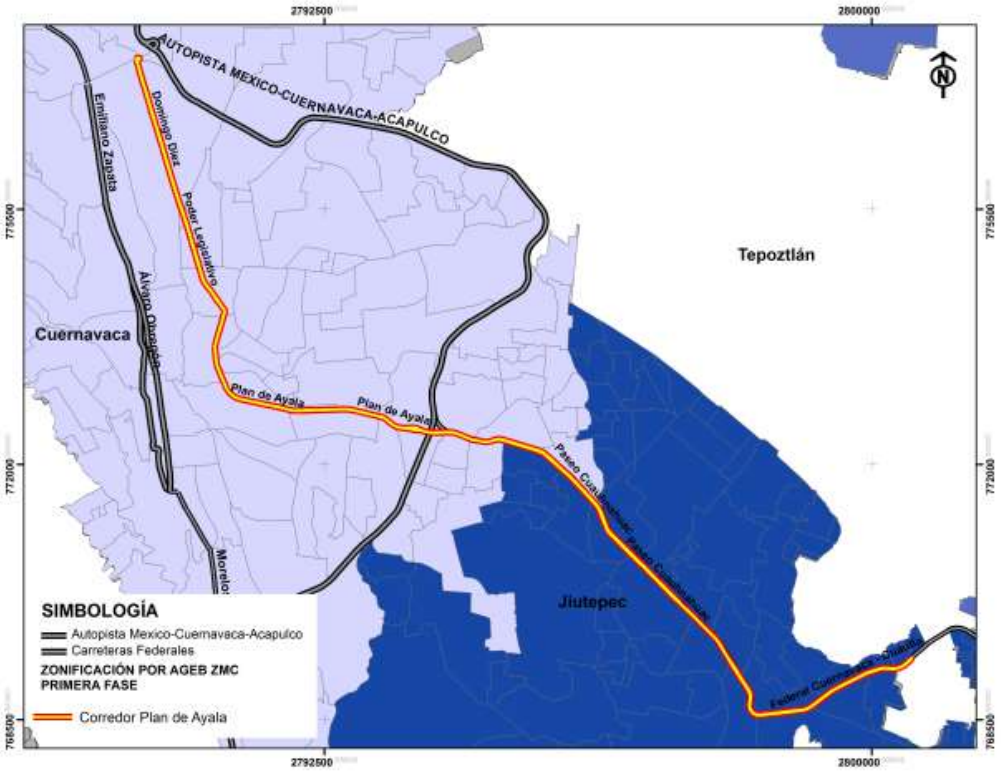

Imagen 3. Fase de transformación del transporte urbano 1, obtenida de Desarrollo, Tecnología y Planeación S.A. de C.V. Corporativo Punta Santa Fe, del Plan Integral de Movilidad Urbana y Sustentable para la Zona Metropolitana de Cuernavaca, México, 2016, p. 152.

2.- Fase de transformación del transporte urbano, continuando con la transformación del transporte urbano, continuando con la transformación del transporte público mediante sistemas integrados en el segundo corredor con mayor demanda de la Zona Metropolitana de Cuernavaca: creación del corredor Emiliano Zapata como sistema alimentador o complementario e integración física y en la medida de lo posible, tarifaria con el corredor Plan de Ayala[140]

[140] *Ídem*.

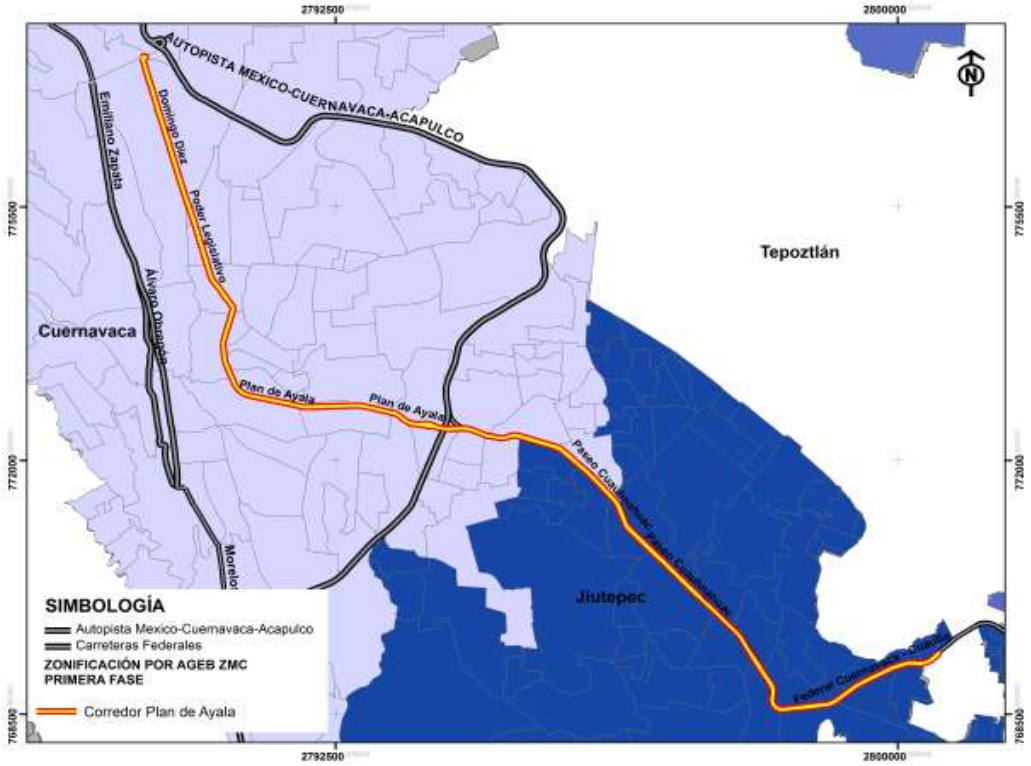

Imagen 4. Fase de transformación del transporte urbano 2, obtenida de Desarrollo, Tecnología y Planeación S.A. de C.V. Corporativo Punta Santa Fe, del Plan Integral de Movilidad Urbana y Sustentable para la Zona Metropolitana de Cuernavaca, México, 2016, p. 153.

3.- Fase de transformación del transporte urbano, modernizando mediante un sistema de interconexión de rutas sobre la Carretera México – Cuernavaca para determinar paradas preestablecidas y bahías de ascenso y descenso y conectividad con el sistema urbano de transporte público de la Zona Metropolitana de Cuernavaca. Esta fase consideraba el estudio de conectividad de 12 puntos de interconexión de rutas que se deben dotar del equipamiento adecuado para utilizar la autopista como un eje estructurante para los traslados de largo recorrido sobre la ciudad.[141].

[141] *Ibídem*, p.154.

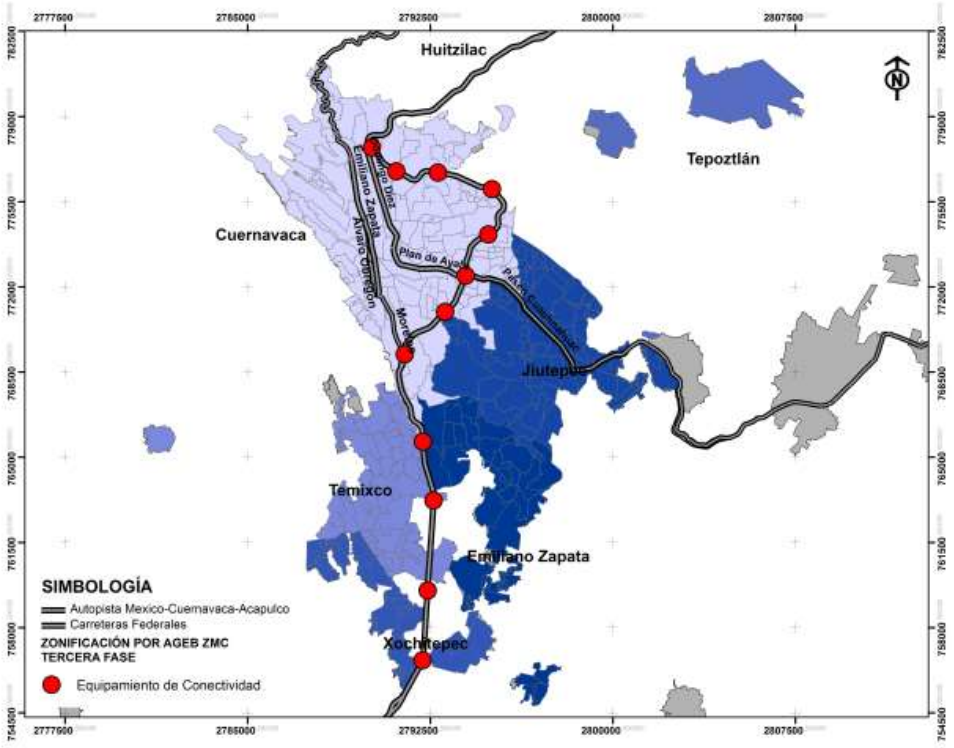

Imagen 5. Fase de transformación del transporte urbano 3, obtenida de Desarrollo, Tecnología y Planeación S.A. de C.V. Corporativo Punta Santa Fe, del Plan Integral de Movilidad Urbana y Sustentable para la Zona Metropolitana de Cuernavaca, México, 2016, p. 154.

4.- Fase final de transformación del transporte urbano, elevando la capacidad del sistema de transporte público de rutas transversales a corredores tronco alimentados para completar el enmallado estructural de la Zona Metropolitana de Cuernavaca. Esta fase incluye dos corredores transversales:

a.- Desde la conexión con la Autopista México – Cuernavaca, sobre San Diego uniendo al Corredor Plan de Ayala con el Corredor Emiliano Zapata.

b.- Desde Aquiles Serdán Cruzando la autopista México – Cuernavaca continuando por Diana y avenida Rio Mayo cruzando el corredor Plan de Ayala para

conectar con el Mercado Adolfo López Mateos y pasar por la Zona Centro hasta el Corredor Emiliano Zapata[142]

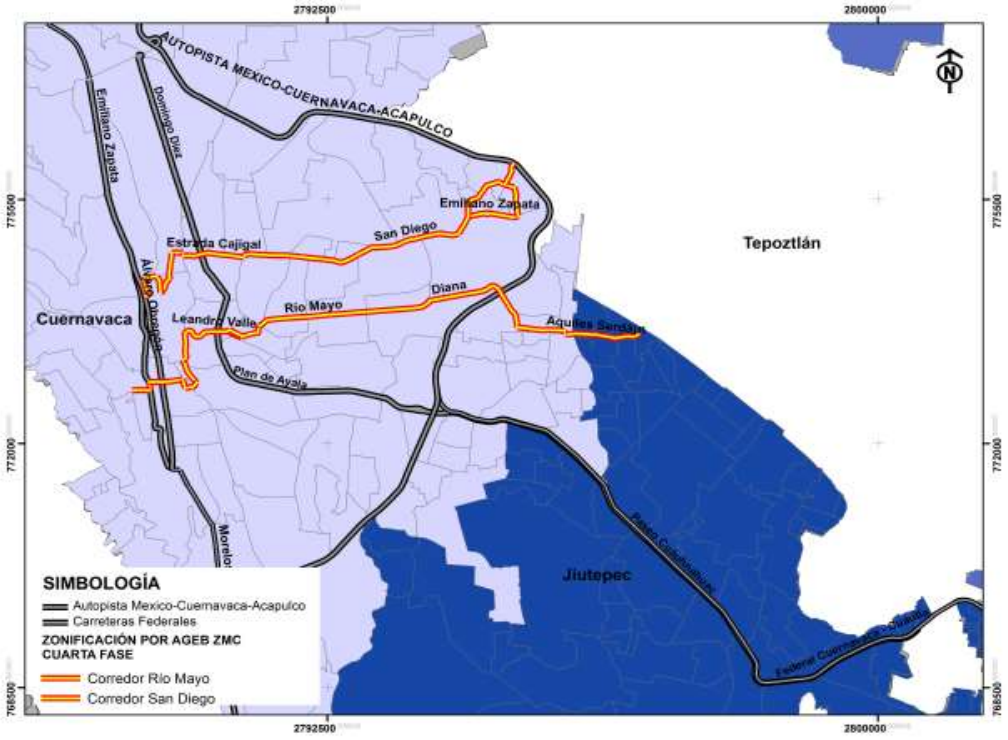

Imagen 6. Fase de transformación del transporte urbano 4, obtenida de Desarrollo, Tecnología y Planeación S.A. de C.V. Corporativo Punta Santa Fe, del Plan Integral de Movilidad Urbana y Sustentable para la Zona Metropolitana de Cuernavaca, México, 2016, p. 155.

Sin embargo, debido al sismo ocurrido con fecha 19 de septiembre de 2017 con magnitud de 7.1 grados escala Richter, con epicentro en los límites territoriales de los Estados de Puebla y Morelos, el cual ocasiono perdidas humanas, materiales y culturales en el Estado, y con ello el empobrecimiento del patrimonio de los morelenses. El 31 de diciembre de 2017 mediante el decreto numero dos mil trescientos cuarenta y nueve, por el cual se reformaban, adicionaban y derogaban

[142] *Ibídem*, p. 155.

diversas disposiciones de la Ley General de Hacienda; de la Ley Orgánica de la Administración Pública; Ley de Transporte y la Ley Estatal de Planeación con motivo del paquete económico 2018, todas del Estado de Morelos. Se determinó que era congruente y necesario suspender o postergar las acciones o programas gubernamentales que resultaran necesarios para atender las consecuencias del sismo, principalmente se determinó la suspensión de la operatividad de la entidad paraestatal Sistema Integrado de Transporte Masivo hasta que existiera la disponibilidad presupuestaria para que se retomase, puesto que los recursos humanos y materiales destinados a su objeto se invertirían en la reparación, reconstrucción y remodelación de las viviendas afectadas por el desastre natural.

Finalmente con fecha 16 de mayo de 2018 se derogó de la Ley de Transporte el apartado en donde se establecían las bases del Sistema Integrado de Transporte Masiv*o*, el cual si bien nunca se implemento, era un importante proyecto en el cual se tomaba en consideración recomendaciones internacionales referentes al derecho a la ciudad y a la movilidad, se procuraba el bienestar de la población de la zona metropolitana e incluso de todos los usuarios que lo usaran, el uso de un transporte amigable con el medio ambiente y un medio seguro, sustentable y de calidad. Sin embargo este quedó en el olvido con la llegada de la nueva administración 2018-2024, continuando así, con un sistema de transporte público con itinerario fijo a merced de líderes transportistas y concesionarios que lo prestan de forma deficiente, con baja calidad y altamente contaminante al medio ambiente.

III.II. ESTADO DE PUEBLA

En el Estado de Puebla mediante la Ley de Transporte para el Estado de Puebla, sus reglamentos y demás disposiciones en la materia se regula el servicio de transporte, ya sea este público, mercantil de personas o de carga, los auxiliares y complementarios y el ejecutivo. Las autoridades encargadas para su regulación lo son la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transporte y el organismo descentralizado denominado Carreteras de Cuota Puebla.

Por cuanto al transporte público, la Ley del Estado lo define como aquel que se lleva a cabo de manera continua, uniforme, regular y permanente; el traslado de pasajeros en la infraestructura vial, para satisfacer necesidades de la comunidad y en el cual los usuarios, cubren como contraprestación la tarifa previamente autorizada[143]. Asimismo, en el Estado de Puebla el servicio de transporte público se subclasifica en: urbano; suburbano; foráneo; transporte mixto de pasajeros y bienes; y servicio de transporte público masivo[144].

En relación al sistema de transporte público masivo, el proyecto de renovación del transporte comienza con la publicación del Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017 del poder ejecutivo del Estado de Puebla, en el cual se establece en su eje 1 denominado mayor empleo y mayor inversión, que una de las prioridades del Estado es contar con un sistema de transporte público eficiente, seguro, confiable, cómodo y amigable con el medio ambiente, que permita a la ciudadanía y a los visitantes trasladarse a sus destinos de preferencia, sin la generación de un efecto de saturación en las vías de comunicación al tiempo de integrar a la población vulnerable así como contar con un transporte masivo en la zona metropolitana de Puebla, seguro, confiable y rápido para los usuarios y que distinguiera a Puebla como una de las ciudades más modernas del país en el tema de movilidad[145].

---

[143] Artículo 15 de la Ley de Transporte del para el estado de Puebla.

[144] Artículo 17 de la Ley de Transporte del para el estado de Puebla.

[145] Decreto del Poder Ejecutivo por el que expide el Reglamento Interior del Organismo Público Descentralizado denominado Carreteras de Cuotas Puebla. Publicado en el Periódico Oficial “Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza”, 12 de septiembre de 2014, p. 2. En

Atendiendo al referido Plan con fecha 10 de junio de 2014 se publicaron de forma oficial el decreto por el cual se reformaban, adicionaban y derogaban diversas disposiciones de la Ley de Transporte para el Estado de Puebla, y el decreto por el que se creaba el organismo público descentralizado denominado Carreteras de Cuota-Puebla.

En el decreto por el cual se creaba al organismo Carreteras de Cuota - Puebla le encomendaba la planeación, estudio, conservación, administración, operación y prestación de un sistema de transporte público masivo a dicho órgano descentralizado, lo dotaba de autoridad en materia de transporte, solo por cuanto a sistema masivo de transporte, y determinaba que se encontraría sectorizado a la Secretaría de Infraestructura, Movilidad y Transporte del Estado de Puebla.

Es así como el Estado de Puebla da inicio a la implementación de su primer sistema de transporte público masivo, con el objetivo principal de cubrir las necesidades de la población en la zona metropolitana del Estado de Puebla, la cual estadísticamente era la cuarta más poblada del país y en la cual la carga vehicular resultaba preocupante, así como tomando de referencia que en la zona metropolitana el 67% de sus habitantes no contaban con vehículo particular, y que el servicio de transporte público se prestaba en casi 6 mil unidades entre autobuses, microbuses, vans, que realizaban alrededor de 2 millones de viajes diarios en 284 rutas de transporte público[146], operando en su mayoría de forma deficiente bajo el esquema hombre-camión, con baja rentabilidad y de forma costosa, con elevada contaminación ambiental, y con vehículos que rebasaban la vida útil, ocasionando accidentes viales y saturación vial.

Inicialmente se implemento la modernización del sistema de transporte público de pasajeros en el corredor Chachapa-Tlaxcalcingo, llevando como nombre “RUTA RED URBANA DE TRANSPORTE ARTICULADO”. Este proyecto y los consecuentes

---

http://transparencia.puebla.gob.mx/docs/adjuntos/574_1497543964_19d3a2ae7023db2f1c7af51602268710.pdf, consultada el 16 de agosto de 2019.

[146] RUTA Red Urbana de Transporte Articulado, 2019, véase: http://rutapuebla.mx/antecedentes-de-ruta-puebla/, consultada el 20 de agosto de 2019.

serian concesionados a particulares ya fueran personas físicas o morales, a través de licitación pública, la cual debería estar publicada en el periódico oficial y en un diario de mayor circulación, conjuntamente con la declaratoria de necesidad respectiva, los estudios técnicos integrales que justificaran la necesidad de incrementar las concesiones existentes, las cuales tendrían que mantener una relación entre la oferta y demanda[147], dicha concesión tendría una vigencia de 30 años a salvaguarda que los vehículos no pueden exceder los 10 años de antigüedad[148].

Actualmente la legislación vigente indica que el transporte masivo o "RUTA" que opera debe prestarse mediante un sistema troncal y de rutas alimentadoras[149], de forma regular a través de corredores de transporte público de pasajeros, bajo un sistema de pago centralizado, que debe de operar de manera exclusiva en una vialidad con carriles reservados para el transporte público, total o parcialmente confinados[150], con paradas predeterminadas, infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, y con estaciones ubicadas a lo largo del recorrido entre las cuales deben de haber terminales de origen y destino[151].

La ley también indica a que se refiere cada componente de la red urbana de transporte articulado:

I.- Terminales de pasajeros y paraderos: Son aquellos espacios en los corredores delimitados y señalizados, que fungen como zona de transferencia donde se permite efectuar el ascenso y descenso de pasajeros[152].

II.- Los centros o terminales de transferencia del STPM: son aquellas instalaciones que permiten transferencias entre los servicios de alimentación, auxiliares, otros corredores y el troncal, confinado y/o preferencial[153].

---

[147] Artículo 77 del Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla.

[148] Artículo 70 de la Ley de Transporte para el estado de Puebla.

[149] Artículo 22 Bis. De la Ley de Transporte para el estado de Puebla.

[150] Artículo 22 Bis. De la Ley de Transporte para el estado de Puebla.

[151] Artículo13 de la Ley de Transporte para el estado de Puebla.

[152] Artículo 95 Bis. De la Ley de Transporte para el estado de Puebla

[153] Artículo 95 Ter. De la Ley de Transporte para el estado de Puebla.

III.- Los centros o terminales de transferencia multimodal del STPM: son aquellas instalaciones que permiten transferencias entre los servicios de alimentación, auxiliares, otros corredores con el corredor troncal, confinado y/o preferencias con otros modos de transporte[154].

IV.- Los talleres de mantenimiento del STPM: instalaciones en donde el concesionario, por si o a través de terceros, realizara el equipamiento necesario a fin de dar mantenimiento preventivo y correctivo a los autobuses objeto de su concesión[155].

V.- Los patios de encierro del STPM: son las instalaciones que cumplen con múltiples tareas del sistema, incluyendo el estacionamiento de la flota, retaqueo de los vehículos, lavado, servicio y reparación menor, servicios para los empleados y apoyo administrativo para los operadores[156].

El Sistema de Transporte Público se presta mediante la Red Urbana de Transporte Articulado “RUTA” y actualmente cuenta con dos corredores:

I.- Línea Tlaxcalancingo-Chachapa // Chachapa-Tlaxcalancingo, Línea 1; la cual atraviesa la zona metropolitana de Puebla de norponiente a sur poniente y toca parte de los municipios de Amozoc y San Andrés Cholula. Cuenta con 9 rutas alimentadoras al sistema troncal y su horario de servicio habitual es de las 6 horas a las 23 horas[157].

[154] Artículo 95 Quater de la Ley de Transporte para el estado de Puebla.

[155] Artículo 95 Quinquies de la Ley de Transporte para el estado de Puebla.

[156] Artículo 96 Sexies de la Ley de Transporte para el estado de Puebla.

[157] RUTA, Red Urbana de Transporte Articulado, 2019, véase*:* http://rutapuebla.mx/paradas-y-horarios-de-ruta-puebla-linea-1/, consultada el 20 de agosto de 2019.

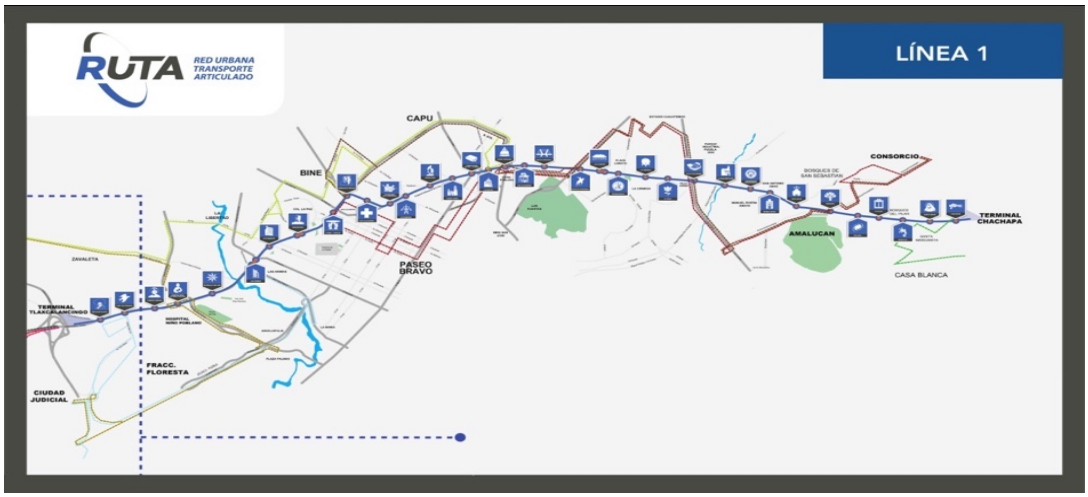

Imagen. 7. Línea 1 de RUTA, Red Urbana de Transporte Articulado.

II.- Línea 2; la cual recorre la avenida 11 norte – sur desde Diagonal Defensores de la Republica hasta la terminal Margaritas con extensiones a calle Limones o 157 poniente, cubriendo una distancia de 13.8 kilómetros, y presta el recorrido en un horario de las 4:00 horas a las 00:00 horas habitualmente y cuenta con 17 rutas alimentadoras[158].

Imagen 8. Línea 2 de RUTA, Red Urbana de Transporte Articulado.

[158] RUTA, Red Urbana de Transporte Articulado, 2019, véase: http://rutapuebla.mx/MapaLinea2.pdf, consultada el 20 de agosto de 2019.

Imagen 9. Vehículos en los cuales se presta el servicio público de transporte RUTA, Red Urbana de Transporte Articulado.

El estado de Puebla como ya se indicó innovo la Red de Transporte Articulado (RUTA), con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los usuarios y la sociedad en general a partir de la modernización del transporte público en la zona metropolitana.

Entre los beneficios para los usuarios se encuentra el mejorar la calidad en el servicio, mejorar la seguridad tanto en las unidades como en las estaciones, la reducción de accidentes, conectar a los usuarios a lugares con poca accesibilidad y reducir los tiempos de traslado[159].

En cuanto a los beneficios que aporta al medio ambiente y a la urbanidad es la reducción de 25.87 mil toneladas anuales menos de emisiones contaminantes, menor contaminación visual y sonora, recuperación de espacios públicos, restructuración del transporte a través del ordenamiento y regulación del mismo,

[159] RUTA, Red Urbana de Transporte Articulado, 2019, véase. http://rutapuebla.mx/beneficios-para-usuarios-y-transportistas-de-ruta-puebla/, consultada el 30 de septiembre de 2019.

agilización del transito vehicular público y particular y hacer la ciudad más competitiva[160].

Para los transportistas mayor rentabilidad, para los operadores y trabajadores del sistema mayor seguridad de sus garantías laborales, pasando de un sistema de trabajo hombre-camión a transformarse en un modelo empresarial[161].

Según el INEGI en de la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) realizada en el año 2017 y publicada en marzo de 2018, la cual tiene como propósito dar a conocer la información obtenida sobre la evaluación que la población otorga a los servicios públicos como por ejemplo los *servicios públicos bajo demanda* entre los cuales se encuentra el servicio de transporte público masivo automotor, autobús de transito rápido, metro o tren ligero; la encuesta arrojo en relación a esta entidad federativa respecto a los siguientes puntos:

- Tiempo de espera breve de espera al abordar.
- -Rutas suficientes.
- Ascenso de pasajeros en paradas oficiales.
- Operadores amables y respetuosos con los usuarios.
- Unidades en buen estado, limpias y funcionales.
- Espacio confortable para viajar.
- Operadores respetuosos de señalamientos viales.
- Horario de corridas en estaciones.
- Satisfacción con el servicio de transporte público masivo automotor.

La siguiente información, teniendo un grado parecido a nivel nacional con otras entidades federativas:

[160] *Ídem*.

[161] *Ídem.*

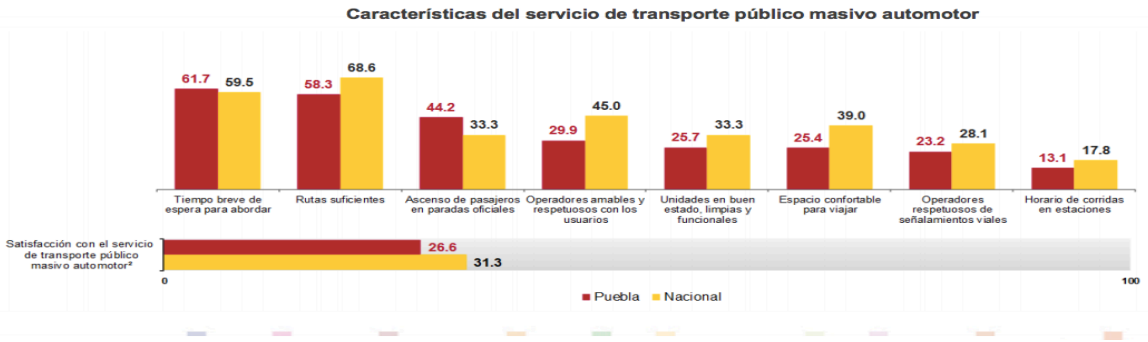

Imagen 10. Características del servicio de transporte público automotor en el Estado de Puebla. Obtenida del INEGI en su ENCIG *2017*, México, 2018, P. 23. En https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/encig/2017/doc/encig2017_pue.pdf, consultada el 04 de octubre de 2019.

III.III. ESTADO DE MÉXICO.

En el Estado de México la Secretaría de Movilidad es la encargada de planear, formular, dirigir, coordinar, gestionar, evaluar, ejecutar y supervisar las políticas, programas, proyectos y estudios para el desarrollo del sistema integral de movilidad, incluyendo el servicio público de transporte de jurisdicción estatal y de sus servicios conexos. Esta entidad fue creada mediante la publicación en el Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de México, Gaceta de Gobierno, con fecha 17 de diciembre de 2014.

La Secretaría de Movilidad ejerce sus funciones regulada por la Ley de Movilidad del Estado de México y su reglamento, que son de observancia general en todo el Estado y su objeto es establecer las bases y directrices a las que se deberá sujetar la administración pública para planear, regular, gestionar y fomentar la movilidad de las personas en todo el Estado, mediante el reconocimiento de la

movilidad como un derecho humano del que goza toda persona sin importar su condición, modo o modalidad de transporte[162].

Por cuanto al transporte público de pasajeros la ley lo clasifica en: *a) Masivo o de alta capacidad;* b) Colectivo de mediana capacidad; c) Colectivo de baja capacidad; d) Individual; e) Individual asociado a plataformas centralizadas electrónicas, sitios virtuales y/o aplicaciones móviles; f) Ecotaxis; g) De carga en general; h) De arrastre y salvamento; i) Mixto; j) Especializado; k) De mensajería y paquetería[163].

El transporte masivo o de alta capacidad la ley lo define como aquel que se presta en vías especificas con rodamiento especializado o en vías confinadas, con equipo vehicular con capacidad de transportación de más de cien personas a la vez, con vehículos especiales cuyo control y operación se realiza mediante el uso de tecnologías. También indica que el servicio de transporte de alta capacidad será concesionado a particulares de preferencia a quienes prestan el servicio y a sociedades mercantiles constituidas conforme a las leyes mexicanas, organismos descentralizados, fidecomisos y a empresas de participación estatal.

A pesar de que la Ley de Movilidad del Estado de México y su reglamento contemplan el sistema de transporte masivo o de alta capacidad quien en realidad se encarga de regular el sistema masivo o de alta capacidad no es la Secretaría de Movilidad, si no la Secretaría de Comunicaciones, a la cual se le brindo esta facultad mediante la publicación del decreto 278 publicado con fecha 31 de marzo de 2011 en el Periódico Oficial de este Estado.

---

[162] Decreto 486 por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de México. Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano del Estado de México, 12 de agosto de 2015, p. 1. En http://smovilidad.edomex.gob.mx/sites/smovilidad.edomex.gob.mx/files/files/pdf/LEY%20DE%20MOVILIDAD%20DEL%20ESTADO%20DE%20M%C3%89XICO%20120815%20GACETA.pdf, consultada el 30 de agosto de 2019.

[163] *Ibídem*, pp.11-12.

La Secretaría de Comunicaciones mediante su órgano sectorizado auxiliar *Sistema de Transporte Masivo y Teleférico del Estado de México* se encarga de regular y controlar los servicios de transporte: Mexibús, Méxicable y Mexipuerto.

Por cuanto al Mexibús, el cual es un sistema de transito rápido (BRT), actualmente se presta el servicio en los municipios de Ecatepec, Tecámac, Netzahualcóyotl, Chimalhuacán, Coacalco de Berriozábal, Tultitlan, Cuautitlán Izcalli y tiene conexión mediante sus corredores a la ciudad de México[164].

El servicio de transporte que se presta mediante el Mexibús se realiza en tres líneas ya construidas:

Línea I Mexibús: Ojo de agua-Ciudad Azteca, y cuenta con 24 estaciones;

Línea II Mexibús: La quebrada-Las Américas, y cuenta con 43 estaciones y;

Línea III Mexibús: Pantitlán-Chimalhuacán y cuenta con 24 estaciones.

Una cuarta línea se encuentra en construcción la cual tendrá su terminal inicial en el municipio de Tecámac Estado de México y llegará a la Ciudad de México, contará con 30 estaciones.

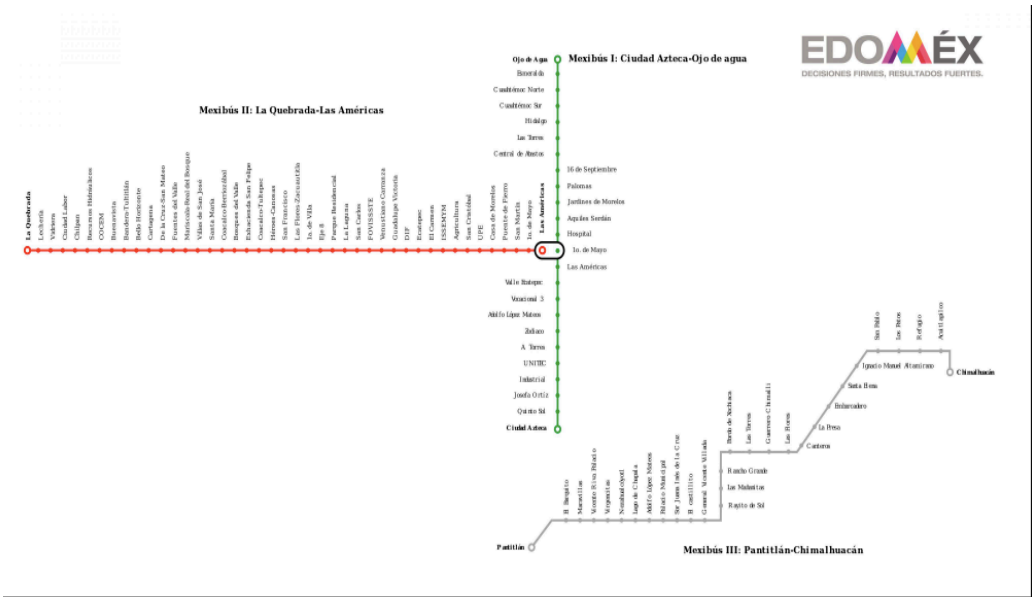

Imagen 11. Línea I, II y III mediante las cuales se presta el servicio de Mexibús, véase: http://sitramytem.edomex.gob.mx/mapas_rutas, consultado el 30 de agosto de 2019.

[164] Gobierno del Estado de México, 2019, véase: http://sitramytem.edomex.gob.mx/mexibus, consultada el 30 de agosto de 2019.

El transporte de alta capacidad se presta mediante unidades BRT (Bus Rapid Transit), y para el uso del servicio los usuarios tienen que pagar una contraprestación actualmente de $7.00 pesos mediante tarjeta, la cual brinda acceso a toda la red del Estado de México. Las unidades en las que se prestan tienen una capacidad aproximada de 160 personas y para la seguridad de los usuarios cuenta con un sistema de trasmisión directa GPS, sistema de equipo de control de flota GPRS, sistema de radio comunicación, cámaras de seguridad, pantallas de video, alarma y frenado automático contra la apertura indebida puertas y velocidad controlada.

Imagen 12. Autobuses BRT, en los cuales se presta el servicio de transporte público Mexibús, véase*:* http://www.ultranoticias.com.mx/theme-features/estado-de-mexico-portada/panorama-general-edomex/item/27158-mexibus-valle-de-toluca.html, consultada el 30 de agosto de 2019.

Así, en esta entidad federativa surge la implementación de un sistema de transporte masivo a partir de la necesidad del gobierno para mejorar la calidad de movilidad urbana a partir de principios básicos como la eficiencia, rapidez,

comodidad, economía, seguridad, confort, confiabilidad, calidad, efectividad, y sustentabilidad.

En el año 2018, en la conferencia anual Transforming Transportation, la cual es la conferencia anual organizada conjuntamente por el Banco Mundial y EMBARQ con la iniciativa de movilidad urbana sostenible del WRI Ross Center for Sustainable Cities; se reconoció que los sistemas de Méxicable y el Sistema de Transporte Masivo del Estado de Mexibús eran una apuesta inteligente y sostenible que beneficia a un promedio de 300 mil usuarios del valle de México por día, con la disminución del tiempo de traslado, de accidentes viales y del consumo de combustible y de enfermedades derivadas del estrés y contaminación[165], siendo así que el Mexibús se considero como un medio amigable con el medio ambiente pues anualmente se ha logrado reducir cerca de 70 mil toneladas de emisiones CO2[166].

Actualmente el sistema Méxibus ofrece dos tipos de servicio a los usuarios: el ordinario, que hace parada en cada estación y en las terminales; y el servicio exprés que hace parada solo en puntos determinados; y además ofrece el denominado servicio rosa que dispone unidades exclusivas para mujeres y menores de 12 años.

La operación del servicio se brinda a los usuarios en un horario de 04:30 a las 0:45 horas; la tarifa es de 7 pesos la cual se realiza mediante una tarjeta electrónica y el traslado se realiza en autobuses que están diseñados para transportar alrededor de 160 usuarios.

Dichos vehículos están equipados con motores de combustión interna diésel lo que disminuye las emisiones contaminantes, además cuentan con cámaras de seguridad, pantallas de video, frenado automático contra la apertura de puertas, monitoreo remoto del control de los autobuses y tiene una velocidad controlada de 50 kilómetros por hora.

---

[165] Ro Hem, Destacan beneficios del Méxibús y Méxicable en foro internacional de movilidad. Publicado en HOYESTADO.COM, México, 14 de enero de 2018, véase. https://www.hoyestado.com/2018/01/destacan-beneficios-del-mexibus-y-mexicable-en-foro-internacional-de-movilidad/, consultada el 07 de octubre de 2019.

[166] Dióxido de carbono.

Cuenta con 3 líneas: la primera o línea 1 que corre de ciudad Azteca en Ecatepec a Ojo de Agua en Tecámac, que traslada alrededor de 128 mil pasajeros diarios. Con la línea 2 que conecta a los municipios de Cuautitlán Izcalli, Tultitlan, Coacalco y Ecatepec, con una demanda diaria de aproximadamente de 185 mil pasajeros. Y la línea 3 que une a los municipios de Chimalhuacán y Nezahualcóyotl con el centro de transferencia modal de Pantitlán en la delegación Venustiano Carranza, y atiende una demanda de 75 mil pasajeros por día.

La ENCIG 2017, en el Estado de México por cuanto al Transporte Público Masivo Automotor arrojo los resultados por cuanto a los siguientes puntos:

- Tiempo de espera breve de espera al abordar.
- -Rutas suficientes.
- Ascenso de pasajeros en paradas oficiales.
- Operadores amables y respetuosos con los usuarios.
- Unidades en buen estado, limpias y funcionales.
- Espacio confortable para viajar.
- Operadores respetuosos de señalamientos viales.
- Horario de corridas en estaciones.
- Satisfacción con el servicio de transporte público masivo automotor.

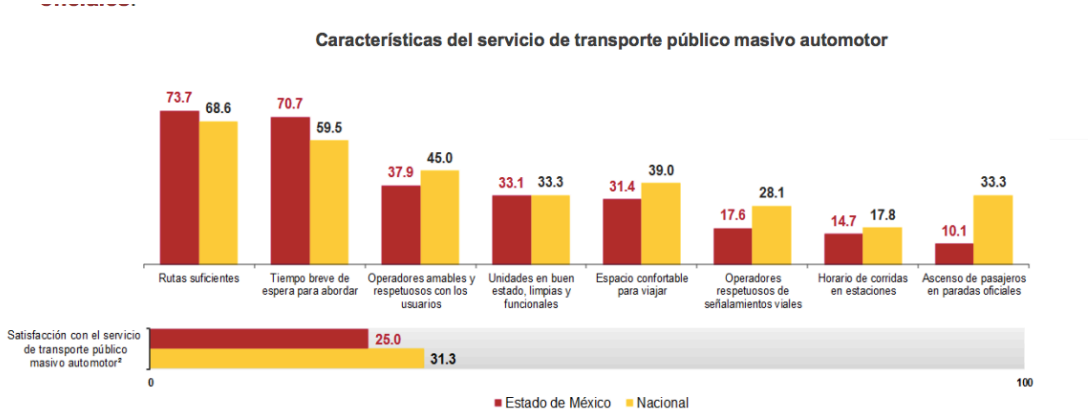

Imagen 13. Características del servicio de transporte público automotor en el Estado de México. Obtenida del INEGI, en su ENCIG 2017, México, 2018, P. 23. En https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/encig/2017/doc/encig2017_mex.pdf, consultada el día 07 de octubre de 2019.

III.IV.- CIUDAD DE MÉXICO.

La ciudad de México *anteriormente Distrito Federal,* cuenta con la Ley de Movilidad para el Distrito Federal aun vigente, la cual tiene como objeto establecer las bases y directrices, planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y el transporte de bienes dentro la ciudad a si como entre la interconexión de la zona metropolitana. De igual forma establece que el ejercicio del derecho a la movilidad deberá de hacerse bajo los criterios de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad para satisfacer las necesidades de las personas y de la sociedad en general[167].

La ley a la que se hace referencia clasifica al transporte en primer lugar en dos: de pasajeros y de carga. Por cuanto al transporte de pasajeros lo ordena en: mercantil, privado, particular y *público*. Y por último al transporte público lo subclasifica en: *masivo, colectivo*, individual y ciclotaxis.

La legislación en materia de movilidad indica que no importando la modalidad en que se preste el servicio de transporte público, este deberá funcionar bajo el principio de complementariedad, es decir, que los servicios deberán de estar estructurados para generar una sola red que permita a los usuarios tener diversas opciones de desplazamientos, teniendo como base el sistema de transporte masivo[168] conformándose así un sistema integrado de transporte.

El sistema de transporte masivo según indica el reglamento de la Ley de Movilidad se encuentra conformado por: el Sistema de Transporte Colectivo, *Metro;* Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, *anteriormente del distrito federal*; Sistema de Movilidad M1, *antes Red de Transporte de Pasajeros del Distrito*

[167] Artículo 1 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

[168] Artículo 7 fracción XIX de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

Federal[169]; y el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la ciudad de México, *antes para el Distrito Federal*.

Por cuanto al transporte de pasajeros público colectivo se presta mediante: servicio público colectivo de ruta, servicio público de ruta metropolitana, servicio de transporte público complementario directo, servicio exprés, *Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, Metrobús*, servicio ejecutivo de corredores de transporte público colectivo, y servicio ordinario de corredores de transporte público colectivo[170].

Mientras que el servicio de pasajeros privado se presta de forma: libre, sitio, radio taxi, y taxi de sitio con base en terminales de autobuses foráneos[171]. Y por último el servicio de ciclotaxis que se presta con el permiso debidamente expedido por la secretaría siempre y cuando cumpla con los requisitos que marca la ley y el reglamento en la materia.

El servicio transporte público que es proporcionado directamente por la administración pública forma parte del sistema integrado de transporte, el cual como ya se indicó es el conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que se encuentran articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago[172]. Actualmente se realiza mediante los siguientes organismos: Sistema de Transporte Colectivo, Metro; Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, *antes del Distrito Federal*; Sistema de Movilidad M1, *antes Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal*; y el *Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, antes para el Distrito Federal*.

La ciudad de México al ser considerada la capital del país, desde décadas anteriores a sufrido un crecimiento poblacional, así como de su mancha urbana, trayendo como consecuencia una mayor demanda en materia de movilidad y

[169] Artículo 47 del Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

[170] Artículo 48 del Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

[171] Artículo 49 del Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

[172] Artículo 9 fracción LXXXIX de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

transporte. Actualmente y desde años atrás gracias a las convenciones, declaraciones y en respeto a los derechos humanos, el derecho a la movilidad en la ciudad de México adquirió mayor atención y se reconoció como un derecho que debe de ser procurado en el sentido de que su ejercicio en cualquiera de sus formas debe ser en un menor tiempo de traslado y mediante transportes eficientes, rápidos, seguros y de calidad.

En el año 2003, la administración pública del entonces Distrito Federal considero que era necesario el mejoramiento del Servicio Público de Transporte y de Vialidad, el cual resultaba ser un servicio estratégico, de orden público e interés general, de igual forma preocupados por la calidad del aire de la ciudad de México, se determinó que era necesario establecer un nuevo sistema de transporte sustentable, masivo, que implicara nuevas tecnologías, no contaminante y autofinanciable. Por lo cual, con asesoría del Centro de Transporte Sustentable de la Ciudad de México, se comenzó a diseñar el proyecto ejecutivo para los corredores de autobuses rápidos[173] *Metrobús, aunque en ese momento aun no se había formalizado su nombre*. Desde el inicio el proyecto contemplaba 6 rutas de carriles confinados en avenida de los Insurgentes, eje 8 sur, eje central, eje 3 oriente, avenida Miguel Ángel de Quevedo y avenida Tláhuac[174].

Así, con fecha 24 de septiembre de 2004 se publicó en la gaceta oficial del Distrito Federal el aviso para el establecimiento del sistema de transporte público denominado *corredores de transporte público de pasajeros del Distrito Federal* para lo cual encomendaba a la Secretaría de Transportes y Vialidad la realización de estudios técnicos para determinar que vialidades eran idóneas para la prestación del servicio y posteriormente la autorización de la explotación.

Tomando en consideración la necesidad de implementar un sistema de corredores de transporte en las vialidades que la demanda de transporte fuera demasiado intensa, procurando evitar que el crecimiento vehicular ocasionara más

---

[173] Adalid, Tatiana, “Releva Metrobús a microbuses”, periódico Reforma, México, 21 de septiembre de 2003, p. 7.

[174] *Ídem.*

problemas de congestionamiento de transito con altos tiempo de recorrido y contaminación ambiental en perjuicio de la población, tratando de complementar los sistemas masivos existentes como el metro y tren ligero, y privilegiando el transporte público, con fecha 01 de octubre de 2004 se publicó en la gaceta oficial el aviso por el que se *aprobaba el establecimiento del primer corredor de transporte público de pasajeros METROBUS insurgentes*.

El aviso de establecimiento del *Metrobús* Insurgentes definía como corredor de transporte público de pasajeros al sistema de transporte masivo y/o colectivo, con operación regulada y controlada, recaudo centralizado, que operaría de manera exclusiva en una vialidad con carriles reservados para el transporte público total o parcialmente confinados, y que contaría con paradas predeterminadas y con infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, estaciones ubicadas a lo largo del recorrido, con terminales en su origen y destino, y con una organización para la prestación del servicio como personas morales[175].

El corredor que se aprobó en la Avenida Insurgentes comprendería entre Indios verdes y la intersección con el eje 10 Sur, tendría una longitud aproximada de 19.4 kilómetros, y se confinaría al carril izquierdo de cada sentido, siendo el carril exclusivo para este tipo de transporte. Por lo cual, con fecha 12 de noviembre de 2004 se emitió mediante la gaceta oficial la declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el corredor de transporte público de pasajeros Metrobús Insurgentes.

En dicha declaratoria se indicaba entre otras, que considerando que en el corredor insurgentes se registraba una sobreoferta de servicio de transporte público colectivo de pasajeros, en la que aproximadamente cada unidad solo transportaba el 55% de la capacidad disponible de usuarios, lo cual traía como consecuencia un

[175] Aviso por el cual se aprueba el establecimiento del corredor de transporte público de pasajeros "METROBUS", Insurgentes. Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, 01 de octubre de 2004, p. 51. En https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/Octubre04_01_101.pdf, consultada el 13 de septiembre de 2019.

exceso de parque vehicular en operación, compuesto de unidades de mediana y baja capacidad que generaban saturación de la vialidad y una baja eficiencia en la captación de usuarios, por lo cual era necesario ajustar la oferta del transporte, reduciendo el número de unidades en operación, sustituyendo el parque vehicular actual por unidades de mayor capacidad, suficientes para atender la demanda del corredor, por lo cual la declaratoria proponía renovar el parque vehicular por 80 autobuses articulados, los cuales sustituirían a las 262 unidades del transporte concesionado y 90 unidades de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) que en ese entonces operaban sobre la avenida.

Posteriormente se implementarían los proyectos para las otras rutas que actualmente prestan el servicio de transporte en esta modalidad *Metrobús* y que actualmente permite acceder al empleo, a los servicios de educación y públicos a la mayoría de la población de la ciudad de México.

El servicio que se presta actualmente se realiza en autobuses de alta capacidad y con tecnología, pretendiendo así que el servicio se preste de manera rápida y segura, mediante una infraestructura eficiente, operaciones rápidas y frecuentes, mediante un sistema de paga automatizado y con calidad.

El sistema de corredores además procura la inclusión de todos los usuarios y se presta en condiciones óptimas tanto en las estaciones como dentro de los autobuses, por eso cuenta entre otras medidas de servicio de rampas, banquetas o incluso elevadores para el ingreso a la estación, semáforos peatonales auditivos, guía táctil para invidentes y débiles visuales, placas braille, botón de alerta para personas con discapacidad, espacios exclusivos para sillas de ruedas, ingreso a autobuses a nivel, pasamanos luminosos para débiles visuales, anuncios luminosos y auditivos de cierre de puertas[176],entre otros.

El sistema Metrobús se conforma por empresas que brindan el servicio de transporte, empresas de recaudo, así como del organismo público descentralizado

[176] Gobierno de la Ciudad de México, Metrobús, 2019, véase: https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/accesibilidad, consultada el 15 de septiembre de 2019.

denominado *METROBUS*, el cual se encarga de administrar, planear y controlar el sistema de corredores de transporte[177]. Actualmente se presta el servicio mediante 4 tipos de autobuses a través de sus 7 líneas:

Imagen 14. Autobús articulado con 18 metros de largo, con capacidad para 160 usuarios. Actualmente se utilizan 439 para prestar el servicio en la ciudad de México, véase: https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/flota, consultada el 15 de septiembre de 2019.

Imagen 15. Autobús biarticulado con 24 metros de largo, con capacidad para 240 personas. Actualmente se utilizan 104 para prestar el servicio en la ciudad de México, véase*:* https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/flota, consultada el 15 de septiembre de 2019.

[177] *Ídem*.

Imagen 16. Autobús con 12 metros de largo, con capacidad para 100 personas. Actualmente se utilizan 46 autobuses para prestar el servicio en la ciudad de México, véase*:* https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/flota, consultada el 15 de septiembre de 2019.

Imagen 17. Autobús doble piso euro VI, con doble piso con capacidad para 130 personas, actualmente se presta el servicio en 90 autobuses únicamente en el corredor reforma, véase: https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/flota, consultada el 15 de septiembre de 2019.

Línea 1 – Avenida de los Insurgentes. - Comenzó su operación en el año 2005 y tuvo una ampliación en el 2008. Tiene una longitud de 30 kilómetros en ambos sentidos en los cuales se ubican sus 47 estaciones, entre ellas las terminales indios verdes y el caminero. Su derrotero cruza las vialidades de insurgentes norte, centro y sur, con lo cual beneficia a diversas delegaciones como Tlalpan, Coyoacán, Álvaro Obregón, Benito Juárez y Cuauhtémoc. Se tiene determinado que la demanda diaria es de alrededor de 480 mil personas[178].

Imagen 18. Línea 1 Metrobús.

178 Gobierno de la ciudad de México, Metrobús, 2019, véase: https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/fichas-tecnicas, consultado el 15 de septiembre de 2019.

Línea 2 - Eje 4 sur. - Cuenta con una longitud de 20 kilómetros en ambos sentidos, en los cuales cuenta con 36 estaciones iniciando en la terminal Tepalcates y finalizando en la terminal Tacubaya. Recorre las vialidades eje 4 sur y Plutarco Elías Calles, beneficiando así a las delegaciones Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Benito Juárez, Iztacalco e Iztapalapa, la demanda de los usuarios es de 180 mil por día[179].

Imagen 19. Línea 2 Metrobús.

[179] *Ídem.*

Línea 3 – Eje 1 poniente. - Comenzó su operación en el año 2011. Cuenta con una longitud de 17 kilómetros en ambos sentidos en los cuales cuenta con 33 estaciones entre ellas las terminales de Tenayuca y Etiopia. La demanda aproximada diaria es de 155 mil personas por día y beneficia a las delegaciones Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc, Benito Juárez, y el municipio de Tlalnepantla (Estado de México)[180].

Imagen 20. Línea 3 Metrobús.

[180] *Ídem.*

Línea 4 - Buenavista – San Lázaro –Aeropuerto terminales 1 y 2. Comenzó a funcionar en el año 2012, cuenta con una longitud de 28 kilómetros y con 35 estaciones de las cuales 3 terminales: Buenavista IV, San Lázaro, Aeropuerto terminales 1 y 2. Tiene una demanda 65 mil usuarios por día beneficiando así a las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza[181].

Imagen 21. Línea 4 Metrobús.

[181] *Ídem.*

Línea 5 - Eje 3 oriente – Avenida ingeniero Eduardo Molina. Comenzó sus funciones en el año 2013, cuenta con una longitud de 10 kilómetros entre los cuales se encuentran sus 18 estaciones iniciando su recorrido en la terminal San Lázaro y terminando en la de rio de los remedios. Actualmente tiene una demanda aproximada de 70 mil usuarios por día, beneficiando a las delegaciones Venustiano Carranza, Gustavo A. Madero y el municipio de Ecatepec[182].

Imagen 22. Línea 5 Metrobús.

[182] *Ídem.*

Línea 6 – Eje 5 norte- Avenida Montevideo. Inicio sus funciones en el año 2016. Tiene una longitud de 20 kilómetros, cuenta con 36 estaciones entre ellas las terminales el rosario y villa Aragón. Su demanda diaria aproximada es de 150 mil usuarios por día beneficiando a las delegaciones Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, el Municipio de Ecatepec, Netzahualcóyotl y Tlalnepantla[183].

Imagen 23. Línea 6 Metrobús.

[183] *Ídem.*

Línea 7- Avenida paseo de la reforma. Inicio su operatividad en el año 2018. Cuenta con 31 estaciones entre las cuales las terminales indios verdes y campo Marte. Atiende a las delegaciones Azcapotzalco, Gustavo A. Madero y Cuauhtémoc[184].

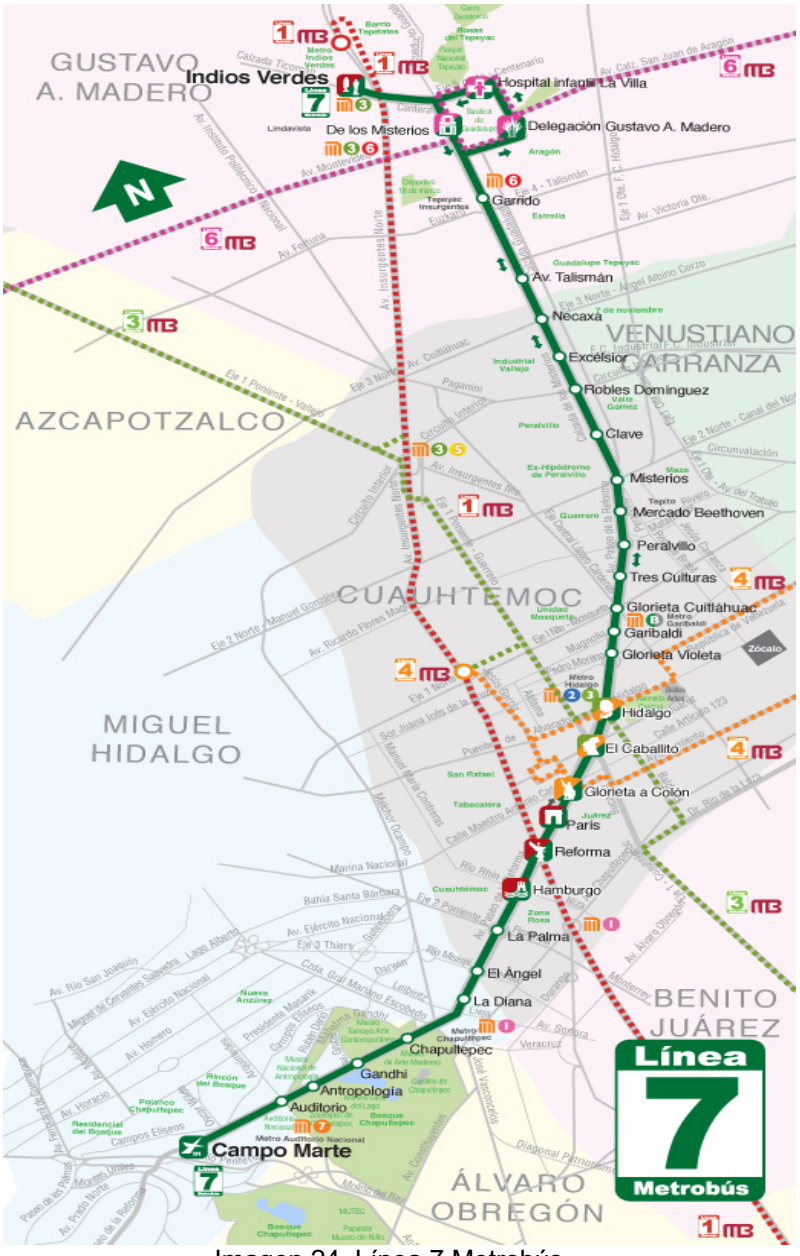

Imagen 24. Línea 7 Metrobús.

[184] *Ídem.*

El *METROBÚS* ha traído consigo beneficios a los usuarios como mayor cobertura, seguridad y rapidez en el traslado, reducción de tiempos de recorridos y accesibilidad garantizada[185]; a la ciudadanía en general como el mejorar el ordenamiento vial, de la imagen urbana y la recuperación de los espacios públicos, la modernización de semáforos y cruces peatonales[186]; y al medio ambiente la reducción de la contaminación, la recuperación de áreas verdes y recreativas y la reducción de 145,000 toneladas menos de emisiones de CO2 al año a la atmosfera[187].

Por cuanto a la accesibilidad para todas las personas el *Metrobús* cuenta en sus estaciones con puertas de cortesía, gratuidad en el servicio, rampas en banquetas y para ingreso de estación, elevadores para sillas de ruedas, semáforos peatonales auditivos, guía táctil para invidentes y débiles visuales, placas braille, botón de alerta para personas con discapacidad, botón para conocer el próximo arribo de autobús de forma sonora dentro de la estación.

Y en sus autobuses con espacios exclusivos para sillas de ruedas, ingreso a autobuses a nivel, pasamanos llamativos para débiles visuales, anuncios luminosos y auditivos de cierre de puertas, anuncios visuales en pantallas de arribo a estación y de estaciones en mantenimiento, anuncios auditivos de arribo a estación.

Reiterando, el *Metrobús*, cuenta con 7 líneas, las cuales han traído consigo mejoras para los usuarios, población y medio ambiente, de forma general:

La línea 1 cuenta con una longitud de 30 kilómetros en ambos sentidos, y diariamente traslada a 480 mil pasajeros, teniendo como conexiones las líneas del

---

[185] Gobierno de la Ciudad de México MB, beneficios, México, 2019, véase: https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/beneficios, consultada el 07 de octubre de 2019.

[186] *ídem*.

[187] *Ídem*.

Metrobús 2, 3, 4, 6 y 7; con el Metro las líneas 1, 2, 3, 9, 12 y B; el tren suburbano; el circuito periférico; la ecobici y el corredor reforma[188].

La línea 2, que tiene una longitud de 20 kilómetros en ambos sentidos, la cual tiene una demanda de 180 mil pasajeros por día, y tiene conectividad con las líneas del Metrobús 1 y 3; con las líneas de Metro 1, 2, 3, 7 8, 9 y A; con el circuito periférico; la ecobici y el corredor reforma[189].

La línea 3, con 17 kilómetros en ambos sentidos, con una demanda de 155 pasajeros por día, y cuenta con conectividad con las líneas del Metrobús 1, 2, 3, 4, 6 y 7; las líneas del Metro 6, B, 2, 3, 1, y 9; el tren suburbano (Buenavista); la ecobici y el corredor reforma[190].

La línea 4, con 28 kilómetros de recorrido, con una demanda de 65 mil pasajeros por día, y con conectividad a las líneas de Metrobús 1, 3, 5 y 7; las líneas del Metro B, 1, 2, 3, 4, 5 y 8; el tren suburbano (Buenavista); el corredor cero emisiones; y las terminales 1 y 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México[191].

La línea 5, con una longitud de 10 kilómetros de recorrido, con una demanda de 70 mil pasajeros diarios, y con conectividad con las líneas del Metrobús 4 y 6; con las líneas del metro 1, 5, y B; con el corredor reforma y la terminal de autobuses de pasajeros oriente[192].

La línea 6, con una longitud de 20 kilómetros de recorrido, con una demanda de 150 mil pasajeros diarios, y con conectividad con las líneas del Metrobús 1, 3, 5 y 7; con las líneas del Metro 3, 4, 5, 6, 7 y B; con el corredor cero emisiones y la terminal central del norte[193].

---

[188] Gobierno de la Ciudad de México MB, Fichas Técnicas, México, 2019, véase: https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de/fichas-tecnicas, consultada 07 de octubre de 2019.

[189] *ídem*.

[190] *Ídem*.

[191] *Ídem*.

[192] *Ídem*.

[193] *ídem*.

La línea 7, con una longitud de 15 kilómetros de recorrido, y con una conectividad con las líneas del Metrobús 1, 3, 4 y 6; con las líneas del Metro 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8 y B; y con el circuito bicentenario M1[194].

Por cuanto la opinión pública en el periódico digital contra replica se refirió que en agosto de 2018 cerca de 34 mil 416 personas utilizaron diariamente para desplazarse en la Ciudad de México el Metrobús, alternativa de movilidad que evita 145 mil toneladas de emisiones CO2 al año[195].

De igual forma se refirió que de acuerdo con datos del INEGI, el sistema de transporte más utilizado por los capitalinos fue el metro, con 4 millones 551 mil personas en promedio por día; mientras que la segunda opción fue el Metrobús con 34 mil 416 personas, seguido por el Trolebús con aproximadamente 4 mil 567 usuarios por día[196].

Por cuanto a la ENCIG 2017, la ciudad de México y el Transporte Público Masivo Automotor arrojo los resultados por cuanto a los siguientes puntos:

- Tiempo de espera breve de espera al abordar.
- -Rutas suficientes.
- Ascenso de pasajeros en paradas oficiales.
- Operadores amables y respetuosos con los usuarios.
- Unidades en buen estado, limpias y funcionales.
- Espacio confortable para viajar.
- Operadores respetuosos de señalamientos viales.
- Horario de corridas en estaciones.
- Satisfacción con el servicio de transporte público masivo automotor.

---

[194] *Ídem*.

[195] Cordero, Violeta, “Metrobús evita 145 mil toneladas de emisiones”, Periódico digital Contra Replica, México, 09 de noviembre de 2018, véase: https://www.contrareplica.mx/nota-metrobus-evita-145-mil-toneladas-de-emisiones201891148, consultada el 07 de octubre de 2019.

[196] *ídem.*

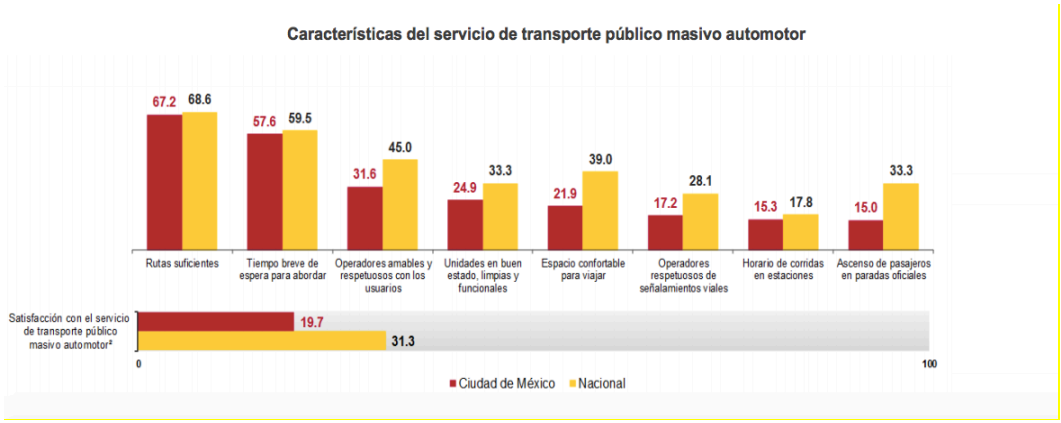

Figura 25. Características del servicio de transporte público automotor en la ciudad de México. Obtenida del INEGI en su ENCIG 2017, México, 2018, p. 23. En https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/encig/2017/doc/encig2017_cdmx.pdf, consultada el 07 de octubre de 2019.

III.V.- ESTADO DE QUERÉTARO

El Estado de Querétaro también se ha preocupado recientemente por plantear proyectos y programas con la finalidad de reconocer e incentivar que la movilidad urbana y metropolitana son un importante elemento para el desarrollo urbano y un derecho social.

La regulación de este derecho en la entidad federativa es encomendada al Instituto Queretano del Transporte y al mismo tiempo sus acciones son reguladas por la Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro, misma que se complementa con la Ley de Planeación del Estado de Querétaro y el Reglamento de la Ley de Planeación del Estado de Querétaro los cuales hacen referencia a la elaboración, difusión, implementación y autoridades responsables de los programas para atender las necesidades de los diversos sectores de la población.

La Ley de Movilidad vigente indica en su artículo primero que esta tiene como objeto establecer las bases, programas y lineamientos generales para planear ordenar, regular, administrar, supervisar, dar seguridad y protección a la movilidad

de las personas y garantizar el desarrollo del transporte público y especializado en el Estado de Querétaro bajo los criterios generales de movilidad, sustentabilidad, racionalidad, economía, conveniencia, tiempo, comodidad, seguridad, uso adecuado y mayor aprovechamiento de la infraestructura vial. Que atiendan fundamentalmente a las necesidades actuales y futuras del desplazamiento[197] así también enuncia en su artículo segundo que la prestación del servicio público y especializado de transporte es de utilidad pública e interés general.

La Ley referida se perfecciona poniendo en marcha por parte de la actual administración del Estado de Querétaro el Programa estatal de Transporte Querétaro 2016-2021, mismo que es elaborado por el Instituto Queretano de Transporte y que contempla la coordinación entre el sector público y privado, proyectos integrales de movilidad, cultura de movilidad, modelo integrado de transporte público, servicio de transporte de calidad y administración eficaz y transparente del transporte público[198].

A pesar de cómo ya se ha dicho la movilidad no solo va encaminada al transporte público si no en realidad a una jerarquía de desplazamiento, el Estado de Querétaro reconoce que el servicio de transporte público resulta ser un detonante para la vida social y económica de la entidad.

A la fecha de la elaboración del Plan de Transporte 2016-2021 se denotaba la falta de previsión de sistemas integrados de transporte público en el Estado, una deficiente administración del transporte público, malas condiciones en el parque vehicular, mala prestación por parte de los operadores, traduciendo lo anterior en una mala calidad en el servicio.

En particular en la zona metropolitana de Querétaro se tenía que la prestación del servicio de transporte público colectivo se realizaba en vehículos de los cuales una tercera parte de la flota rebasaba los 10 años de antigüedad, y donde la opinión

---

[197] Gobierno del Estado de Querétaro, Programa Estatal de Transporte Querétaro 2016-2021, México, 2017, p. 12, véase: https://www.iqt.gob.mx/wp-content/uploads/2017/02/Programa-Estatal-de-Transporte.pdf, consultada el 20 de septiembre de 2019.

[198] *Ibídem,* p. 8.

de la población era de desagrado respecto al servicio recibido, descontento con la tarifa y con el tiempo de frecuencia de las unidades, pues consideraban que era muy largo, de igual forma tenían descontento con la calidad del interior pues consideraban que era de mala calidad, que el traslado era demasiado largo y que el trato de los operadores no era el adecuado[199].

Por lo cual en el Plan de Transporte se abordaron estrategias de mejora entre las cuales se incluía mejorar la movilidad mediante sistemas de transporte urbano masivo congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas[200].

Es así que en el año 2017 se anuncio la creación de la empresa Qrobús, la cual sería la única encargada de la prestación del transporte público en el Estado, esta principalmente se integraría por las 15 empresas que brindaban el servicio en la zona metropolitana, es decir, las asociaciones Liberación Camionera, TransQuerétaro, City Bus, Transportes Santiago de Querétaro, Innovación Transportista de Querétaro, Autotransportes Nueva Generación de Querétaro, Transportes Urbanos de Querétaro, Autotransportes Renovación, Transportes y Servicios El Cuervo, Bus Control, Max Express Urbano, Urban Bus Querétaro, Enlaces Metropolitanos Acueducto y Autotransportes Sangremal y Libertadores. En coordinación para proporcionar un mejor servicio y evitando la competencia desleal entre concesionarios.

[199] *Ibídem,* p. 47.

[200] *Ibídem,* p. 83.

Este servicio de transporte relativamente es nuevo y como ya se dijo trata de implementar traslados más rápidos, mejor servicio de los operadores, con un menor tiempo de espera, mayor rentabilidad y transparencia, así como con un modo de pago con tarjeta de prepago, servicio en la cual se dará preferencia a estudiantes, personas con discapacidad y adultos mayores.

Imagen 26. Autobús y estación mediante el cual se presta el servicio Qrobús, véase: http://periodicolafuente.com/qrobus-destaca-a-nivel-nacional-como-proyecto-positivo-en-movilidad/, consultada el 30 de septiembre de 2019.

Así tenemos que actualmente en esta entidad federativa funciona el Qrobús, el cual forma parte de un modelo innovador de transporte que se realiza mediante el pago con tarjeta, con infraestructura y autobuses incluyentes[201].

Por cuanto a la infraestructura se realizo la construcción de ejes estructurantes con estaciones designadas. Los mismos cuentan con carriles exclusivos para autobuses y estaciones cerradas, y mediante los cuales se logra el ordenamiento de la vialidad, mayor velocidad en el transporte público al darle prioridad de paso en carriles centrados, y se logra la reducción de demoras en los autobuses al disminuir el tiempo de abordaje, además de implementar cruces peatonales a nivel,

[201] Instituto Queretano del Transporte, Qrobús avance Positivo como sistema integrado de transporte a resaltar a nivel nacional *comunicado 027/18*, México, 01 de agosto de 2018, véase: https://www.iqt.gob.mx/index.php/2018/08qrobus-avance-positivo-sistema-integrado-transporte-resaltar-nivel-nacional/, consultada el 07 de octubre de 2019.

mejorando la accesibilidad y beneficiando al transito en general con un sistema de semaforización integral[202].

En relación con el pago con tarjeta, existen diversos beneficios como el de no cobrar en mano el pasaje y así eliminar la competencia por el pasaje que es una de las causas de malos patrones de conducción y opacidad en los ingresos por tarifa; el beneficio de ahorro a los usuarios puesto que en las transferencias entre rutas se realizan con un descuento en la tarifa y en las estaciones cerradas de los ejes estructuradores se puede realizar el transbordo entre rutas sin costo[203].

Respecto a las unidades que se usan, se disminuyen el grado de contaminación en comparación con los antiguos autobuses que operaban, así como se unifican los autobuses con una misma cromática[204].

En el año 2017, el entonces director del Instituto Queretano del Transporte informo que con la implementación del QROBUS, así como el ingreso de 222 unidades para su funcionamiento se reducirían las emisiones de dióxido de carbono en 78 mil toneladas anuales toda vez que las unidades serian alimentadas con gas natural[205]. Además de que se brindaría apoyo a las personas con discapacidad, ya que las unidades contarían con rampas de acceso universal, que el anterior servicio de transporte no contaba con ellas[206].

Y por cuanto a los operadores del transporte se les garantizaría una mejor oportunidad laboral garantizando estabilidad y buen sueldo[207].

La ENCIG 2017, por cuanto al Estado de Querétaro y por cuanto al uso de Transporte Público Masivo Automotor arrojo los resultados por cuanto a los siguientes puntos:

---

[202] *ídem.*

[203] *Ídem.*

[204] *ídem.*

[205] Rosado Vargas, Isaías, Destaca IQT Beneficios del nuevo QROBUS, México, 29 de octubre de 2017. véase: https://queretaro24-7.com/destaca-iqt-beneficios-nuevo-qrobus/, consultada el 07 de octubre de 2019.

[206] *Ídem.*

[207] *Ídem.*

- Tiempo de espera breve de espera al abordar.
- -Rutas suficientes.
- Ascenso de pasajeros en paradas oficiales.
- Operadores amables y respetuosos con los usuarios.
- Unidades en buen estado, limpias y funcionales.
- Espacio confortable para viajar.
- Operadores respetuosos de señalamientos viales.
- Horario de corridas en estaciones.
- Satisfacción con el servicio de transporte público masivo automotor.

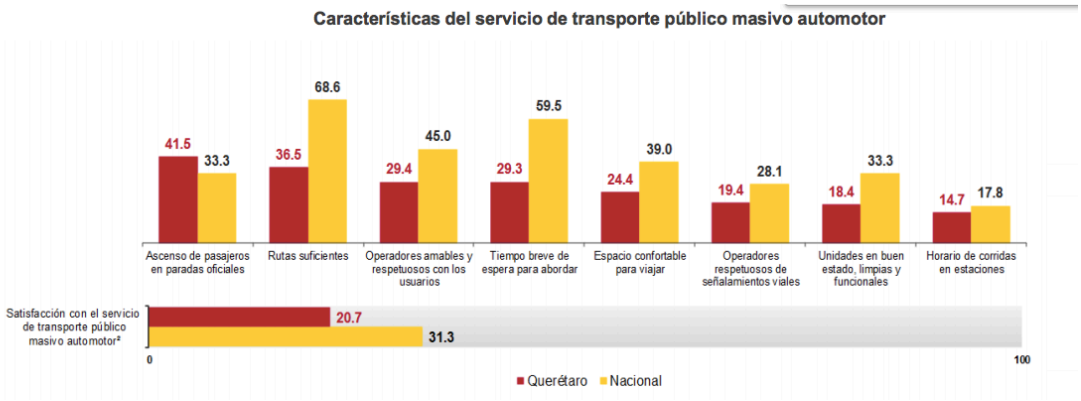

Figura 27. Características del servicio de transporte público automotor en el Estado de Querétaro. Obtenida del INEGI en su ENCIG 2017, México, 2018, P. 23. En https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/encig/2017/doc/encig2017_qro.pdf consultada el 07 de octubre de 2019.

CAPÍTULO CUARTO

LA FUNCIONALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO CON ITINERARIO FIJO EN EL ESTADO DE MORELOS Y LA POSIBLE IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA MASIVO E INTEGRADO

En nuestra entidad federativa y en específico en la zona metropolitana de Cuernavaca se reiterará el análisis de la legislación vigente en materia de transporte y de la situación actual del mismo y de la funcionalidad que produce a favor de la población. Para que posteriormente se pueda formular una propuesta para la implementación y actualización del transporte público con itinerario fijo a partir de la invención de un SITRAM así como de medios que lo alimenten.

IV. I. FUNCIONALIDAD ACTUAL

En el Estado de Morelos como ya se indicó previamente en la historia del servicio del transporte con itinerario fijo nunca ha estado regulado en su totalidad, ni su prestación ha sido encuadrada en un marco legal oportuno.

Rememorando, en los años setenta el transporte público se prestaba tan solo en tres líneas camioneras: Chapultepec, Emiliano Zapata y Urbanos de Morelos, a mediados de la misma década se constituyeron las empresas Ómnibus de Morelos,

Delfines y la asociación Alianza de Transportistas del Estado de Morelos[208]. Para el año 1985 se intentó municipalizar el servicio de transporte de público al igual que se liberaron concesiones sin que existieran estudios previos o declaratoria de necesidad alguna, en esta época nacieron 20 rutas las cuales aún existen en Cuernavaca y las cuales para su funcionamiento al principio les fueron otorgadas 50 concesiones a cada una respecto a la Zona Metropolitana de Cuernavaca[209].

En la década de los noventa no existieron grandes gestiones en relación con el servicio de transporte público, puesto que durante 7 años no se expidieron u otorgaron concesiones nuevas. Pero en la primera década del siglo XXI la presión del ramo transportista para el otorgamiento de nuevas concesiones fue latente ya que no se encontraban reguladas.

Hasta entonces el servicio de transporte se encontraba a cargo de la Dirección General de Transporte, dependiente directamente de la Secretaría de Gobierno, pero en el periodo de gobierno 2012-2018 se creó un nuevo organismo público denominado Secretaría de Movilidad y Transporte el cual en primer lugar sería el encargado de lo relativo al servicio público de transporte con y sin itinerario fijo, así como del servicio de transporte privado, posteriormente y hasta la actualidad también regularía el transporte particular. La invención de esta nueva entidad pública trajo consigo que el Estado de Morelos se distinguiera como uno de los pocos en contar con un organismo propio encargado y especializado en el transporte y la movilidad.

Sin embargo, y aun contando con una dependencia especializada en materia de movilidad y el transporte, la SMyT solo se encarga de regular como ya se dijo el transporte público, privado y particular dejando de fuera los demás medios de movilidad utilizados por la población.

---

[208] Cinta, Guillermo, “Historia del transporte (I)”*, Op. cit*. https://www.launion.com.mx/opinion/punto-y-aparte/noticias/61777-historia-del-transporte-i.html.

[209] Cinta, Guillermo, “Historia del transporte (II)”, *Op. cit.* https://www.launion.com.mx/opinion/punto-y-aparte/noticias/61846-historia-del-transporte-ii.html.

En relación con el transporte público en esa misma administración, el año 2014, se publicó el acuerdo para regularizar el transporte público en sus dos modalidades y se ordenó de nueva cuenta la suspensión de expedición de concesiones. Esta regularización tenía como límite el 31 de enero de 2014, sin embargo, la regularización no se pudo llevar a cabo en todo el periodo de la administración, ocasionando así la expedición de permisos provisionales y el no tener un padrón real de concesionarios que prestaban el servicio de transporte público.

Además de la regularización del transporte público, la administración vigente en el periodo 2012-2018 tenía entre sus objetivos promover la modernización del transporte público mediante la implementación de un sistema masivo de transporte, eficiente y sustentable y que cumpliera con las necesidades de la población.

Dicho proyecto traería como consecuencia revitalizar el transporte y mejorar la movilidad en la zona metropolitana. Según el PIMUS realizado para la implementación del SITRAM, se calcula que diariamente circulan dentro de la zona metropolitana aproximadamente 325,888 vehículos, dentro de los cuales un 75% son particulares[210], y que el uso desmedido de vehículos particulares trae consigo el congestionamiento de las principales vialidades y un alto nivel de contaminación al medio ambiente; por otro lado en cuanto al transporte público en la zona metropolitana, indica que se realizan aproximadamente 300 mil viajes mediante 36 rutas de las cuales solo se cuenta con el registro de 2,492 unidades y de las cuales el 75% tiene más de 10 años de antigüedad[211], lo cual ocasiona otro problema de contaminación, además que el servicio de transporte público que se presta se realiza mediante una infraestructura a la que no todos pueden acceder y en condiciones deplorables mermando así la calidad para los usuarios, con falta de información sobre sus itinerarios y frecuencias, así como una falta de regularización en el cobro de la tarifa pues los choferes de las unidades no respetan las establecidas.

---

[210] Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5423, 14 de agosto de 2016, *Op. Cit.,* p. 6.

[211] *ídem*.

La implementación de un sistema de transporte masivo de transporte en la zona metropolitana traía como consecuencia entre otros beneficios descongestionar las principales vialidades, brindar un servicio de calidad e incluyente a los usuarios, así como reducir los niveles de contaminación.

Sin embargo, desde el principio el proyecto este causó una gran inconformidad dentro del sector transportista en especial entre los lideres transportistas creyéndose afectados en sus intereses económicos dejando de lado el beneficio que pudiera traer la implementación de un nuevo sistema de transporte a la población en general, y que hasta la actualidad estos líderes siguen dirigiendo el servicio de transporte público frenando la actualización e innovación del transporte y mermando el bienestar de los morelenses. Finalmente, el proyecto fue declarado en suspensión permanente mediante la publicación realizada en el periódico oficial "Tierra y Libertad" de fecha 31 de diciembre de 2017, debido entre otros factores a que los recursos destinados a este proyecto pasarían a formar parte para la reconstrucción del Estado de Morelos, esto debido a sismo suscitado el 17 de septiembre de 2019.

Al final de la administración en el 2018, no se concluyo ni la regularización del transporte ni la implementación del sistema masivo de transporte, quedando a consideración de la actual administración del poder ejecutivo del Estado de Morelos 2018-2024, las modificaciones y proyectos nuevos en materia de movilidad y transporte.

IV. II. IMPLEMENTACIÓN DE UNA NUEVA ADMINISTRACIÓN EJECUTIVA EN EL ESTADO DE MORELOS Y UN NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE

En relación al transporte público, la actual administración 2018-2024, se ha pronunciado al respecto primero, con la publicación del acuerdo de fecha 13 de marzo de 2019 en el cual se establecía y autorizaba una nueva identificación cromática de los vehículos del servicio de transporte público *con itinerario* y sin

itinerario fijo, y el 29 de marzo de 2019 el inicio de la revista mecánica correspondiente al ejercicio fiscal 2019 que no es más que la revisión física y mecánica de los vehículos del servicio público, privado y particular que realiza la SMyT, en la que los concesionarios del servicio público de transporte, las unidades del servicio particular de carga y los propietarios de vehículos particulares[212] deben aprobar ante la dependencia en mención.

También se publicó el Plan de Desarrollo 2019-2024 para el Estado de Morelos en el periódico oficial "Tierra y Libertad" con fecha 16 de abril de 2019 y el Programa Sectorial de Movilidad y Transporte 2019 publicado el 16 de julio de 2019, donde reconocen la necesidad de tener el derecho a una movilidad eficiente, sin embargo también reconocen grandes retos entre ellos el crecimiento poblacional en las zonas metropolitanas y sus periferias debido a la baja calidad y la falta de oportunidades en algunos municipios.

En relación a la ZMC las periferias no cuentan con los servicios urbanos, de comercio, salud, educativos y las fuentes de empleo se encuentran lejanas, ocasionando un incremento en los desplazamientos diarios a la ciudad, lo que ocasiona mayor tiempo de inversión en el transporte, poca, nula o insuficiente integración entre las redes de transporte, déficit de administración, control y regulación del transito[213], aumento en el costo del transporte y congestionamiento vial, ya que también se privilegia al servicio de transporte particular sobre el transporte público, como por ejemplo en la avenida Plan de Ayala con dirección a calle Cuauhtémoc, Glorieta de Chapultepec; donde se torna conflictivo toda vez que

[212] Aviso para el inicio de la Revista Mecánica correspondiente al ejercicio fiscal 2019. Publicado en el periódico oficial "Tierra y Libertad" numero 5692, 29 de marzo de 2019, p. 5. En http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2019/5692.pdf., consultada el 18 de octubre de 2019.

[213] Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024. Publicado en el periódico oficial "Tierra y Libertad" numero 5697, 16 de abril de 2019, p. 123. En http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2019/5697_2A.pdf, consultada el 18 de octubre de 2019.

los vehículos, camiones del servicio público de transporte, vehículos de carga[214] y particulares congestionan el flujo vial.

Otro de los problemas como lo indica la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), son los altos niveles de contaminación en el Estado de Morelos que se presentó en el año 2014 altos índices de contaminación atmosférica, en especial causada por vehículos automotores propulsados por combustibles fósiles ya que generan óxidos de carbono, hidrocarburos, partículas diversas y ruido[215], en especial se encontró en el 2016 que los microambientes donde se encontraron las mayores concentraciones de monóxido de carbono[216], carbono negro[217] y benceno[218], tolueno[219], xileno[220] y etilbenceno[221] (BTEX) fueron en

[214] *Ibídem*, p. 134.

[215] *Ibídem*, p.108.

[216] También denominado óxido de carbono, es un gas incoloro y altamente tóxico. Puede causar la muerte cuando se respira en niveles elevados. Se produce por la combustión deficiente de sustancias como gas, gasolina, queroseno, carbón, petróleo, tabaco o madera.

[217] Se produce por diferentes actividades del hombre como la combustión de combustibles fósiles como el diésel y el combustóleo, así como por la quema de leña, entre otros. Su efecto no sólo produce el calentamiento de la atmósfera, también deteriora la calidad del aire y se le ha asociado con efectos negativos graves sobre la salud humana, daños a diversos ecosistemas y a la infraestructura urbana.

[218] El benceno es un líquido incoloro e inflamable con un olor dulce, es parte natural del petróleo crudo y la gasolina, por lo tanto, el escape de los vehículos de motor, debe manejarse con sumo cuidado debido a su carácter cancerígeno.

[219] Se produce durante la manufactura de gasolina y de otros combustibles a partir de petróleo crudo.

[220] Obtenido normalmente por destilación del carbón fósil y de las fracciones más pesadas del petróleo.

[221] Líquido inflamable, incoloro, de olor similar a la gasolina. Se le encuentra en productos naturales tales como carbón y petróleo, como también en productos de manufactura como tinturas, insecticidas y pinturas.

parabuses o paraderos, el interior de los autobuses de transporte público y en autos particulares[222].

Sumando otros factores como la seguridad dentro del transporte público, así como la problemática de agresión sexual contra mujeres, los incidentes, accidentes y hechos delictivos que se presentan dentro del mismo, la falta de infraestructura para el uso del transporte público para las personas de la tercera edad[223] y personas con discapacidad.

Aunado a lo anterior, que en la ZMC, así como en todo el Estado de Morelos no existe información ni real ni actualizada en materia de transporte, por ejemplo: según las cifras del INEGI el Estado de Morelos cuenta con 5 mil 593 unidades de pasajeros, mientras que en la Secretaría de Movilidad y Transporte se tiene el registro al año 2018 de 4 mil 927 unidades concesionadas para el Estado[224]. Además, las supervisiones y revisiones a los vehículos que prestan el servicio de transporte público son escasas y no confiables, no se cuenta con estudios de factibilidad confiables, hay una falta de planes y programas de desarrollo urbano, la falta de actualización de la LTEM y su reglamento de acuerdo con las necesidades actuales, así como la falta de información que nos indique la vida útil y capacidad de las unidades de transporte público para cubrir la demanda.

Sin embargo, con fecha 17 de julio de 2019 en el periódico oficial se publicó el acuerdo por el cual se emiten los lineamientos para determinar la antigüedad máxima de las unidades del servicio de transporte público de pasajeros con itinerario fijo; este acuerdo menciona que es atribución del Secretario de Movilidad y Transporte el planear, organizar, regular, regularizar y vigilar y en su caso administrar el servicio de transporte público y privado y particular, basándose en el artículo 101 de la Ley de Transporte que cita: *"…los vehículos autorizados para la prestación del Servicio de Transporte Público de pasajeros se ajustaran a los lineamientos que la Secretaría emita respecto de aspectos técnicos, de*

[222] Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024. *Óp. Cit.,* p. 123.

[223] *Ibídem,* p. 116.

[224] *Ibídem,* p.131.

mantenimiento, comodidad, así como a las condiciones de accesibilidad para personas discapacitadas…..”, lo que en el caso del Estado de Morelos y en especifico en la zona metropolitana no acontece, y además, indica que es facultad del titular de la SMyT expedir lineamientos sobre aspectos técnicos relacionados con la determinación y establecimiento de la antigüedad máxima de las unidades del servicio de transporte público.

En relación con la antigüedad el acuerdo de forma general para todo el Estado de Morelos indica que para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros con itinerario fijo se podrá prestar de acuerdo con el tipo de vehículo y por la antigüedad: *“… a). - Tipo Autobús y tipo Minibús: 16 años; b). - Tipo Microbús 13 años; y c). -Tipo furgoneta y tipo panel: 10 años…*[225] .

La SMyT dió como fecha límite el primero de enero de 2020 para actualizar las unidades; y con fecha 07 de agosto de 2019 otorgo mediante publicación oficial la autorización para que los concesionarios pudieran otorgar en garantía sus concesiones para obtener financiamiento para la sustitución o adaptación de sus antiguas unidades que funcionan a base de gasolina o diésel y poder cambiarlas por unidades que funcionen a base de gas natural o energía eléctrica.

Tomando en consideración el artículo 38-BIS de la LTEM, que indica que la SMyT deberá regular el aspecto de la antigüedad y la vida útil de los vehículos en los cuales se presta el servicio de transporte público homologándose a la normatividad federal considerando las condiciones físicas, geográficas, terrestres y de urbanidad del Estado de Morelos; y que la legislación federal prevé en la LCyPyAF, que es facultad de la SCT otorgar concesiones y permisos de autotransporte federal, así como vigilar, verificar e inspeccionar los servicios de

[225] Acuerdo por el que se emiten los lineamientos para determinar y establecer la antigüedad máxima de las unidades del servicio de transporte público de pasajeros con y sin itinerario fijo, así como los del transporte público de carga en el Estado de Morelos. Publicado en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad” numero 5726, 17 de julio de 2019, p. 13. En http://periodico.morelos.gob.mx/periodicos/2019/5726.pdf, consultada el 18 de octubre de 2019.

autotransporte federal[226]. Y que entre los servicios de autotransporte federal se encuentra el de pasajeros[227] , que de acuerdo con el RAFySA conforme a la operación y el tipo de vehículo se clasifican en: de lujo, ejecutivo, primera, económico, mixto y transportación terrestre de pasajeros hacia puertos marítimos y aeropuertos[228].

Y en relación al transporte público con itinerario fijo que se utiliza en nuestra entidad, la clasificación de vehículo que encuadra con la legislación federal es la de autotransporte federal de personas tipo económico, el cual el RAFySA refiere que es aquel que: operará con paradas intermedias entre el origen y destino, con autobús integral o convencional, con antigüedad máxima de doce años al ingresar al servicio y límite en operación de quince años contados a partir del año de su fabricación. Asimismo, el acuerdo por el que se establecen las modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo así como para la operación del transporte privado de personas para los efectos del ingreso y fecha límite de operación de unidades vehiculares en dichos servicios publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha 31 de marzo de 2015, establece de igual forma que la vida útil para un vehículo de autotransporte de pasajeros de servicio económico es de quince años contados a partir de la fecha de su fabricación.

Si bien, el artículo 38-BIS de la LTEM señala que para determinar la antigüedad de los vehículos para la prestación del servicio de transporte público se considerarán las condiciones físicas, geográficas, terrestres y de urbanidad del Estado de Morelos, la autoridad deberá realizar estudios para determinar con exactitud la vida útil de los vehículos en cada zona: Cuernavaca, oriente y sur. Pues el desgaste es variable y se vincula con los costos de mantenimiento y por lo tanto la vida útil de los vehículos en las diferentes zonas del Estado de Morelos, debido a los derroteros explotados.

---

[226] Artículo 5 fracciones IV y V, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

[227] Artículo 33 fracción I de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

[228] Artículo 18 Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Estudios geográficos, de urbanidad, físicos y terrestres inexistentes hasta ahora, a pesar de la reciente publicación oficial que determina la antigüedad y vida útil de los vehículos que prestan el servicio de transporte público.

Lo anterior, es corroborable a partir de un ejercicio que se realizo con base al artículo 51 fracción XXXVIII y XLIV de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Morelos y que la SMyT como sujeto obligado tiene la obligación a atender.

Este se realizó mediante la solicitud de información pública con número 00831019[229] registrada en el sistema INFOMEX, mediante la cual se solicitó la siguiente información: "…*en relación al acuerdo publicado en el periódico oficial tierra y libertad con fecha 17 de julio de 2019, donde se determina y establece la antigüedad máxima de las unidades para el servicio de transporte púbico con itinerario fijo* ***solicito los estudios, informes o investigación que se hizo para determinar el tiempo máximo de vida útil, así como la ficha técnica o características de los nuevos automóviles que proponen para la prestación del servicio de transporte público con itinerario fijo***…"

Solicitud de información que fue recibida por el ingeniero Ramdy Roa Jiménez, titular de la unidad de transparencia de la dependencia quien tuvo a bien girar el oficio numero SMyT/UT/077/IX/2019[230] al maestro Ricardo Rendón Montealegre, Director General de Planeación Estratégica, Capacitación e Ingeniera de Transporte de la misma dependencia quien dio contestación a dicha solicitud mediante el oficio SMyT/DGPECIT/0301/IX/2019[231], en el cual informó:

"…la antigüedad máxima de las unidades del servicio de transporte público de pasajeros con itinerario fijo; se encuentra regulada por el artículo 151 del reglamento de transporte del Estado de Morelos, ordenamiento que fue publicado en el periódico oficial "Tierra y Libertad", numero 4635, de fecha 13 de agosto de ***2008****. En relación con la ficha técnica o características de los nuevos automóviles que*

[229] *Véase anexo 1.*

[230] *Véase anexo 2.*

[231] *Véase anexo 3.*

proponen para la prestación del servicio de transporte público con itinerario fijo, se informa que la Secretaría de Movilidad y Transporte no realiza esta actividad por no estar dentro del ámbito de sus atribuciones…"

Asimismo, se dio respuesta al solicitante mediante el oficio folio SMyT/UT/079/IX/2019[232].

Del ejercicio anterior, se aprecia por cuanto, a la antigüedad y vida útil de los vehículos, que la dependencia justifica que se encuentra regulada por el Reglamento de Transporte publicado con fecha 13 de agosto de 2008, el cual fue derogado por el artículo tercero transitorio de la Ley de Transporte vigente publicada en el periódico oficial 5172 de fecha 26 de marzo de 2014, en la cual también se ordenó en su transitorio décimo que se expidiera un nuevo reglamento conforme a la nueva ley, también resulta incongruente que no existan estudios físicos, geográficos, terrestres o de urbanidad para determinar la vida útil de los vehículos que prestan el servicio de transporte público no solo en la ZMC, si no en todo el Estado de Morelos.

Y por cuanto a la segunda solicitud respecto a la ficha técnica o características de los nuevos automóviles que proponen para el uso de transporte público resulta igualmente incongruente que la respuesta por parte de la dependencia sea que la SMyT no realiza dicha actividad, toda vez que la LTEM mediante su artículo 14 fracciones I, V y VIII faculta al titular de la misma al respecto y además de ser un hecho público que es atribución de esta dependencia como se puede apreciar en la sección de su página de internet oficial: http:/movilidadytransporte.morelos.gob.mx/node/48[233].

Así se puede percatar que el derecho a la movilidad apenas vislumbra y se le presta poco interés y atención en el Estado, a pesar de contar con un órgano especializado en la materia: la *SMyT* a la cual, en conjunto con su legislación las ha rebasado la realidad y carecen de una regulación para atender la situación actual.

---

[232] *Véase anexo 4.*

[233] *Véase anexo 5.*

IV.III.- PROPUESTA PARA LA EJECUCIÓN EN LA ZONA METROPOLITANA DE CUERNAVACA DEL ESTADO DE MORELOS DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO Y DE MEDIOS DE TRANSPORTE INTEGRADOS

Como se ha expuesto la situación actual del servicio de transporte público con itinerario fijo en el Estado de Morelos es grave y en consecuencia es un foco rojo que se debe de atender de forma inmediata en favor de la población morelense.

En primer lugar, nos encontramos con la situación de que se fijan parámetros que determinan la antigüedad y calidad de las unidades atendiendo a un reglamento ya derogado y no a verdaderos estudios de factibilidad y/o actuales para determinar el estado y condiciones óptimas de las unidades tanto en la ZMC como en la oriente y sur del Estado.

En segundo lugar, los vehículos por su edad y por la cantidad de flota existente resultan realmente preocupantes ya que son principales focos de contaminación ambiental.

En tercer lugar, al existir unidades relativamente *viejas* la calidad que oferta a los usuarios se ve disminuida sumando a ello que no cuentan los vehículos con adecuaciones para un correcto traslado de personas con discapacidad, mujeres embarazadas o de la tercera edad y mucho menos hablar de la infraestructura para el ascenso y descenso.

Consecuentemente otro foco de atención es la inseguridad dentro y fuera de los vehículos de transporte público, los accidentes, el acoso y otros factores que merman de igual forma la calidad del servicio para el usuario, aunado a que no se respetan las tarifas y el frecuente mal trato que se recibe por parte los operadores, hacen del transporte público con itinerario fijo un medio deficiente y que no cumple con las expectativas, ni cubre con las necesidades actuales.

En consecuencia el transporte público con itinerario fijo pasa por alto ordenamientos que debe de atender a nivel federal/nacional e instrumentos internacionales pues como ya se indicó al prestarse dicho servicio mediante vehículos que exceden desmedidamente la antigüedad resulta ser contaminante; no garantiza un servicio de calidad, seguro y confiable; resulta ser un medio de transporte excluyente y sin falta de regulación.

Aunque si bien la actual administración pública del Estado de Morelos reconoce la necesidad de tener un derecho a la movilidad eficiente, mediante su Plan de Desarrollo 2019-2024 y en su Programa Sectorial de Movilidad y Transporte 2019, esto no es suficiente y es necesario trabajar de manera intensa, inmediata y urgente no solo en legislaciones o planes de desarrollo, si no realmente aplicarlos para el mejor servicio de transporte público con itinerario fijo. Mediante bases solidas para el funcionamiento de dicho servicio con la finalidad de que cumpla con sus reales objetivos y que resulte ser amigable con el ambiente, sustentable, sostenible, resiliente, asequible y que permita el traslado de todas las personas de forma digna e incluyente.

A partir de que la autoridad siga las siguientes directrices: que se apeguen estrictamente a planes y programas de desarrollo urbano así como se actualice y se haga cumplir la LTEM y su reglamento, contar con un padrón real y actualizado de las unidades que explotan el servicio de transporte público, que las supervisiones y revisiones a los vehículos que prestan el servicio de transporte público sean frecuentes y confiables, que existan y se realicen de manera frecuente estudios de factibilidad confiables, que se de prioridad al ideal de sustentabilidad y con ello que resulte menos contaminante, que se tenga una ideal de que el transporte permita el traslado de forma digna e incluyente, siempre atendiendo a las necesidades de la población Morelense y de los usuarios del transporte público con itinerario fijo, lo cual en consecuencia traerá bienestar a toda la población morelense.

Porque como ya se indicó, si bien la actual administración considera poner atención en relación al derecho a la movilidad y al servicio de transporte público como lo es con la publicación oficial de fecha con fecha 17 de julio de 2019 por la

cual se ordena la renovación de los vehículos de servicio público y en la que se determinó como fecha límite 01 de enero de 2020 para actualizar las unidades del servicio; y la de fecha 07 de agosto de 2019 en la cual se otorgo autorización para que los concesionarios pudieran otorgar en garantía sus concesiones para obtener financiamiento para la sustitución o adaptación de sus antiguas unidades que funcionan a base de gasolina o diésel y poder cambiarlas por unidades que funcionen a base de gas natural o energía eléctrica.

Considero que no es suficiente, ya que es necesario implementar otros medios de transporte público con itinerario fijo en la ZMC, como lo es la propuesta de un SITRAM el cual sea apto, adecuado, que cubra con las necesidades físicas, económicas y sociales actuales. Asimismo, también de medios de transportes que se integren al SITRAM y que funcionen como alimentadores de este.

El Estado como garante de la protección de los derechos humanos de todas las personas, tiene la obligación de velar, proteger y procurar su respeto y el ejercicio de ellos, por lo cual debe proteger el ejercicio del derecho a la movilidad, de su jerarquía, y en el caso que nos ocupa, procurar el servicio de transporte público con itinerario fijo, pues el Estado debe vigilar su correcto funcionamiento en diversas índoles, como lo es el cuidar que todos tengan acceso, la correcta regulación de las tarifas, que sea un servicio de calidad y un transporte amigable con el medio ambiente.

Actualmente el servicio de transporte público con itinerario fijo se encuentra concesionado a particulares, y en sí a determinado sector de líderes transportistas, que incluso cuentan con más concesiones que las permitidas por la Ley, monopolizando así el servicio y beneficiándose inequitativamente a comparación de otros concesionarios. Ocasionando con ello que el servicio que se presta, al menos en la ZMC sea de mala calidad y altamente contaminantes. Ya que al parecer los concesionarios no tienen la más mínima intención de mejorarlo pues sobreponen sus intereses particulares al bienestar de la sociedad.

Siendo que esto no debería ser así, pues incluso existe una sentencia de la Corte Constitucional de Colombia que prevé: *“…por cuanto a los servicios públicos*

son una actividad económica que compromete la satisfacción de las necesidades básicas de la población y por ello mismo la eficiencia de ciertos derechos fundamentales, la intervención del Estado en la actividad de los particulares que asumen empresas dedicadas a este fin es particularmente intensa y su prestación se somete a especial regulación y control…". Esta obligación implica que el Estado asuma un papel rector en la planeación y regulación del sistema de movilidad con el objetivo de asegurar la existencia, integración e interconexión, de los diversos medios de transporte, de infraestructura vial y de apoyo al espacio público en toda la ciudad[234].

Actualmente la movilidad en el Estado de Morelos tiene una estructura distorsionada, pues cuentan con vehículos de baja capacidad como lo son los colectivos, taxis y vehículos particulares, existe una proliferación de pirataje entre rutas y taxis, el uso de otros medios de transporte público se encuentra fuera de la legalidad y por ende son de alta peligrosidad para el usuario como los mototaxis y bicitaxis. Por lo cual, el papel del derecho a la movilidad tiene el reto de contrarrestar la problemática que se vive en la actualidad, cumplir y hacer cumplir el marco normativo.

Sin embargo, no solamente se tiene que reconocer la problemática, si no resolverla pensando en las necesidades actuales, a futuro, con conciencia de innovación y actualización.

En primer lugar, se debe atender, como ya se mencionó, proyectos que consideren la movilidad en todos sus ámbitos, considerando en primer lugar a los peatones, pues es importante resaltar que todos en algún momento del día somos peatones y somos actores vulnerables de la calle y a los que más olvidados se tiene, son pocas las obras que toman en cuenta la construcción o rehabilitación de banquetas, de pasos peatonales, entre otros[235].

---

[234]Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, "Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012", *Op. Cit*. p. 41.

[235] Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Morelos 2019-2024, *Op. Cit.,* p.109.

En segundo termino debe de considerarse al transporte no motorizado, aunque en algunos municipios del Estado de Morelos (Cuautla, Jojutla, Tlayacapan, entre otros), cuentan con condiciones para adoptar bicicleta como parte de la vida cotidiana y que incluso ofertan de forma turística, pues ofrecen rutas para ciclismo de montaña, ciclismo extremo y en muchas de estas localidades la bicicleta ya es una opción de transporte, aún sin contar con la infraestructura y seguridad necesaria[236] y no regulada. En relación con la ZMC no debe de pasar desapercibida la topografía que dificulta la adopción de la bicicleta como medio de transporte, pero que no es impedimento ya que la bicicleta se puede utilizar para traslados cortos y puede estar acompañada de equipamiento en el transporte público que facilite los trayectos en calles y avenidas con pendientes pronunciadas[237].

En relación al transporte público, privado y particular en los últimos años estudios realizados en la calidad del aire en el Estado de Morelos arrojó que en el 2016 se encontró que los microambientes donde se encontraron las mayores concentraciones de monóxido de carbono, carbono negro y benceno, tolueno, xileno y etilbenceno (BTEX), fueron los parabuses o paraderos, el interior de los autobuses de transporte público y en autos particulares; es decir los lugares donde hay mayor presencia de emisiones vehiculares[238].

Por lo cual es necesario prestar atención en promover que el transporte público utilice combustibles amigables con el medio ambiente mediante el uso de gas o biogás, por lo cual en términos de consumo de energía, el *transporte público masivo***,** resulta el más eficiente, porque supera en costos y consumo de espacio y combustible, al transporte privado y al transporte público individualizado[239].

El Plan de Desarrollo actual tiene como uno de sus objetivos estratégicos modernizar el transporte público para que se cuente con mejores estándares de calidad, confiabilidad y seguridad. Pues como ya se dijo Morelos enfrenta grandes

---

[236] *ídem.*

[237] *Ídem.*

[238] *Ibídem,* p.108.

[239] *Ibídem,* p. 128.

retos como el trafico, el aumento de tiempo en los trayectos, el alto gasto en transporte, la contaminación y los accidentes viales que disminuyen la calidad de vida de la ciudadanía e imponen altos gastos sociales y monetarios a la sociedad[240].

Para ésto el gobierno debe de tomar decisiones que lleven al mejoramiento de la movilidad, la reducción de tiempo y costos, crear políticas públicas que contemplen medidas de planificación territorial y urbana para satisfacer las diferentes necesidades[241] de la sociedad.

En su eje rector 5 denominado *modernidad para los morelenses*, establece la modernización del transporte público como el de adecuar la legislación en la materia, establecer tarifas y horarios fijos, capacitación a los choferes y concesionarios, incluso el cambio de unidades vehiculares por aquellas que usen gas natural, entre otras. Sin embargo, aun no se plantea que el transporte sea accesible o incluyente a todas las personas pues igual resulta que el ascenso y descenso para personas con discapacidad o de la tercera edad resulte inadecuado e incluso peligroso para su integridad física, así como tampoco cuentan con la infraestructura adecuada para brindar el servicio de calidad a esta población vulnerable, ahora el cambio de vehículos que usen gas natural resulta un gran avance para reducir la contaminación ambiental, pero pasa desapercibido la contaminación visual y sonora, así como el congestionamiento vial que se hará aún por la excesiva flota de *rutas* que prestan el servicio de transporte público sumando a ello los vehículos privados y particulares.

Como bien refiere el Plan de Desarrollo del Estado de Morelos 2019-2024, el *transporte público masivo***,** resulta ser el más eficiente, porque supera en costos y consumo de espacio y combustible, al transporte privado y al transporte público individualizado. Por lo cual, se debe considerar de nueva cuenta la implementación de un SITRAM para la ZMC logrando que la capital morelense se postule como una de las zonas más eficientes, incluyentes, sustentables, sostenibles y de calidad del país.

---

[240] *Ibídem*, p. 132.

[241] *Ibídem*, p.126.

De acuerdo con lo expuesto en el presente trabajo se concluye que el derecho a la movilidad apenas vislumbra y se le da el debido reconocimiento en la entidad, aun contando con un organismo especializado pues las autoridades no se encuentran capacitadas y el marco normativo por el cual regulan su ejercicio se encuentra desfasado para atender la realidad actual de la población morelense.

Por lo que respecta al transporte público y de manera especifica el de *itinerario fijo*, el servicio se encuentra concesionado a particulares, los cuales lo prestan sin calidad y de forma altamente contaminante, pues las unidades y la infraestructura donde se lleva a cabo dicho servicio es disfuncional, sin acceso para todas las personas, sin seguridad y perjudicial para toda la sociedad pues genera no solo contaminación atmosférica, si no también visual y sonora debido a los congestionamientos vehiculares que se viven a diario. Lo anterior, trae como consecuencia que el gobierno del Estado de Morelos desatienda lo establecido en instrumentos internacionales y en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Atender la problemática del transporte público tiene que ser de manera inmediata y urgente y siempre supervisado por el estado como órgano garante y protector de derechos, implementando nuevos medios que beneficien a la población y al medio ambiente, por lo cual el presente trabajo propone que se retome la implementación de un Sistema Masivo de Transporte y de medios alimentadores de este, como vías peatonales, ciclistas e incluso de otros medios de transporte público que alimenten al principal mediante arterias que lleven a donde se encuentra instaurado este y desalentar el uso de transporte particular.

La implementación en la ZMC del SITRAM debe de tomar en cuenta los estudios previos realizados en la gestión administrativa 2012-2018 respecto al Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable que fueron realizados con recursos públicos destinados en su momento para ello, por lo cual se debe implementar la restructuración a partir de 4 fases:

1.- Fase de transformación del transporte urbano, implementando tecnologías tipo “Bus Rapid Transit”: con carril confinado cuando el espacio vial lo permita sobre

el corredor con mayor demanda en la Zona Metropolitana de Cuernavaca, creación del Corredor Plan de Ayala integrado con un sistema alimentador o complementario de transporte[242].

2.- Fase de transformación del transporte urbano, continuando con la transformación del transporte público mediante sistemas integrados en el segundo corredor con mayor demanda en la Zona Metropolitana de Cuernavaca: Corredor Emiliano Zapata con sistema alimentador complementario e integración física y en la medida de lo posible, tarifaria con el corredor Plan de Ayala[243].

3.- Fase de transformación del transporte urbano, modernizando mediante un sistema de interconexión de rutas sobre la Carretera México-Cuernavaca para determinar paradas preestablecidas y bahías de ascenso y descenso y conectividad con el sistema urbano de transporte público de la Zona Metropolitana de Cuernavaca[244].

4.- Fase final de transformación del transporte urbano, elevando la capacidad del Sistema de Transporte Público de rutas transversales a corredores tronco alimentados para completar el enmallado estructural de la zona metropolitana[245].

Lo anterior no resulta un lujo si no una necesidad para toda la población morelense, pues es necesario priorizar la actualización del transporte público. Considerando que los autobuses ideales para la prestación del servicio público con itinerario fijo son aquellos que usen gas natural; con capacidad de 100 o mas pasajeros; con plataformas altas y puestas automáticas; que cuenten con un sistema de recaudo con lo cual se reducirían acciones incorrectas en el uso del transporte masivo como: evitar la caída de personas, reducir la posibilidad de accidentes como atropellamientos, cruces de calle indebidos, y acceso a la estación

---

[242] Desarrollo, Tecnología y Planeación S.A. de C.V. Corporativo Punta Santa Fe, “Plan Integral de Movilidad Urbana y Sustentable para la Zona Metropolitana de Cuernavaca”, *Óp. Cit.* P. 152.

[243] *Ibídem*, pp. 152 y 153.

[244] *Ídem.*

[245] *Ibídem*, p. 154.

por otro lado distinto a la zona de pago[246]; también es necesario que cuenten con paneles de información en los que se pueda brindar información al usuario como puntos de atención al usuario; información vía pagina web; call center; y que se tenga en cuenta un sistema de información que permita al usuario acceder y conocer rutas, servicios, frecuencias, horarios, estadísticas generales del sistema, estado actual y demás información relevante de la operación[247].

---

[246] DTP Consultores, Desarrollo, Tecnología y Planeación S.A. de C.V., "Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), y Desarrollo de Operación de Corredores Troncales de Transporte Masivo en la Zona Metropolitana de Cuernavaca (ZMC) ubicada en el municipio de Cuernavaca en el Estado de Morelos, componente Tecnológico, México, diciembre 2016, p.136.

[247] I*bídem,* p.149.

ANEXOS

ANEXO 1

PLATAFORMA NACIONAL DE TRANSPARENCIA
MORELOS

Acuse de Recibo de Solicitud de Información

Cuernavaca, Morelos, **02/09/2019**

Hemos recibido exitosamente su solicitud de información, con los siguientes datos:

Número de folio :	**00831019**
Fecha y hora de recepción:	**02/09/2019 00:00**
Nombre del solicitante:	**Jorge Alberto Ramírez Crescencio**
Nombre del sujeto obligado:	**Secretaría de Movilidad y Transporte**
Información Solicitada:	

En relación al acuerdo publicado en el periodico oficial tierra y libertad con fecha 17 de julio de 2019 donde se determina y establece la antigüedad maxima de las unidades para el servicio de transporte publico con itinerario fijo, solicito los estudios, informes o investigación que se hizo para determinar el tiempo máximo de vida util.

Archivo adjunto:	**Solicitud Vida util.docx**
Tipo de Solicitud:	**Información Pública**
Medio de Acceso a la Información:	**Electrónico a través del sistema de solicitudes de acceso la Información de la PNT**

Plazos de respuesta y posibles notificaciones a su solicitud de información.

Para Información Pública.

Fecha límite para una respuesta a su solicitud:	**17/09/2019**	Art. 103 LTAIPEM
Fecha límite para una prevención:	**05/09/2019**	Art. 100 LTAIPEM
Fecha límite de respuesta cuando se solicitó prórroga:	**01/10/2019**	Art. 103 LTAIPEM

Para Habeas Data Acceso (Datos Personales)

Fecha límite para una respuesta de Acceso a Datos Personales:	**09/09/2019**
Fecha límite para una respuesta de Corrección de Datos:	**24/09/2019**

Observaciones.

Los diez días hábiles a que refiere el artículo 103 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Informacion Pública del Estado de Morelos (LTAIPEM), comenzarán a computarse a partir del día hábil siguiente a la fecha de recepción. La solicitud recibida después de las 17:00 horas de un día hábil o en cualquier hora de un día inhábil, se tendrá por recibida al día hábil siguiente. Las notificaciones oficiales se realizarán a través del Sistema Infomex Morelos. Para dar seguimiento a una solicitud de información, debe ingresar al sistema y consultar su número de folio.

Para Información Pública:

Si usted recibe una notificación de prevención, y no la responde en el tiempo establecido por la LTAIPEM (5 días hábiles), su solicitud será desechada por el sistema.

Para Información de Habeas Data:

Para continuar con el trámite de su solicitud, debe presentarse en las oficinas de la Unidad de Transparencia del sujeto obligado con copia de su credencial de elector para acreditar su personalidad, conforme a lo dispuesto por los artículos 171 y 172 de la LTAIPEM.

Solicitud de información 00831019.

ANEXO 2.

MORELOS 2018 - 2024

MORELOS

Secretaría de Movilidad y Transporte

RECIBIDO

Dependencia: **Secretaría de Movilidad y Transporte**
Departamento: Oficina del Secretario
Número de Oficio: **SMyT/UT/077/IX/2019**

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar y de la Conmemoración de los Ciento Cincuenta Años de la Erección del Estado de Morelos"

Cuernavaca, Morelos; a 02 de Septiembre del 2019.

MTRO. RICARDO RENDÓN MONTEALEGRE
DIRECTOR GENERAL DE PLANEACIÓN ESTRATÉGICA, CAPACITACIÓN E INGENIERÍA DE TRANSPORTE.
PRESENTE.

Por medio del presente me permito comunicarle que se presentó a través del sistema Infomex la solicitud de información pública por el **C. Jorge Alberto Ramírez Crescencio** con folio: **00831019** consistente en:

> "En relación al acuerdo publicado en el periódico oficial tierra y libertad con fecha 17 de julio de 2019 donde se determina y establece la antigüedad máxima de las unidades para el servicio de transporte público con itinerario fijo, **solicito los estudios, informes o investigación que se hizo para determinar el tiempo máximo de vida útil, así como la ficha técnico o características de los nuevos automóviles que proponen para la prestación del servicio de transporte público con itinerario fijo."**

Derivado de lo anterior, le solicito proporcione en un plazo no mayor de **5 días hábiles** a esta Unidad de Transparencia la información requerida y no violentar el derecho de acceso a la información pública, lo anterior con fundamento en el artículo ***103*** de la ***Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Morelos.***

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE

ING. RAMDY ROA JIMÉNEZ
TITULAR DE LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx

Transporte Morelos

@SMyT_Morelos

Oficio numero SMyT/UT/077/IX/2019.

ANEXO 3.

Secretaría de Movilidad y Transporte
MORELOS PODER EJECUTIVO
OFICINA DEL SECRETARIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE
RECIBIDO FECHA 2-Sep-19 HORA 14:39 POLIS Transp.

MORELOS 2018 - 2024

MORELOS ANFITRIÓN DEL MUNDO

Dependencia: Secretaría de Movilidad y Transporte
Sección: Dirección General de Planeación Estratégica, Capacitación e Ingeniería de Transporte
Número de Oficio: SMyT/DGPECIT/0301/IX/2019

"2019, Año del Caudillo del Sur, Emiliano Zapata Salazar y de la Conmemoración de los Ciento Cincuenta años de la Erección del Estado de Morelos"

Cuernavaca, Morelos, a 2 de septiembre de 2019.

ING. RAMDY ROA JIMÉNEZ
TITULAR DE LA UNIDAD DE TRANSPARENCIA
PRESENTE

En atención a su Oficio número: SMyT/UT/077/IX/2019, de fecha 2 de septiembre del presente año; y en respuesta a la solicitud presentada a través del Sistema INFOMEX, por parte del C. Jorge Alberto Ramírez Crescencio, con folio: 00831019, consistente en:

"En relación al acuerdo publicado en el periódico oficial tierra y libertad con fecha 17 de julio de 2019, donde se determina y establece la antigüedad máxima de las unidades para el servicio de transporte público con itinerario fijo, ***solicito los estudios, informes o investigación que se hizo para determinar el tiempo máximo de vida útil, así como la ficha técnica o características de los nuevos automóviles que proponen para la prestación del servicio de transporte público con itinerario fijo****".*

Al respecto, me permito informarle que la antigüedad máxima de las unidades del servicio de transporte público de pasajeros con itinerario fijo; se encuentra regulada por el artículo 151 del Reglamento de Transporte para el Estado de Morelos, ordenamiento que fue publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 4635, de fecha 13 de agosto de 2008.

En relación a la ficha técnica o características de los nuevos automóviles que proponen para la prestación del servicio de transporte público con itinerario fijo, se informa que la Secretaría de Movilidad y Transporte no realiza esta actividad por no estar dentro del ámbito de sus atribuciones legales.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE

MTRO. RICARDO RENDÓN MONTEALEGRE
ENCARGADO DE DESPACHO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN ESTRATÉGICA, CAPACITACIÓN E INGENIERÍA DE TRANSPORTE

C.c.p.- Víctor Mercado Salgado.- Secretario de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado de Morelos.- Para su superior conocimiento.

http://morelos.gob.mx Gobierno Estado de Morelos @GobiernoMorelos

Oficio numero: SMyT/DGPECIT/301/IX/2019.

ANEXO 4.

PLATAFORMA NACIONAL DE TRANSPARENCIA
MORELOS
Acuse de Recibo de Solicitud de Información

Cuernavaca, Morelos, **02/09/2019**

Hemos recibido exitosamente su solicitud de información, con los siguientes datos:

Número de folio :	**00831019**
Fecha y hora de recepción:	**02/09/2019 00:00**
Nombre del solicitante:	**Jorge Alberto Ramírez Crescencio**
Nombre del sujeto obligado:	**Secretaría de Movilidad y Transporte**
Información Solicitada:	**En relación al acuerdo publicado en el periodico oficial tierra y libertad con fecha 17 de julio de 2019 donde se determina y establece la antigüedad maxima de las unidades para el servicio de transporte publico con itinerario fijo, solicito los estudios, informes o investigación que se hizo para determinar el tiempo máximo de vida util.**
Archivo adjunto:	**Solicitud Vida util.docx**
Tipo de Solicitud:	**Información Pública**
Medio de Acceso a la Información:	**Electrónico a través del sistema de solicitudes de acceso la información de la PNT**

Plazos de respuesta y posibles notificaciones a su solicitud de información.

Para Información Pública.

Fecha límite para una respuesta a su solicitud:	**17/09/2019**	Art. 103 LTAIPEM
Fecha límite para una prevención:	**05/09/2019**	Art. 100 LTAIPEM
Fecha límite de respuesta cuando se solicitó prórroga:	**01/10/2019**	Art. 103 LTAIPEM

Para Habeas Data Acceso (Datos Personales)

Fecha límite para una respuesta de Acceso a Datos Personales:	**09/09/2019**
Fecha límite para una respuesta de Corrección de Datos:	**24/09/2019**

Observaciones.

Los diez días hábiles a que refiere el artículo 103 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Morelos (LTAIPEM), comenzarán a computarse a partir del día hábil siguiente a la fecha de recepción. La solicitud recibida después de las 17:00 horas de un día hábil o en cualquier hora de un día inhábil, se tendrá por recibida al día hábil siguiente. Las notificaciones oficiales se realizarán a través del Sistema Infomex Morelos. Para dar seguimiento a una solicitud de información, debe ingresar al sistema y consultar su número de folio.

Para Información Pública:

Si usted recibe una notificación de prevención, y no la responde en el tiempo establecido por la LTAIPEM (5 días hábiles), su solicitud será desechada por el sistema.

Para Información de Habeas Data:

Para continuar con el trámite de su solicitud, debe presentarse en las oficinas de la Unidad de Transparencia del sujeto obligado con copia de su credencial de elector para acreditar su personalidad, conforme a lo dispuesto por los artículos 171 y 172 de la LTAIPEM.

Oficio numero SMyT/UT/079/IX/2019.

ANEXO 5

Unidades del transporte público en Morelos serán sustentables [1]

[2]

- **La SMyT anunció el financiamiento a concesionarios para que renueven las unidades y además implementen sistemas que no contaminen el medio ambiente**

La Secretaría de Movilidad y Transporte (SMyT) anunció la implementación de una estrategia que permita renovar las unidades del transporte público y que además tengan sistemas de combustión amigables con el medio ambiente, para disminuir los índices de contaminación.

El titular de la SMyT, Víctor Mercado Salgado, expuso que el pasado 07 de agosto se publicó en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", la autorización a los transportistas para que dejen en garantía su concesión a cambio de obtener el financiamiento que será por conducto de Nacional Financiera (Nafin), con quien ya firmaron un convenio.

El director de Planeación Estratégica, Capacitación e Ingeniería de Transporte, Ricardo Rendón Montealegre, precisó que la estrategia podrá llevarse a cabo con base en el artículo 55 de la Ley de Transporte del Estado de Morelos, donde establece que la concesión podrá otorgarse en garantía por la autorización del gobernador Cuauhtémoc Blanco Blavo, con el objetivo de que sirva para sustituir las unidades.

Además, los transportistas que hagan uso de este beneficio obtendrán la extensión a 10 años de su concesión y la condonación del pago por la renovación de sus derechos de concesión.

El secretario Víctor Mercado reiteró que es compromiso del Gobernador, mejorar el transporte púbico en la entidad y además generar acciones que permitan condiciones favorables con el medio ambiente en Morelos.

Por su parte, el secretario de Desarrollo Sustentable, Constantino Maldonado Krinis, señaló la importancia de transitar hacia el uso de automotores híbridos, eléctricos o de gas natural, con lo que se estarán disminuyendo los gases contaminantes.

FUENTES DE CONSULTA

Legislación

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Ley de Movilidad del Distrito Federal.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos.

Ley de Transporte del Estado de Morelos.

Ley de Transporte del para el Estado de Puebla.

Ley de Movilidad del Estado de México.

Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro.

Ley de Planeación del Estado de Querétaro.

Ley de Movilidad del Distrito Federal

Reglamentos

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Puebla.

Reglamento de la Ley de Planeación del Estado de Querétaro

Reglamento de transporte para el Estado de Morelos.

Publicaciones en periódicos oficiales.

Periódico oficial “Tierra y Libertad”, numero 5152, Morelos, México, 01 de enero de 2014.

Decreto numero novecientos noventa y dos, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Estado de Morelos y de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos. Publicada en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad”, numero 5416, 22 de julio de 2016.

Decreto por el que se establecen diversas medidas administrativas con relación a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo previsto por la Ley de Transporte del Estado de Morelos. Publicado en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad”, numero 5423, 14 de agosto de 2016.

Acuerdo por el que se establecen modalidades en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros y turismo, así como para la operación del transporte privado de personas, para los efectos del ingreso y fecha límite de operación de unidades vehiculares en dichos servicios. Publicado en el Diario Oficial de la Federación, 31 de marzo de 2015.

Decreto número dos mil trescientos cuarenta y nueve.- Por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos; de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Morelos; de la Ley de Transporte del Estado de Morelos, y de la Ley Estatal de Planeación; con motivo del paquete económico 2018. Publicado en el periódico oficial “Tierra y Libertad” numero 5565, 31 de diciembre de 2017.

Gaceta Oficial del Distrito Federal numero 1965 Bis, Principios de la movilidad, Acuerdo por el que se aprueba el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, 15 de octubre de 2014.

Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5207, Morelos, México, 23 de julio de 2014.

Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5350, Morelos, México, 08 de diciembre de 2015.

Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5482, Morelos, México, 16 de marzo de 2017.

Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 4576, Morelos, México, 12 de diciembre de 2007.

Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5314, Morelos, México, 05 de agosto de 2015.

Decreto número mil cuatrocientos ochenta y ocho. - Por el que se reforma el artículo 111, fracciones III, IV y V del artículo 130, fracción I párrafo primero y fracción II párrafo primero del artículo 135 de la Ley de Transporte del Estado de

Morelos. Publicado en el periódico oficial “Tierra y Libertad” 5478, Morelos, México, 01 de marzo de 2007.

Decreto dos mil ciento noventa y nueve, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Morelos y de la Ley de Transporte del Estado de Morelos. Publicada en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5513, Morelos, México, 16 de julio de 2017.

Decreto número dos mil ochocientos cincuenta y siete. - Por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Estado de Morelos. Publicada en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5600, Morelos, México, 16 de mayo de 2018.

Fe de Erratas al Decreto por el que se establecen diversas medidas administrativas con relación a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo previsto por la Ley de Transporte del Estado de Morelos. Publicada en Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5424, Morelos, México, 15 de agosto de 2016.

Decreto por el que se reforma el diverso por el que se establecen diversas medidas administrativas con relación a la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo previsto por la Ley de Transporte del Estado de Morelos. Publicado en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad” 5427, Morelos, México, 19 de agosto de 2016.

Decreto por el cual se reformaban, adicionaban y derogaban diversas disposiciones de la Ley de Transporte para el Estado de Puebla, y el decreto por el que se creaba el organismo público descentralizado denominado “Carreteras de Cuota-Puebla”. Puebla, México, publicado en el periódico oficial “Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza”, 10 de junio de 2014.

Decreto del Poder Ejecutivo por el que expide el Reglamento Interior del Organismo Público Descentralizado denominado Carreteras de Cuotas Puebla. Publicado en el Periódico Oficial “Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza”, Puebla, México, 12 de septiembre de 2014.

Decreto cuatrocientos ochenta y seis. - Por el que se expide la Ley de Movilidad del Estado de México. Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano del Estado de México, México, 12 de agosto de 2015.

Decreto doscientos setenta y ocho, Publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano del Estado de México, México, 31 de marzo de 2011.

Aviso por el que se aprueba el establecimiento del sistema de transporte público denominado “corredores de transporte público de pasajeros del distrito federal. Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, México, 24 de septiembre de 2004.

Aviso por el cual se aprueba el establecimiento del corredor de transporte público de pasajeros “METROBUS”, Insurgentes. Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, México, 01 de octubre de 2004.

Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el corredor de transporte público de pasajeros “Metrobús” Insurgentes. Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, México, 12 de noviembre de 2004.

Acuerdo que establece y autoriza la nueva identificación cromática de los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros con itinerario fijo en el Estado

de Morelos. Publicado en el periódico oficial “Tierra y Libertad” 5685, Morelos, México, 13 de marzo de 2019.

Aviso para el inicio de la Revista Mecánica correspondiente al ejercicio fiscal 2019. Publicado en el periódico oficial “Tierra y Libertad” numero 5692, México, 29 de marzo de 2019.

Acuerdo por el que se emiten los lineamientos para determinar y establecer la antigüedad máxima de las unidades del servicio de transporte público de pasajeros con y sin itinerario fijo, así como los del transporte público de carga en el Estado de Morelos. Publicado en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad” numero 5726, México, 17 de julio de 2019.

Instrumentos internacionales

Carta Mundial de Derecho a la Ciudad.

Declaración Universal de los Derechos Humanos versión comentada, Universidad Autónoma de México, México, 1998.

Declaración Universal de los Derechos Humanos.

Conferencia Especializada Interamericana sobre Derechos Humanos (B-32).

Convención Americana sobre Derechos Humanos, Themis-Programa Estado de Derecho para Latinoamericana, México, 2014.

Convención sobre la eliminación de todas formas de discriminación a la mujer.

Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad.

Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad.

Convención Interamericana sobre la protección de los derechos humanos de las personas mayores.

Organización de las Naciones Unidas, “Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos (hábitat II)”, 1996.

Organización de las Naciones Unidas, “*Nueva Agenda Urbana”*, 2017.

Naciones Unidas México, Agenda 2030, 2018.

Naciones Unidas, La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, Una Oportunidad para América Latina y el Caribe, 2018.

Planes Estatales de desarrollo

Gobierno del Estado de Morelos, Plan de desarrollo 2013-2018.

Gobierno del Estado de Morelos, Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024.

Gobierno del Estado de Morelos, Programa Sectorial de Movilidad y Transporte 2019-2024.

Gobierno del Estado de Querétaro, Programa Estatal de Transporte Querétaro 2016-2021.

Gobierno del Estado de Puebla. Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017.

Bibliografía

Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, “Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012”, México, 2013.

Comisión Nacional de Derechos Humanos, “Movilidad y derechos humanos", México, 2016.

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, “Anatomía de la movilidad en México”, México, 2016.

MENDOZA – HAUCHECORNE, Elisa, “La movilidad urbana como un modus operandi que edifica a las ciudades”, Economía, Sociedad y Territorio, Vol. XIII, Numero 42, mayo-agosto 2013, El Colegio Mexiquense, A.C., México, 2013.

JAUREGUI, Luis, “La historia de los transportes en México”, México, 2016.

FONSECA, RODRIGUEZ, J,M, “La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades”, en Pakkat: Revista de Tecnología y Sociedad, año 4, numero 7, México, 2014-2015.

GONZALEZ, MARTIN, Nuria, “Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad”, Anuario Mexicano de Derecho Internacional, Volumen VIII, Instituto de Ciencias Jurídicas de la Universidad Autónoma de México, México, 2018.

SZÉKELY, Alberto, “Instrumentos fundamentales de derecho internacional público”, Universidad Autónoma de México, México, 1989.

HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, Rosario, “Análisis preliminar de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano”, Gobierno del Estado de México, México, 2017.

AGUILAR CUEVAS, Magdalena, “Las tres generaciones de los derechos humanos, Derechos Humanos” Órgano Informativo de la Comisión de Derechos Humanos del Estado de México, Toluca México, 1998.

Tesis o trabajos de investigación

PANTOJA, PEREZ, A., “Estudio y propuesta de vialidad en el centro histórico de Cuernavaca, peatonal, vehicular y transporte público”, Tesina, Facultad de Arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Morelos, México, 2005.

Publicaciones periódicas, artículos y revistas físicas y/o virtuales

CINTA, Guillermo, “Historia del transporte (I)”, Periódico La Unión de Morelos, México, 2014.

CINTA, Guillermo, “Historia del transporte (II)”, Periódico La Unión de Morelos, México, 2014.

ADALID, Tatiana, “Releva Metrobús a microbuses”, periódico Reforma, México, 21 de septiembre de 2003.

RO, Hem, “Destacan beneficios del Méxibús y Méxicable en foro internacional de movilidad”. Publicado en periódico digital HOYESTADO.COM, México, 14 de enero de 2018.

ROSADO VARGAS, Isaías, “Destaca IQT Beneficios del nuevo QROBUS”, periódico digital Queretaro24, México, 29 de octubre de 2017.

CORDERO, Violeta, “Metrobús evita 145 mil toneladas de emisiones”, Periódico digital Contra Replica, México, 09 de noviembre de 2018.

Sitios web

http://rutapuebla.mx

http://sitramytem.edomex.gob.mx

https://www.metrobus.cdmx.gob.mx

https://www.iqt.gob.mx

Otros

DTP Consultores, Desarrollo, Tecnología y Planeación S.A. de C.V., “Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), y Desarrollo de Operación de Corredores Troncales de Transporte Masivo en la Zona Metropolitana de Cuernavaca (ZMC) ubicada en el municipio de Cuernavaca en el Estado de Morelos, componente Tecnológico.

Desarrollo, Tecnología y Planeación S.A. de C.V. Corporativo Punta Santa Fe, “Plan Integral de Movilidad Urbana y Sustentable para la Zona Metropolitana de Cuernavaca”, México, 2016.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Encuesta Nacional de Calidad de Impacto Gubernamental (ENCIG 2017), Características del servicio de transporte público automotor en el Estado de Puebla, México, 2018.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Encuesta Nacional de Calidad de Impacto Gubernamental (ENCIG 2017), Características del servicio de transporte público automotor en el Estado de México, México, 2018.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Encuesta Nacional de Calidad de Impacto Gubernamental (ENCIG 2017), Características del servicio de transporte público automotor en el Estado de Querétaro, México, 2018.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Encuesta Nacional de Calidad de Impacto Gubernamental (ENCIG 2017), Características del servicio de transporte público automotor en la ciudad de México, México, 2018.