



**Universidad Autónoma de San Luis Potosí**

**Facultad de Contaduría y Administración**

**División de Estudios de Posgrado**

*Tesis*

**Determinación de la factibilidad y viabilidad de la municipalización  
del transporte público en el Estado de San Luis Potosí:  
Perspectiva de diferentes actores públicos y sociales**

*Que presenta:*

**Erwin Alberto Morales García**

*Para obtener el grado de:*

**Maestro en Administración con Enfoque en Gestión Pública**

*Director de Tesis:*

**Dr. Miguel Ángel Vega Campos**

**San Luis Potosí, S.L.P.**

**Junio de 2016.**



*Tesis*

**Determinación de la factibilidad y viabilidad de la municipalización  
del transporte público en el Estado de San Luis Potosí:  
Perspectiva de diferentes actores públicos y sociales**

*Que presenta:*

**Erwin Alberto Morales García**

*Para obtener el grado de:*

**Maestro en Administración con Enfoque en Gestión Pública**

**Dr. Miguel Ángel Vega Campos**

**Director**

**Dr. Carlos González López**

**Asesor**

**M.A. Esther Castañón Nieto**

**Asesor**

**San Luis Potosí, S.L.P.**

**Junio de 2016.**



**Universidad Autónoma de San Luis Potosí**  
**Sistema de Bibliotecas**  
**Dirección de Biblioteca Virtual**  
Zona Universitaria C.P. 78290 Tel. 8262306,  
San Luis Potosí, S.L.P. México

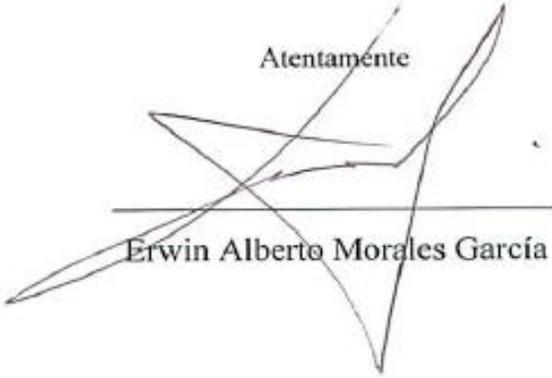


El que suscribe **Erwin Alberto Morales García**, en el carácter de autora y titular de la tesis que lleva por nombre: **Determinación de la factibilidad y viabilidad de la municipalización del precio del transporte público en el Estado de San Luis Potosí: perspectiva de distintos actores públicos y sociales**. En lo sucesivo "La Obra", autorizo a la Universidad Autónoma de San Luis Potosí para que lleve a cabo la divulgación de la obra en formato físico y electrónico, y sin fines de lucro.

La Universidad Autónoma de San Luis Potosí, se compromete a respetar en todo momento mi autoría y a otorgarme el crédito correspondiente.

San Luis Potosí, S. L. P. a 16 de Junio de 2016

Atentamente

  
Erwin Alberto Morales García



Universidad Autónoma de San Luis Potosí  
Facultad de Contaduría y Administración  
División Estudios de Posgrado



### Aclaración

El presente trabajo que lleva por título: **Determinación de la factibilidad y viabilidad de la municipalización del precio del transporte público en el Estado de San Luis Potosí: perspectiva de distintos actores públicos y sociales** se realizó entre agosto de 2014 a mayo de 2016, bajo la dirección del Dr. Miguel Vega Campos.

### Originalidad

Por este medio aseguro que he realizado este documento de tesis para fines académicos sin utilizar otros medios más que los indicados y sujetándome a la normativa de la institución.

Las referencias e información tomadas directa o indirectamente de otras fuentes se han definido en el texto como tales y se ha dado el debido crédito a las mismas.

La autora exime a la UASLP de las opiniones vertidas en este documento y asumen la responsabilidad total del mismo.

Este documento no ha sido sometido como tesis a ninguna otra institución nacional o internacional en forma parcial o total.

Sí se autoriza a la UASLP para que divulgue este documento de tesis para fines académicos.

Atentamente

Erwin Alberto Morales García

*En estos tiempos solo educarse es la mejor respuesta a lo que ocurre con las sociedades, que se desbaratan unas a otras sin saber siquiera que desean.*

*Erwin Morales*

## **Agradecimientos**

*Al dar por cerrado este ciclo en mi vida personal, tengo que agradecer antes que a cualquier persona, a la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, por haberme dado la oportunidad de crecer como persona, como estudiante y como profesional, por hacerme en sus aulas un profesionalista de bien y de conocimiento basto.*

*Al Arq. Manuel Fermín Villar Rubio Rector de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí (UASLP), por apoyarme en el trayecto de haber sido Consejero Alumno de la Unidad Académica Multidisciplinaria Zona Huasteca (UAM-ZH) y mi transición a la División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Contaduría y Administración de la UASLP, así como haberme otorgado una beca para cursar la maestría y así seguir creciendo académicamente.*

*A mi madre, Ma. Esther García Enríquez, que en todo momento me alentó a seguir adelante con mis sueños y nunca dejó que en momentos difíciles fuera de casa, abandonara mis metas.*

*A Ivonne Rodríguez Azuara, quien en el periodo de estudio como mi novia, hoy mi esposa, siempre estuvo conmigo en cada paso y en cada momento para darme su apoyo incondicional, que hoy valoro tanto y agradezco tenerla en mi vida.*

*A los compañeros que conocí en las aulas que se hicieron mis grandes amigos, Ámram, Andrés, Paco, Erick Oñate, Eric Busquet, Nico, Dante, Isuky, Israel, Carlos y Juan Pedro. A mis profesores que gracias a su desempeño y dedicación, es posible hoy estar culminando este proceso, a José Santos, Carlos Leonhardt, Louis Mballa, Martha Yalú, Miguel Ángel Vega y al profesor Pedro.*

*A mis hermanos Alejandro, Benjamín y María Esther por creer siempre en mí y en mis propósitos, por estar siempre ahí, a mi lado*

## Índice general

	<b>Pág.</b>
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN.....	1
I.1.- Antecedentes.....	1
I.2.- Definición del problema de investigación.....	7
I.3.- Preguntas de investigación .....	14
I.4.- Objetivo de la investigación.....	15
I.4.1.-General.....	15
I.4.2.-Específicos.....	15
I.5.- Justificación de la investigación .....	16
I.6.- Delimitación de la investigación .....	19
I.6.1.- Delimitación espacial.....	19
I.6.2.- Delimitación temporal.....	20
I.7.- Supuesto de investigación.....	20
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL .....	21
II.1.- Historia del municipio en México desde la conquista.....	21
II.1.1.- Plan de Iguala.....	23
II.1.2.- México Independiente.....	23
II.1.3.- Periodo Porfirista.....	24
II.1.4.- Constitución de 1917.....	24
II.2.- El municipio actual.....	25
II.3.- La autonomía municipal en la realidad de América Latina.....	26
II.4.- Marco contextual del problema público del servicio de transporte.....	27
II.4.1.- Situación prevaleciente en Europa.....	30
II.4.2.- Situación del servicio de transporte en America Latina.....	31
II.4.3.- Situación prevaleciente en México.....	32
II.5.- El proceso de toma de desiciones para la atención de los problemas públicos locales..	36
II.6.- Contexto jurídico del municipio mexicano.....	47
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA.....	49
III.1.- Consideraciones preliminares.....	49

III.2.- Enfoque de la investigación.....	49
III.3.- Tipo de investigación.....	50
III.4.- Población y muestra de la investigación .....	51
III.4.1.- Aplicación de encuestas a regidores.....	51
III.4.2.- Aplicación de encuestas a servidores públicos de primer y segundo nivel del orden local.....	52
III.4.3.- Aplicación de encuestas a personal directivo de instituciones educativas públicas....	54
III.4.4.- Aplicación de encuestas a padres de familia.....	54
III.4.5.- Aplicación de encuestas a choferes de transporte público.....	54
III.5.- Supuesto de investigación previamente establecido.....	55
III.6.- Técnica utilizada para la recolección de datos.....	56
III.6.1.- La encuesta.....	56
<b>CAPÍTULO IV. REVISIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS.....</b>	<b>61</b>
IV.1.- Comentarios preliminares.....	61
IV.2.- Opinión de los actores investigados sobre la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí.....	62
IV.2.1.- ¿Qué opinión tienen los regidores encuestados? .....	62
IV.2.2.- ¿Qué opinión tienen los servidores públicos de primer y segundo nivel de la municipalización del servicio de transporte público.....	67
IV.2.3.- ¿Qué opinan los directores de educación secundaria?.....	72
IV.2.4.- ¿Qué opinan los padres de familia?.....	77
IV.2.5.- ¿Qué opinan los choferes de transporte público?.....	83
<b>CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>	<b>87</b>
V.1.- Conclusiones.....	87
V.2.- Recomendaciones.....	92
<b>REFERENCIAS.....</b>	<b>93</b>

## Índice de Tablas

Tabla 1. PIB de diferentes países.....	29
--	----

Tabla 2. Datos de los informantes de primer y segundo nivel de municipios de la Huasteca de San Luis Potosí.....	52
Tabla 3. Encuesta aplicada a los regidores de los ayuntamientos seleccionados en la investigación.....	56
Tabla 4. Encuesta aplicada a servidores públicos de primer y segundo nivel.....	57
Tabla 5. Encuesta aplicada a directores de instituciones públicas de educación secundaria.....	58
Tabla 6. Encuesta aplicada a los padres de familia.....	59
Tabla 7. Encuesta aplicada a choferes de servicio de transporte público.....	59
Tabla 8. Resultados generales del instrumento de investigación aplicado a los regidores....	62
Tabla 9. Opinión de los cabildos en materia de autonomía y propuestas de acción.....	63
Tabla 10. Opiniones de los servidores públicos de primer y segundo nivel.....	68
Tabla 11. Opiniones de directores de instituciones públicas de educación secundaria.....	74
Tabla 12. Opiniones de los padres de familia.....	77
Tabla 13. Opiniones de los choferes de servicio de transporte público.....	83

### Índice de Gráficos

Gráfico 1. Partidos políticos de adscripción de los regidores encuestados.....	67
Gráfico 2. Postura respecto a la municipalización del precio del transporte público.....	70
Gráfico 3. Capacidad de los regidores para regular el precio del transporte público.....	72
Gráfico 4. ¿Podrían lograr acuerdos la SCT y los ayuntamientos respecto a la municipalización del precio del transporte público?.....	73

## **Resumen**

Los sistemas de transporte público pueden brindar múltiples ventajas para las ciudades y sus habitantes, entre los que se pueden encontrar por ejemplo: disminuir la congestión, reducir la contaminación del aire, mejorar la eficiencia de la energía y permitir la movilidad a quienes no tienen el ingreso necesario o la habilidad para conducir un auto (Blair, 1991). El propósito de este trabajo consistió en revisar y analizar la factibilidad y viabilidad de la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí, desde la perspectiva de diferentes actores que tienen que ver directa o indirectamente con la prestación y utilización de dicho servicio. Se trata de un estudio de carácter preponderantemente cualitativo, el cual se apoyó técnicas de investigación como revisión documental, cuestionarios y entrevistas.

**Palabras clave.** Transporte público, gobierno municipal, regidores, San Luis Potosí.

# CAPÍTULO I

## INTRODUCCIÓN

### I.1 Estado del arte

A fin de disponer de mayores antecedentes sobre el tema de la municipalización del transporte público, el autor de este trabajo se dio a la tarea de realizar una revisión del estado del arte, el cual se describe en los siguientes renglones.

Es así que en un trabajo titulado "*Municipalización: un proceso por los caminos de Guanajuato*", Zamora (1996) realizó un análisis en torno al proceso de municipalización diseñado por el Gobierno del Estado de Guanajuato y convertido posteriormente en un programa prioritario de gestión en coordinación con los gobiernos municipales de la entidad. En este caso se trató de una iniciativa formulada por un gobierno de extracción panista, que corre paralela al impulso del nuevo federalismo del Poder Ejecutivo. El gobierno del Estado de Guanajuato encuadró la iniciativa de municipalización dentro de lo que en su gestión pública denominó *Proceso de Administración Estratégica*.

En el mismo tenor de ideas, Granato y Oddone (2006) bosquejan la relación que existe entre globalización, servicios públicos y usuarios, a partir de las mutaciones que la primera como complejo económico-cultural produce sobre los restantes. Existiendo entonces un triple nivel de relacionamiento: 1) la globalización sobre los servicios públicos, 2) la globalización sobre los derechos de los usuarios, y 3) los servicios públicos sobre el derecho de los usuarios.

Tomando como objeto de estudio los servicios públicos, los cuales ocupan por su trascendencia social y económica, un lugar privilegiado entre las prestaciones protegidas, descansa en el Estado el deber de tutelar su calidad y eficiencia, a través de la regulación y el control, y de la promoción de la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios (Granato y Oddone, 2006).

Siguiendo con los citados autores, el análisis concluye identificando dos categorías de derechos fundamentales: por un lado, los derechos de los usuarios y consumidores y, por otro; los derechos vinculados con las prestaciones de servicios esenciales que hacen a la vida humana digna y donde los primeros adquieren en esta relación, la condición de derechos adjetivos de los segundos, que se confunden con la finalidad del propio Estado (Granato y Oddone, 2006).

En el mismo tenor de ideas, Fárido, González y Romero (2005) en un estudio denominado "*Gestión pública, gobernabilidad y municipalización. Caso Maracaibo Oeste (2002-2004)*", indagan sobre las condiciones que impactan las posibilidades de gobernabilidad municipal en el proceso de municipalización político-territorial de Maracaibo, concretizada en la creación del municipio Maracaibo-Oeste.

En el caso del trabajo descrito en el párrafo que antecede, la estrategia metodológica deductiva siguió básicamente tres pasos: a) identificar a los actores sociales y tipos de interacción que se dieron durante el proceso de municipalización considerado; b) definir las estrategias políticas que ellos han desarrollado; y c) precisar los aspectos técnico-legales-financieros asociados que pueden constituir (Fárido, González y Romero, 2005).

Por otro lado, Burguete y Mayor (2011) en un estudio titulado "*Municipalización del gobierno indígena e indemnización del gobierno municipal en América Latina*", abordan el proceso de municipalización del gobierno local indígena y a la otra cara del mismo proceso: la indianización del gobierno municipal, en América Latina.

En este sentido, señalan los mencionados autores que en las últimas tres décadas el municipio se ha reformado, en un marco más amplio de reforma del Estado, para ajustarse al nuevo contexto neoliberal y a este proceso se le ha llamado «neomunicipalismo». Siguiendo con los mismos autores, éstos indican que para diversos pueblos indígenas, el «neomunicipalismo» se percibe como un riesgo, pero también como una oportunidad (Burguete y Mayor, 2011).

En torno al mismo tema de la municipalización del transporte público, en un trabajo que se denominó "*Participación de los municipios en la formación de la política nacional de transporte urbano en Venezuela*", Ocaña y Urdaneta (2005), abordaron el diseño e implantación de políticas públicas expresas en el área del transporte urbano en Venezuela.

El estudio encontró que a través de dichas acciones implementadas en los años 80's, se contempló la "modernización" y la "municipalización" del transporte urbano. En este tenor de ideas, el objetivo del trabajo fue analizar la intervención que tuvieron los poderes locales en el diseño e implementación de la política de transporte urbano en las ciudades venezolanas.

Los resultados del referido trabajo indican que la política fue diseñada en el seno del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y del Ministerio de Infraestructura, por un grupo de especialistas, siguiendo lineamientos de la banca multilateral, sin consultar a los actores del

sistema, y muy especialmente a los Municipios o Alcaldías. Ocaña y Urdaneta (2005) concluyeron que los poderes locales han intervenido de forma limitada en la implantación de la política, con muy escaso poder de decisión y siguiendo lo establecido por el gobierno nacional de Venezuela.

Por lo que se refiere al asunto de los servicios públicos municipales, Fernández (2002) encontró que el concepto de municipalización de dichos servicios es anfibológico, ya que lo mismo se usa en el sentido de atribuir al municipio la prestación de servicios públicos que anteriormente no eran de su competencia, que en el de asumir por parte de éste la prestación directa de servicios públicos concesionados, o en el de encargarse de la prestación directa de los mismos hasta entonces concesionados a particulares, genéricamente al Estado: Federación, entidad federativa y municipio.

El proceso de municipalización también ha sido revisado desde otras perspectiva, por ejemplo, en un estudio titulado "*La municipalización como palanca de desarrollo*", Valadez (2010) recogió algunas ideas sobre el desarrollo local que los actores políticos, económicos y socio territoriales de San Ignacio Cerro Gordo, han reflejado durante el proceso de municipalización, así como la experiencia que adquirieron; por ejemplo, la manera como se organizaron al formar alianzas y participar unidos, impulsados por intereses personales, de grupo o comunitarios y, al mismo tiempo, ligados por una identidad hacia su terruño. Todo lo anterior arrojó información para conformar un nuevo municipio, con autonomía económica y política, y fomentar el “desarrollo” como resultado de cada una de esas variables.

Continuando con la revisión del estado del arte, el autor de este trabajo se enfocó en revisar en diferentes latitudes lo que se ha dicho o escrito sobre el tema. Más adelante se presentan diversas noticias sobre este asunto.

Durante el año 2013, Brasil se vio sacudido por diversas protestas suscitadas en San Pablo, Rio de Janeiro y otras ciudades, donde el detonante de las mismas fue el incremento del precio del transporte público y la paupérrima calidad del servicio. La situación descrita se presenta en otros países como es el caso de Argentina, donde las causas son muy parecidas al caso de Brasil (El País, 2016).

Relacionado con el mismo tema, durante el año 2014, unas dos mil personas protestaron en Río de Janeiro, Brasil, por el aumento del precio del transporte público y por la organización del Mundial de Fútbol que se celebró en ese país durante el mismo año, en una concentración que generó enfrentamientos entre la policía y manifestantes (Crisis Global Hoy, 2014).

La problemática antes descrita no solamente queda en evidencia en países como Brasil y Argentina, ya que también en Colombia se resienten los efectos. En el 2014, la decisión de incrementar por segunda vez y en menos de seis meses la tarifa del precio del transporte público, se manifestó la inconformidad ciudadana (El diario, 2014).

Otras protestas sobre el incremento del precio de la tarifa del transporte público se presentaron en la ciudad de Pasto (Nariño), ya que se considera que los precios son muy altos, al tratarse de una región pequeña de Colombia, donde los usuarios utilizan el transporte público hasta

seis veces en un día, por lo cual no hay presupuesto que sostenga estos costos (HSB Noticias.com, 2015).

En España, durante el 2015 la plataforma de entidades y usuarios por defensa del transporte público y la reducción de tarifas *Stop Pujades* exigió una rebaja a los precios del transporte, argumentando que a pesar de la congelación de tarifas del 2015, el precio del billete sigue siendo demasiado elevado y exige su “rebaja inmediata” (La Vanguardia Vida, 2015).

Como ya se mencionó anteriormente, la situación del transporte público resulta delicada para muchos países. Tratándose de casos de México, se encontró que en el 2013, en el Estado de Jalisco, la Comisión de Tarifas aprobó mantener las tarifas de taxis y del servicio de grúas, y modificó al alza las del transporte público en sus diversas modalidades, tanto de la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG), como la de Puerto Vallarta, intermunicipal y rural, donde el servicio de transporte público de características especiales, conocido como de lujo, que se ofrece en la Zona Metropolitana de Guadalajara se incrementó (La Jornada, 2013).

Por lo que se refiere a la ciudad de Monterrey en el Estado de Nuevo León, mediante un sondeo realizado en el centro de dicha urbe, se constató que la ciudadanía en general está inconforme con los incrementos en las tarifas del transporte público, que consiste principalmente en la tarifa diferenciada o también conocida como "de castigo" (Milenio.com, 2013).

Por otro lado, para quienes utilizan el transporte público urbano en la ciudad de Cancún Quintana Roo, de las cuatro empresas concesionarias permitidas a transitar en esta región,

como son: Turicun, Autocar, Maya Caribe y Cooperativa de transportes Buenfil, el aumento a la tarifa del transporte público les cayó como un balde de agua fría, pues en promedio cada usuario utiliza de dos a cuatro viajes diarios para trasladarse a su lugar de trabajo, escuela y hogar (Novedades, 2014).

Finalmente, en un sondeo realizado por el periódico Expreso, algunos ciudadanos de la ciudad de Hermosillo en el Estado de Sonora, reprobaron el aumento de la tarifa en el transporte público, coincidiendo que las empresas que lo prestan no se merecen tanto dinero, dadas las condiciones económicas que prevalecen en muchos lugares, pero particularmente en la región (Expreso, 2015).

Como se puede observar en la revisión del estado del arte sobre el tema, cualquier aportación que se realice sobre el asunto puede aportar información para que el asunto del transporte público se mejore y la ciudadanía esté conforme con el mismo, no solamente en términos económicos, sino también en cuanto a otros aspectos que se relacionan directa o indirectamente con la prestación de este servicio público.

## **I.2 Definición del problema de investigación**

Los sistemas de transporte público urbano pueden brindar múltiples beneficios para las ciudades y sus habitantes, entre los que se pueden encontrar por ejemplo: disminuir la congestión, reducir la contaminación del aire, mejorar la eficiencia de la energía y permitir la

movilidad a quienes no tienen el ingreso necesario o la habilidad para conducir un auto (Blair, 1991).

En el buen gobierno, se mezclan interacciones que oscilan entre el arte y la ciencia para atender los asuntos públicos en coparticipación con la sociedad y los sistemas políticos. En este sentido, el hecho de brindar una mejor vinculación de la sociedad con el entorno socioeconómico de que se trate, resulta prioritario para atender los problemas públicos; que se presentan en las diferentes regiones geográficas de un país, una entidad federativa o un municipio. Tal vez por esta razón señala Hecló (1993) que entre más identificados estén los administradores públicos con las diversas redes especializadas de políticas, más corta será la distancia que los separe del ciudadano común.

El transporte público es un elemento consecutivo de la vida urbana, por lo tanto, su mejoramiento permite elevar la calidad de vida de la población. No obstante lo anterior, su deterioro constituye un factor de degradación que deben pagar todos los ciudadanos en mayor o menor medida. La mayoría de los debates sobre el transporte público y los beneficios que éste aporta a la sociedad y a la vida moderna, según el diario local “Región Valles” (2014), se refieren a los problemas que acontecen en las áreas urbanas, donde existe exceso de tránsito de vehículos, problemas de contaminación, limitación de accesos, entre otros.

El reto al que se enfrentan las autoridades -de cualquier nivel de gobierno, pero particularmente aquellas de nivel local- y los prestadores de servicios públicos, es lo relativo a averiguar el modo de ofrecer un transporte público de buena calidad y accesible, que se convierta en un instrumento de solución a las demandas de traslado del ciudadano; pero que

también resulte en un medio eficiente, económico y flexible en aquellos lugares y momentos en que la demanda sea baja (Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí).

Se considera que lo antes reseñado puede darse, sin que necesariamente los prestadores de servicios públicos de este tipo, perciban ganancias excesivas por otorgar el servicio. Por el contrario, dichos prestadores del servicio deben y pueden mantener precios accesibles y justos para los usuarios según las condiciones sociales, geográficas y económicas de la localidad de que se trate.

Para el caso del Estado de San Luis Potosí, ya son muchas las inconformidades que existen en cuanto a la prestación del servicio público de transporte, el cual a la fecha de la ejecución de esta investigación, está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dependiente del Poder Ejecutivo del mismo Estado.

Lo antes expuesto sucede aun cuando la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí, faculta a los gobiernos locales para participar en la elaboración y aplicación del Programa Sectorial de Transporte Público, presentando sus respectivos proyectos al Ejecutivo del Estado, a través de los consejos municipales de transporte.

En cuanto a algunas inconformidades que se han detectado en el caso del Estado de San Luis Potosí, se tienen las que más adelante se exponen.

En el municipio de Ciudad Valles, S.L.P., la inconformidad por parte de la comunidad se hizo patente al enterarse a través de diversos medios periodísticos aparecidos a finales del 2013,

que el Congreso local de la entidad federativa aprobó reformar la ley de la materia, para que a partir del 2014 se le regresara al Poder Ejecutivo estatal, la facultad de definir el incremento al transporte público urbano. En este sentido, se encontraron reformas en los artículos 17 fracción III, 94 párrafo tercero, 96 y 121 fracción VIII, y se derogaron los artículos 68 fracción III, inciso b) y 121 fracción IV, de la Ley de Transporte Público del Estado de San Luis Potosí.

Por otro lado, continuando con la reseña de inconformidades existentes en cuanto a la prestación del servicio público de transporte, se encontró también que el Delegado Regional de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del municipio de Rioverde, S.L.P., Rodrigo Cruz Hernández considera que (Plano Informativo, 2013):

Es urgente una reforma a la Ley Estatal del Transporte, pues existe demasiada inequidad en las tarifas que se manejan en cada municipio en estas materias y es que en los últimos días las inconformidades de los usuarios del transporte público han manifestado inconformidad, como en el caso de Rioverde en donde los mismos choferes ya estaban avisando del aumento, pese a que no estaba autorizado.

Sobre el mismo punto, en la ciudad de San Luis Potosí, se ha detectado que existe inconformidad de la población, como consecuencia del aumento que han tenido las tarifas del transporte público. En este sentido, diversas organizaciones sociales expresaron su inconformidad al aumento de la tarifa del transporte público, argumentando que sólo beneficia a unos cuantos concesionarios, gracias a las negociaciones y privilegios otorgados por el gobierno estatal (La Brecha, 2014).

Ante esta situación, el Congreso del Estado de San Luis Potosí y el Consejo Estatal del Transporte, han vinculado acciones que permitan mejorar las condiciones del servicio del transporte público en el Estado de San Luis Potosí, para ofrecer un servicio efectivo a la ciudadanía y que se mantenga una tarifa justa por la prestación del mismo.

Luego que el Presidente del Poder Legislativo, Jorge Aurelio Álvarez Cruz, hiciera un llamado para que el ajuste a la tarifa del transporte público no se fuera a la competencia de los tribunales, el Consejo Estatal del Transporte aceptó retirar su propuesta de aumento de precios, e iniciar los trabajos para una mejora del servicio, tener una tarifa justa, sobre todo consensuada con la sociedad potosina (EMSA Valles, 2013).

Como consecuencia de todo lo anterior, en diferentes municipios del Estado de San Luis Potosí, se ha presentado la necesidad de modificar las tarifas del transporte público urbano muy periódicamente, motivo por el que parte de la ciudadanía -particularmente los estudiantes del Estado- se ha pronunciado en contra de estas acciones.

Por lo que hace al establecimiento del precio de la tarifa del transporte público en el Estado de San Luis Potosí, se observa que en ningún momento se ha tomado en cuenta a la ciudadanía para decidir sobre los precios o costos de dicho servicio público. En este orden de ideas, resulta conveniente generar estrategias que permitan buscar soluciones a la problemática aquí descrita, ya que la existe una marcada debilidad económica en los distintos municipios del Estado de San Luis Potosí.

Se observa que la carencia socio-económica que presentan las regiones geográficas de la entidad federativa en estudio resulta sumamente disímil, por lo que se ve necesario diferenciar los precios de las tarifas del transporte público, dando equidad al costo que pagan los usuarios, con relación a la distancia que recorren y esto de acuerdo al nivel socioeconómico del municipio de que se trate.

Lo anterior se sustenta en el hecho de que los municipios del Estado de San Luis Potosí, son distintos en las diferentes zonas geográficas o regiones en que se clasifica el Estado, sus distancias se recorren de manera diferente, y los transportes que existen en las localidades varían (pueden ser autobús, microbús, taxis, *combis*, camionetas pasajeras, solo por mencionar algunos ejemplos). Por estos motivos se manifiesta una desaprobación por parte de la ciudadanía acerca de la generalización de precios y se exige que los ayuntamientos de los diferentes municipios tomen acciones para proponer precios distintos para sus municipios.

Es incongruente que un campesino que apenas obtiene recursos económicos en el día para llevar un plato de comida a su casa, tenga que pagar por el transporte público lo mismo que otra persona en otra área del Estado que gana mucho más que él; o un jornalero que salga de sus tareas en la zona media de la entidad federativa tengan que pagar el mismo precio que paga un trabajador de la zona industrial de la capital del Estado, o un hombre de negocios que a causa del tráfico prefiere viajar en autobús que en su vehículo.

Vale la pena destacar que en ningún momento el autor de este trabajo esté de acuerdo o proponiendo que las personas que tienen un mejor nivel de vida, dejen de utilizar los servicios del transporte público, lo que se pretende es que el costo del mismo sea justo y también resulte

favorable para mitigar, o en su defecto eliminar, una serie de problemas adyacentes al servicio de transporte público, como son: incremento de niveles de contaminación, tránsito excesivo de vehículos particulares, accidentes viales, entre otros.

La prestación de este servicio público es obligación original del gobierno local, por lo que a éste le corresponde solucionar los problemas del transporte, mismos que también puede remediar mediante el apoyo de los gobiernos estatal y federal. Además, el ayuntamiento puede prestar el servicio de transporte público a través de empresas de participación estatal u organismos descentralizados o mediante concesiones. Esto le confiere al gobierno local el derecho y la obligación de regular el funcionamiento del transporte público (Islas, 2000).

Ante estos antecedentes, es que surgen preguntas como la siguiente: ¿Cómo es posible que existiendo tanta desigualdad a lo largo y ancho del territorio potosino, incluyendo la cuestión de que las zonas geográficas que comprende el Estado y que tienen distintas fuentes de producción y distintas distancias de traslado, se generalice así un solo precio de transporte para todos los municipios sin importar sus condiciones de desarrollo y distancias recorridas? Es entonces donde se presenta la necesidad y pertinencia para revisar y analizar la posibilidad de proponer cambios en la estandarización de cuotas de peaje para los ciudadanos, en cada municipio o bien por zonas geográficas.

Una estrategia que el autor de este trabajo considera que puede ser factible y viable para enfrentar la problemática descrita a lo largo de este apartado del documento, es que cada municipio del Estado de San Luis Potosí sea responsable de la administración y operación del

sistema de transporte público. No obstante lo anterior, resulta indispensable revisar a fondo lo que implicaría que el servicio de transporte público se municipalice en esta entidad federativa.

Por todo lo anterior, la definición del problema de investigación de este trabajo se puede enunciar en los siguientes términos: *"Revisar y analizar la factibilidad y viabilidad de la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí, desde la perspectiva de diferentes actores que tienen que ver directa o indirectamente con la prestación y utilización de dicho servicio"*.

### **I.3 Preguntas de investigación**

Algunas inquietudes que surgieron en torno a esta investigación y que el trabajo pretende responder, se enuncian en los siguientes renglones:

1. ¿De qué manera la municipalización del servicio público de transporte en el Estado de San Luis Potosí, puede favorecer que dicho servicio se preste en mejores condiciones de precio y de calidad?
2. ¿Realmente cuáles son las condiciones que prevalecen en los municipios del Estado de San Luis Potosí, a fin de que estos se hagan responsables de la administración y operación del servicio público de transporte en sus respectivas demarcaciones territoriales?
3. ¿Resulta viable la diferenciación de tarifas para la prestación del servicio público de transporte, dependiendo del municipio y zona geográfica de que se trate?

4. ¿En qué medida la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí puede ayudar a que éste termine con la problemática que actualmente lo aqueja y que ya fue descrita en la revisión del estado del arte y en el planteamiento del problema de esta investigación?

5. ¿Qué acciones o estrategias han emprendido otros países, estados o municipios para mitigar la problemática por la que pasa el servicio de transporte público de esas regiones?

## **I.4 Objetivos de investigación**

### **I.4.1 General**

Esta investigación tiene como propósito revisar y analizar la viabilidad y factibilidad de la municipalización del servicio de transporte público en el estado de San Luis Potosí, a fin de generar evidencia empírica que permita apoyar el proceso de toma de decisiones por parte de los actores públicos decisores, para la eficientización de la prestación de este importante servicio público.

### **I.4.2 Específicos**

1. Determinar la viabilidad de la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí.

2. Determinar la factibilidad de la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí.

### **I.5 Justificación de la investigación**

El Estado de San Luis Potosí está conformado por cincuenta y ocho municipios, distribuidos en las distintas zonas en que se clasifica la entidad federativa. Existen ciudades que son representativas de cada zona geográfica; así tenemos que la ciudad de San Luis Potosí representa a la zona centro, Matehuala a la zona altiplano, Rioverde a la zona media y Ciudad Valles a la zona huasteca.

Cada una de las mencionadas zonas cuenta con características económicas, sociales y geográficas distintas, por lo que la planeación estratégica para la mejora de las condiciones de vida de sus habitantes debe ser diferente. En este sentido, las condiciones en las que deberían abordarse los problemas de las mismas por parte de las autoridades gubernamentales, tendría que ser con un enfoque diferente, ya que las inconsistencias de cada una de las áreas geográficas se manifiestan en ámbitos diversos, por lo que algunos ciudadanos podrán reclamar al gobierno mejor infraestructura carretera, mantenimiento a banquetas y colocación de mayor cantidad de vías de acceso; cuando en otras zonas la ciudadanía podría reclamar por ejemplo mayor abastecimiento de agua, colocación de tubería para dicho propósito, falta de fortalecimiento agrícola; la zona huasteca potosina por ejemplo, podría reclamar mayor fomento a la industria, a la agricultura y al comercio; así mismo, la zona media reclamaría el fortalecimiento de la seguridad de sus municipios y un mayor desarrollo empresarial.

Es así que la planeación estratégica resulta un medio efectivo para lograr que el desempeño de la gestión pública por parte de los gobiernos se dé bajo estándares adecuados y tienda invariablemente hacia la consecución de los fines y objetivos políticos, económicos, sociales y culturales contenidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la del Estado de San Luis Potosí, tal como lo estipula el artículo 3° de la Ley de Planeación del Estado de San Luis Potosí.

En este sentido, la realización de esta investigación resulta relevante para el desarrollo urbano y regional de la entidad federativa de que se trata, dado que la movilidad es fundamental para el funcionamiento de las ciudades o regiones. Además, en el actual contexto de crecimiento de las urbes en las que el uso del automóvil continúa incrementándose y por lo tanto, generando problemas como los que ya se han descrito en apartados anteriores de este documento, se hace necesario un sistema de transporte público eficiente y de calidad, el cual incluso puede incrementar la competitividad urbana de la región (IMCO, 2010).

Bajo esta premisa, el autor de este trabajo considera que resulta viable invertir en transporte público de vanguardia y a la altura del desarrollo de las ciudades, pero que también es importante proporcionar un servicio de transporte público de calidad y a un precio justo, que cubra las necesidades que se presentan en las diferentes regiones del Estado de San Luis Potosí.

De acuerdo con Islas (2000, p. 37), "la interrelación entre el transporte y el desarrollo urbano consiste en que la existencia de transporte es en ocasiones el principal motivo para la expansión y diversificación de las actividades humanas en la urbe". En términos del mismo

autor, un cambio menor en el sistema de transporte puede motivar cambios en el uso del suelo y en las actividades, e ir así transformando el entorno urbano. Incluso, el transporte es una condición básica que permite una mayor accesibilidad a los lugares de trabajo, comercio, etcétera.

Al hablar de la toma de decisiones estrictamente en el ámbito municipal, el cabildo es el órgano encargado de este proceso en el caso de los ayuntamientos, ya que tiene las herramientas justificadas para tomar decisiones sobre el tema del transporte y así proponer los precios que resulten más convenientes, dependiendo de las necesidades propias de la región de que se trate. En este sentido, esta investigación puede aportar evidencias que faciliten el referido proceso de toma de decisiones por parte de este órgano colegiado de los gobiernos locales o municipales.

Sobre el punto en comento, vale la pena destacar que los municipios con el concurso de los Estados, cuando así fuere necesario y lo determinen las leyes aplicables, tendrán a su cargo los siguientes servicios públicos: a) agua potable y alcantarillado; b) alumbrado público; c) servicio de limpia; d) mercados y centros de abasto; e) panteones; f) rastros; g) calles, parques y jardines; h) seguridad pública y tránsito municipal; e i) los demás que las legislaturas locales determinen según las condiciones territoriales y socioeconómicas de los municipios, así como su capacidad administrativa y financiera (Artículo 115 de la CPEUM). Así las cosas, tal y como se puede observar, lo correspondiente a decisiones sobre la prestación del servicio de transporte público corresponde al ayuntamiento de los municipios.

En este orden de ideas, si un ayuntamiento es capaz de dar solución a los problemas que la sociedad le demanda, se constituye como un gobierno que se mantiene vigente con la sociedad, se trata de un gobierno legítimo y con aceptación social. Existen diversos y valiosos estudios en torno a la participación ciudadana "como acción" (Mellado, 2001; Ziccardi, 1998, Merino, 2000; Cunill, 1991); o de la sociedad civil como "sujeto de la acción" en donde se analiza su relación con el Estado (Fernández, 1994; Cohen & Arato, 2002; Díaz, 1988; Ibarra, 2005), también se ha estudiado el resultado de dicha relación en términos de "políticas públicas" (Stein & Tomasi, 2006; Aguilar, 2003; Cochran, 1999), así como los medios o formas en las que se lleva a cabo dicha relación en cuanto a "instrumentos o mecanismos de participación ciudadana" (Font, 2000; Subirats, 1996; Blanco, 2002).

Derivado de las circunstancias antes descritas, esta investigación resultó significativa para aportar evidencias empíricas que permitan mejorar el servicio de transporte público en la entidad, ya que a lo largo de los años los habitantes del Estado de San Luis Potosí se han pronunciado en contra de los periódicos y excesivos aumentos del precio del transporte público a lo largo y ancho de la región.

## **I.6 Delimitación de la investigación**

### **I.6.1 Delimitación espacial**

Esta investigación se revisó y analizó la viabilidad y factibilidad de la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí, por lo que para dicho propósito

se buscó obtener la percepción de los diferentes actores que intervienen directa o indirectamente con la operación y uso de este servicio, ubicados en diferentes partes del territorio de la entidad federativa.

### **I.6.2 Delimitación temporal**

Dado que para la realización de este trabajo se buscó información en un periodo específico, se podría argumentar que se trató de un trabajo de corte transversal y se desarrolló a partir de la opinión de los diversos actores a los que se les pidió la opinión con respecto al objeto de estudio abordado en la investigación que el lector tiene en sus manos.

### **I.7 Supuesto de investigación**

Esta investigación partió del supuesto de que la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí, resulta ser la estrategia que mejor ayude a que dicho servicio se proporcione en mejores condiciones de precio, calidad y oportunidad.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL**

#### **II.1 Historia del municipio en México desde la Conquista**

La colonización en América se justificó jurídicamente a través de la institución municipal. Con la fundación del primer ayuntamiento, instalado en la Villa Rica de la Veracruz el 22 de abril de 1519, se dio el primer paso a la organización de este cuerpo político y jurídico en el Continente Americano. Si bien es cierto que Cortés, al crear el primer ayuntamiento en el continente funda el primer municipio, su objetivo principal no era el de crear un centro poblacional, sino el de implantar una instancia de poder que le confiriera facultades legales, que le permitieran llevar al cabo la conquista de las nuevas tierras al margen del poder de Cuba. En un principio se realizó la división por medio de los señoríos ya existentes y en las extensiones territoriales donde no existía tal división, la milicia se encargaba de ello por medio de las capitulaciones reales, es decir, por contratos realizados por la Corona. Más tarde la división territorial se organizó en provincias, que se conformaron en pueblos, los que debían tener una cabecera llamada alcaldía mayor, siendo obligatorio establecer un cabildo o concejo municipal.

Los cabildos de indígenas o repúblicas de indios tenían diferentes funciones como: a) recaudar y entregar los tributos a los españoles, b) distribuir el trabajo para construcciones o tareas agrícolas, y c) cooperar en el proceso de evangelización. Además tenían facultad en materia penal (aprehender a los delincuentes y consignarlos). Las funciones de los cabildos de

españoles consistían en ejecución de justicia; los alcaldes ordinarios estaban abocados a la administración y los regidores a las obras públicas.

En el proceso de conquista la religión jugó un papel importante, y fue esta la que influyó para que surgieran cabildos indígenas autónomos, los cuales no se lograron consolidar debido que esta no era una forma de gobierno acorde a las necesidades culturales y políticas de los indígenas, lo cual limitó el desarrollo de la conquista y el poder de los españoles.

Los ayuntamientos empezaron a jugar un papel importante en el desarrollo de la Colonia ya que se encargaban de la recolección del erario, control sobre las artesanías, vigilar la paz pública, administrar el municipio, de tal suerte que los puestos de los miembros del ayuntamiento se empezaron a vender o a concesionar por el Rey, creando con esto la eternización y el cacicazgo que hasta la fecha prevalece en los ayuntamientos.

La venta de los puestos limitó la participación de los indígenas y la de los criollos en los cabildos y por lo tanto, el involucramiento de éstos en las decisiones de su municipio, siendo ello una de las causas que después llevarían a la guerra de independencia. Respecto a la división del territorio, los españoles tomaron como antecedente ciertas entidades precortesianas, la llamada división antigua, a las que se añadieron las conquistas militares realizadas a través de las llamadas capitulaciones reales.

Finalmente se hizo la división en provincias internas de oriente y occidente y de las 12 intendencias, las cuales se crearon en 1786 mediante la ley que la constituyó como organización territorial de la administración colonial. El sistema de intendencias le garantizó

durante un buen tiempo el control del territorio a España, ya que el intendente era el representante directo de la colonia en el nuevo mundo, limitando con esto el desarrollo de los municipios y la realización de cabildos abiertos. Durante casi todo el periodo colonial el ayuntamiento estuvo subordinado al Estado Español, a fines del siglo XVIII y principios del XIX, tomó parte activa en el proceso de emancipación política.

### **II.1.1 Plan de Iguala**

Con la promulgación del Plan de Iguala el 21 de febrero de 1821, se establece la Independencia de México y su forma de organización en una monarquía constitucional, la cual reconoció la existencia de los ayuntamientos y dejando subsistentes las normas establecidas en la Constitución española de Cádiz. En esta época el ayuntamiento se vio afectado por las finanzas públicas, se redujeron y suprimieron algunas de las contribuciones, por ende se dio una disminución de las fuentes de ingresos

### **II.1.2 México Independiente**

Los ayuntamientos fueron principales protagonistas del proceso para conformación del Congreso constituyente del nuevo estado mexicano. Es así como se puede hablar ya de la existencia del municipio con la denominación de mexicano. En el periodo intermedio entre el Plan de Iguala y la Constitución de 1824, sube al poder Agustín de Iturbide quien suscribió en 1822 el Reglamento Provisional Político del Imperio Mexicano, en el que estableció que las elecciones de ayuntamientos para el siguiente año se llevaran a cabo de acuerdo con un

decreto promulgado por dicho reglamento. Posteriormente nombró a un jefe político por cada provincia, confirmando así el régimen municipal de la Constitución Gaditana.

### **II.1.3 Período Porfirista**

Durante el Porfirismo (1876-1880; 1884-1911) el municipio fue la parte más insignificante de la estructura económica y política mexicana. La centralización ahogó la vida municipal, los perfectos se convirtieron en jefes políticos de los ayuntamientos, acabando con la libertad municipal. En este periodo se dieron proyectos que sujetan la actividad de los municipios.

En 1897, se publicó la Ley General de Ingresos Municipales, con la cual se establecieron los siguientes puntos: a) rentas propias, b) impuestos municipales, c) impuestos federales, d) subvenciones del gobierno federal, y e) ingresos extraordinarios. En 1903 la organización municipal se daba de la siguiente forma: Los prefectos eran los jefes de todos los servicios en las municipalidades y estaban subordinados al gobierno del estado. La autonomía y libertad no ejercían en él, quienes determinaban verdaderamente las elecciones y otras actividades locales eran los jefes políticos.

### **II.1.4 La Constitución de 1917**

El Congreso Constituyente de 1916 y 1917 abordó la elaboración del artículo 115 de la Constitución, que trata de la organización de los estados y de los municipios. El 1º de mayo de 1917 se inicia la vigencia de la actual Constitución, ocupando el municipio un sitio muy destacado en la vida política, jurídica, económica y social de México. Es importante

mencionar cómo en esta constitución se habla del *Municipio Libre* como la base de la organización política y de la administración pública de los Estados, adoptando para su régimen interior la forma de gobierno republicano, representativo y popular, tendiendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa el *Municipio Libre*, conforme a las tres bases siguientes: I. Cada municipio será administrado por un ayuntamiento de elección popular directa y no habrá ninguna autoridad intermedia entre éste y el gobierno del Estado; II. Los municipios administrarán libremente su hacienda, recaudarán todos los impuestos y contribuirán al gasto público del Estado en la proporción y término que señale la legislatura local; y III. Los municipios estarán investidos de personalidad jurídica para todos los efectos legales.

## **II.2 El municipio actual**

En 1983 se dio en México una reforma muy importante con respecto al artículo 115 constitucional, los aspectos que se abordaron fueron los siguientes: a) otorgar facultad a los congresos de los Estados para resolver sobre la desaparición de los ayuntamientos o de algunos de sus miembros, previa garantía de audiencia; b) generar la existencia de regidores de representación proporcional; c) entrega de participación sin condiciones por los gobiernos de los Estados; d) cobro del impuesto predial por los ayuntamientos; e) otorgar facultades a los ayuntamientos para zonificación y determinación de reservas ecológicas; f) ampliar las facultades reglamentarias a los ayuntamientos; g) normar la relación entre los ayuntamientos y sus empleados; h) lineamientos para la elaboración del presupuesto de egresos para los ayuntamientos; e i) determinación de los servicios públicos.

En 1989 se creó el Centro Nacional de Desarrollo Municipal, con el objeto de apoyar a los gobiernos municipales en sus tareas de la administración pública y gestión de los servicios públicos. Con esto se transformó el Centro Nacional de Estudios Municipales de 1983, que tenía como función principal el estudio y la aplicación de lo referente al artículo 115 constitucional. En la actualidad existen 2,418 municipios cuya diversidad, complejidad, características y problemática, hacen de México un país con una riqueza cultural, económica y política que lo engrandecen.

### **II.3 La autonomía municipal en la realidad constitucional de América Latina**

La autonomía en América Latina tiene una historia de larga data que comienza incluso con anterioridad a la conquista y colonización si se toman como referencia las culturas precolombinas y sus prácticas. Esta presencia y extensión de la autonomía en las legislaciones latinoamericanas han fluctuado según las tendencias y las realidades políticas de cada periodo.

En los años noventa del Siglo XX, en nuestro continente la autonomía municipal constituyó el vehículo idóneo para canalizar las consecuencias de las políticas neoliberales que produjeron un resquebrajamiento sensible del lugar del Estado-nacional, dentro de la lógica del poder y conllevaron a la crisis subsiguiente del Estado-nación que "[...] 'municipaliza la crisis', obligando a los gobiernos locales a hacerse cargo de situaciones no previstas en el modelo burocrático de gestión".

Esto es posible debido al alto nivel de reconocimiento legal que de la autonomía existía y existe. Del examen constitucional se hace notable cómo la mayoría de los textos

constitucionales, el 71.4%, reconoce expresamente la autonomía municipal como principio de funcionamiento de los municipios.

Si nos remitimos en exclusiva a los textos de las últimas Constituciones promulgadas en América Latina, o sea aquellas posteriores a 1990, la totalidad de ellas (Ecuador, Bolivia, Venezuela y Colombia) establece adecuadamente la regulación de la autonomía como marco esencial para el actuar municipal.

El alcance que se le confiere a la misma es variable, toda vez que en el magno texto se sientan sólo las bases para el desarrollo posterior de las materias fundamentales de la estructura político-administrativa del Estado. De esto se puede extraer como conclusión que la mayoría de los textos constitucionales de Latinoamérica reconocen la autonomía municipal como principio ordenador de la vida municipal.

#### **II.4 Marco contextual del problema público del servicio de transporte**

Dentro de este trabajo resulta pertinente rescatar que los problemas públicos en los que la sociedad se enfoca son variables, pero el transporte público y su precio a raíz de los aumentos de los combustibles fósiles va a la alza y es que aunque existen países como China, Rusia y Chile -incluso México- queriendo invertir en trenes eléctricos que movilicen a la ciudadanía al menor costo y por vías más rápidas de transporte, lo cierto es que esta alternativa resulta costosa.

Los medios de transporte público urbano más utilizados son el autobús y el servicio de *taxis*, que al funcionar por medio de gasolina o diésel van aumentando las tarifas de acuerdo a los aumentos que de manera constante presentan estos combustibles. Aquí lo importante es destacar que en todas las regiones del mundo las ciudades están hechas en condiciones desiguales; por ejemplo, si viajáramos a Japón, encontraríamos una gran red de transporte conectada en la ciudad por medio de trenes que son indispensables para recorrer todos los puntos del país y su distribución, así como sus precios y comodidad, son de las mejores del mundo. En Inglaterra por ejemplo, siendo un país situado en primer nivel de desarrollo económico y social, su medio de transporte es el autobús, el cual existe en todas las ciudades de ese país; pero también cuenta con trenes que recorren ciudades como Londres, Newcastle, Liverpool y Glasgow. La inversión podría parecer mucha, pero dadas las condiciones económicas de cada zona del país los ciudadanos no se ven afectados de manera contundente.

Teniendo a México como país en desarrollo, es posible que existan proyectos de inversión en medios de transporte público de mayor comodidad, menor precio y que recorran distancias más largas en menos tiempo; sin embargo, el contexto económico de México está por debajo del crecimiento de países como Japón, Inglaterra, Alemania, China y ya ni mencionar a los Estados Unidos.

Con el propósito de tener una idea más clara acerca de los precios del transporte público, en la Tabla 1 se presentan los datos relativos al producto Interno Bruto (PIB) de diferentes países, dentro de los cuales se encuentra México. Esta información permite hacer un comparativo en materia de precios de transporte público.

**Tabla 1. PIB de diferentes países.**

<b>Nombre del país</b>	<b>Producto Interno Bruto (Millones de dólares)</b>
Unión Europea	15,821,264
Estados Unidos	15,609,697
China	12,387,048
Alemania	3,158,090
México	1,743,474

Fuente: Elaboración propia.

El autor de este trabajo considera necesario realizar una revisión y análisis en cuanto a la necesidad de adecuar los precios que se asignan al servicio de transporte público en México, según la zona geográfica y económica de los Estados en general y de San Luis Potosí en lo particular. Si el contexto económico del país fuera como el de Japón, Inglaterra o Alemania no se tendría problema en pagar por el precio estipulado, pero México carece aún de infraestructura correcta para dar el gran paso, motivo por el que en primer lugar se tendría que adaptar los precios del transporte público.

En México el órgano apto para regular y decidir sobre los precios del transporte público es el ayuntamiento de cada municipio, según lo estipulado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a través de su artículo 115. Como se puede observar, los municipios están facultados para tomar decisiones en este sentido, la pregunta es ¿por qué no lo hacen y si realmente están preparados para ello? El contexto actual es que los ayuntamientos no están hablando de los precios del transporte y mucho menos metiéndolo a la agenda de sus acciones.

#### **II.4.1 Situación prevaleciente en Europa**

Aunque en la Unión Europea se han tenido inconsistencias como en todos los demás países, en los últimos 20 años se ha fortalecido el medio de transporte público, gracias a las legislaciones que en su favor se han emitido para fortalecer la competitividad entre los transportistas, lo cual ha repercutido directamente en la competencia de los precios que ofrecen a la ciudadanía.

En este sentido, el parlamento Europeo en su comisión permanente de Transporte y Turismo ha constituido una Comisión competente para: el desarrollo de una política común para los transportes por ferrocarril, por carretera, por vía navegable, así como para el transporte marítimo y aéreo, en particular: a) las normas comunes aplicables a los transportes dentro de la Unión Europea, b) el establecimiento y el desarrollo de redes transeuropeas en el sector de las infraestructuras de transporte, c) la prestación de servicios de transporte y las relaciones en el ámbito del transporte con países terceros, d) la seguridad en el transporte, e) las relaciones con los órganos y las organizaciones internacionales de transportes, y f) la Agencia Europea de Seguridad Marítima, la Agencia Ferroviaria Europea, la Agencia Europea de Seguridad Aérea y la Empresa Común SESAR.

La política de transporte de la Unión Europea (UE) se ocupa de problemas concretos que afectan a todos los países miembros, como son: la congestión del tráfico aéreo y por carretera, la dependencia del petróleo y las emisiones de gases de efecto invernadero. Al mismo tiempo proporciona financiación para dotar a las infraestructuras de transportes de los mismos niveles de calidad en toda la UE. También hace lo posible para aumentar la competitividad del sector europeo del transporte en un mercado mundial en rápida expansión, de tal manera que el

gobierno europeo se ha preocupado para dar a la ciudadanía la satisfacción y el justo pago para que logren hacer de sus ingresos una mayor distribución.

#### **II.4.2 Situación del servicio de transporte público en América Latina**

Para el caso de Argentina, en la ciudad de Rosario se ha instalado la Comisión Interdisciplinaria de transporte conformada en el Marco de la Secretaría de Servicios Públicos de la Municipalidad, con el objeto de planificar el transporte y de observar los problemas con los que cuenta el sistema de transporte, su potencialidad abordando finalmente el desarrollo de una propuesta, la misma que fue licitada y se discutió en el año 2001 con los diferentes actores técnicos, políticos e institucionales para posteriormente presentarse y en su caso aprobarse por parte del Honorable Consejo Municipal (HCM). Este proyecto se realizó con consultas a diferentes actores institucionales y sociales involucrados, a través de talleres de debate, consultas de opinión, entrevistas, etcétera, que ayudaron a observar las inconsistencias del sistema de transporte (Comisión Interdisciplinaria de la Secretaría de Servicios Públicos de la Municipalidad de Rosario, 2003).

Con relación al caso argentino, vale la pena destacar la interacción del municipio y la toma de decisiones del ayuntamiento por observar la problemática de la ciudadanía y la opinión de la misma; si bien para ellos el precio del transporte no sale reflejado, pero si otras cuestiones relativas al asunto del transporte y sobre las cuales se toman acciones, a medida de que la población las argumente como inconsistencias.

Por lo que se refiere a Venezuela, la regulación del transporte público urbano es responsabilidad del Gobierno Nacional y los Gobiernos Locales. En este caso el gobierno nacional presenta políticas públicas locales de transporte bajo su esquema nacional. A partir de 1999 se propuso un modelo de desarrollo que promueve entre otras cosas, la equidad social del país bajo un enfoque humanista, con lo cual se reformuló la política de 1991 bajo la asesoría de los organismos multilaterales. Es así que la política está fundamentada en cuatro lineamientos: a) municipalización del transporte urbano; b) asistencia financiera del Estado; c) creación de la infraestructura de apoyo al transporte público; y d) la modernización organizacional del transporte urbano.

Como se puede observar para el caso de Venezuela, sus actores tomadores de decisiones se han dedicado al fortalecimiento principalmente para dar equidad a las diferentes zonas del país. En uno de los puntos de los lineamientos de 1991, se habla de la municipalización del transporte público, más falta destacar que no se ha puesto énfasis por parte del Gobierno Venezolano a la regulación del precio del transporte y que los municipios de Venezuela decidan el rumbo del servicio en su región (Urdaneta & Joheni, 2012).

#### **II.4.3 Situación prevaleciente en México**

En el Estado mexicano se presentan distintos ejemplos del contexto de transporte público. En Baja California, en su Ley General de Transporte Público del Estado se indican algunos documentos que marcan lineamientos sobre el asunto del transporte, como es el Reglamento Municipal, que en materia de transporte público emitan los Ayuntamientos del Estado de Baja California. En este mismo sentido, la mencionada ley señala también a algunos actores que

intervienen en el proceso de toma de decisiones como lo son las dependencias, entidades o personas facultadas por el Ayuntamiento de que se trate para ejercer atribuciones en materia de transporte en los Municipios, así como el Consejo Municipal del Transporte que funcione en cada Municipio.

Ley General de Transporte Público del Estado en su artículo 3° señala que son autoridades en materia de transporte público: I. El Gobernador del Estado; II. Los Ayuntamientos de los Municipios del Estado; III. Los Presidentes Municipales, en los términos del Reglamento Municipal; IV. La autoridad municipal del transporte; y V. Las demás que señalen los reglamentos en cada Municipio.

La misma Ley en su artículo 4° menciona que el Gobernador del Estado por conducto de la unidad administrativa que por materia corresponda conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Baja California, es la autoridad facultada para: I. Establecer sistemas o autorizar rutas, itinerarios y tarifas y expedir los permisos y concesiones respecto del transporte público intermunicipal, dentro del territorio del Estado, cuando no existan convenios relativos a la prestación del servicio público del transporte entre Municipios conurbados; II. Celebrar convenios con la federación en materia de la prestación del servicio de transporte público interestatal o federal.

Es decir, para el caso de Baja California, la Ley de la materia sí estipula que los costos de transporte son manejados por el gobernador del Estado y que los municipios también son autoridad en materia de transporte público, por tanto las decisiones que tome el cabildo tendrían que registrarse en el municipio, lo cual no ha ocurrido realmente.

Por lo que hace al Estado de Sonora, el Congreso Libre y Soberano de Sonora expresa en su Artículo 7o que son autoridades de transporte las siguientes: I. En el ámbito estatal: a) El Titular del Poder Ejecutivo; b) El Secretario de Infraestructura Urbana y Ecología; c) El Titular de la Unidad Administrativa competente de la Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología; d) Los Delegados Regionales de Transporte; y e) Los Inspectores de Transporte del Estado; II. En el ámbito municipal: a) Los ayuntamientos de los Municipios del Estado o la Dependencia que los mismos determinen; y b) Los Inspectores de Transporte Municipal; III. Las Comisiones Municipales Reguladoras del Transporte Colectivo Urbano donde se integren; IV. El Consejo Ciudadano del Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora; y en las competencias del Municipio.

Por su parte, el artículo 9º fracción VIII se indica en materia del asunto del servicio de transporte público: "Satisfacer las necesidades del servicio público de transporte por sí o, en su caso, resolver la concesión de la prestación del mismo, en base a los estudios técnicos y socioeconómicos realizados por la Unidad Administrativa competente de la Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología". No obstante lo anterior, en ningún apartado se da autoridad a los municipios para regular los precios del transporte y a diferencia del Estado de Baja California, ni siquiera se contempla al municipio como actor principal de la toma de decisiones en materia del transporte público.

En cuanto al Estado de San Luis Potosí, la prestación del servicio público de transporte corresponde al Estado, el que podrá prestarlo por sí mismo, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, o concesionarlo mediante concurso a personas físicas o morales, de conformidad con lo establecido por la Ley de Transporte Público del Estado de

San Luis Potosí (LTPSLP). También podrá prestarlo a través de las entidades de la administración pública paraestatal creadas al efecto por el propio titular del Ejecutivo del Estado, tal como se indica en el artículo 7º de la LTPSLP.

La LTPSLP expresa en su artículo 14 que las autoridades en materia de transporte público son:

I. El Titular del Ejecutivo; I.I El Secretario General de Gobierno y El Secretario de Comunicaciones y Transportes; IV. El Director General de Comunicaciones y Transportes; V. El Director General de Transporte Colectivo Metropolitano, y VI. Los ayuntamientos.

De igual forma, menciona la LTPSLP que también los ayuntamientos son partícipes de la toma de decisiones en materia de transporte público. No obstante lo anterior, no menciona la regulación de los precios para los ayuntamientos del Estado.

Por otro lado, la misma LTPSLP indica en su artículo 8 que "El titular ejecutivo del Estado, por sí, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, está facultado para emitir el Programa Sectorial de Transporte Público que deberá considerar todas las modalidades administrativas y operativas, que garanticen el adecuado funcionamiento del transporte público de pasajeros, carga y mixto en función del máximo aprovechamiento del diseño de vialidades, tomando siempre en cuenta la obligación de garantizar tanto al usuario como al peatón, las condiciones e infraestructura para su libre tránsito en óptimas condiciones de seguridad".

Siguiendo con la misma LTPSLP, el Artículo 9 expone que "El programa Sectorial de Transporte Público [...], será ejecutado a través de la Secretaría de Comunicaciones y

Transportes, y de las entidades de la administración pública paraestatal que resulten competentes".

Los ayuntamientos, conforme a las disposiciones de la LTPSLP, participarán en la elaboración y aplicación del programa a que alude el artículo 9, en lo que afecte al ámbito territorial del municipio correspondiente, presentándole sus proyectos al titular del Ejecutivo Estatal.

## **II.5 El proceso de toma de decisiones para la atención de problemas públicos locales**

Para efectos del tratamiento de este punto, el autor de este trabajo consideró necesario hacerlo a través de la revisión de dos teóricos que han escrito sobre los asuntos de las organizaciones públicas, en las que se ven involucrados problemas públicos como el que se abordó en esta investigación.

Por un lado, se tomó en cuenta a Weber (1922) en cuanto al análisis del caso de un tipo ideal; es decir, la toma de decisiones desde un enfoque jerárquico y donde predomina el poder de manera lineal. Se toma a este autor en virtud de que el tema que se plantea tiene que ver con la toma de decisiones a nivel municipal, entendiendo que para llevar a cabo una decisión a la acción es considerable saber cómo se toman estas al interior de una organización.

Por otro lado, también se tomó en cuenta la postura de Crozier (1969), donde plantea un supuesto de una organización que se maneja según sus relaciones de poder entre sus actores, de tal manera que ello brindara una idea de cómo abordar una postura hacia el caso del transporte público.

La toma de decisiones es realizada por una persona o por un grupo de tomadores de decisiones, alcanzar la decisión en grupo es un proceso muy lento, muy conflictivo pero al mismo tiempo muy enriquecedor y que incrementa la aceptación y la legitimidad de la decisión. En el caso del interés colectivo existe una autoridad jerárquica responsable de la toma de decisiones, pero cuando se trata de intereses públicos, la decisión se acuerda en comités, juntas u órganos de gobierno con la participación de los más distintos actores e intereses.

Por tanto, se intenta con estas dos posturas explicar cómo se puede entender en el Cabildo Municipal la toma de decisiones, ya sea jerárquicamente, donde el líder de la bancada de los regidores pertenecientes a determinado partido político, decide por los demás y emite la postura que deberán tomar todos; o bien, por relaciones de poder, donde cada regidor por su peso y experiencia, logra manifestar una postura y ésta es evaluada y respetada por los demás regidores, ya sea de su misma bancada o de los demás partidos políticos. Como se puede observar, en este caso se presenta un juego de poder entre los mismos integrantes, observando además si es necesario solo manejar el tema a nivel municipal, ya que la LTPSLP habla de un poder del Gobernador delegado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, misma que a su líder tendría el ayuntamiento que externarle sus propuestas.

La importancia de partir desde el ejemplo de los mencionados grandes teóricos de la toma de decisiones, radica en tratar de buscar el entendimiento del ejercicio de la toma de decisiones de una u otra manera, pero siempre partiendo de un punto de poder, ya sea jerárquico o por relaciones de poder, donde al menos este trabajo plantea manejarlo desde esta postura.

Hablar de toma de decisiones, de políticas públicas o de toda relación que se tenga con el gobierno y su accionar, lleva de la mano de inmediato a hablar de “poder”. Es pertinente señalar que en este caso no se refiere a "no poder como hacer las cosas" o "no poder de decisión", sino “poder” en el estricto sentido de mandar, de ordenar, de tener las riendas de mando, ya que recordemos que el poder fue el centro de toda atención de guerra, es siempre la atención y el ejercicio de gobierno y será sin duda el centro de nuestra atención en todo futuro.

Las decisiones se pueden estudiar desde distintos enfoques y dimensiones analíticas a saber: a) los niveles organizacionales; b) decisiones públicas o privadas; c) decisiones públicas que a su vez se dividen en colectivas y gubernamentales; d) desde la acción gubernamental por fases: deliberación-decisión-ejecución; e) desde los grupos de presión que intentan influir en la decisión pública.

La municipalización del precio del transporte público urbano en el análisis de la toma de decisiones municipales, tiene mucho que ver con el poder, de manera que al estudiar las delimitaciones del poder, se podrá tener un panorama más amplio de las cuestiones municipales para efectos de nuestro trabajo.

Un ayuntamiento en donde sus regidores no manden y únicamente sigan órdenes de sus partidos políticos y se manifiesten a favor o en contra de lo que les convenga como institución y no lo que a cada uno les demande la sociedad, esa cuestión denotará invariablemente una falta de decisión y carencia de poder.

Si se cree posible obrar una adecuación perfecta entre la productividad, o dicho de modo más general, los fines de una organización y la satisfacción individual de sus miembros, utilizando solamente un sistema “permisivo” de mando, tampoco hace falta estudiar los problemas del poder; basta por luchar con que el aparato de mando no se desintegre (Crozier, 1969 p. 18).

Pero, ¿por qué hablar de toma de decisiones municipales? ¿será acaso que se trata de un problema para la ciudadanía, que la tarifa del transporte público incrementa paulatinamente? Si consideramos que sí, es importante saber si esa cuestión es considerada un problema público, ya que se tomarían decisiones en el ámbito municipal a favor o en contra de una propuesta, siempre y cuando la misma sea apoyada por la ciudadanía, o su fondo, sea del interés de los problemas ciudadanos o que lo consideren un problema.

Digamos que la lógica de las decisiones se puede explicar cómo la cooperación entre el Estado y la sociedad civil, entre autoridades públicas y actores privados para la formulación de políticas que se lleva a cabo de múltiples maneras. Se pueden destacar en principio, dos mecanismos generales de interacción basados en la cooperación entre actores públicos y privados: por una parte, las negociaciones institucionalizadas entre el Estado, las empresas y los trabajadores organizados, sobre temas relacionados con la política macroeconómica; y, por otra parte, estarían también los mecanismos de auto organización o “autorregulación” de la sociedad mediante las cuales los actores corporativos privados cumplen con funciones reguladoras que, en definitiva, son de interés público y les han sido asignadas, explícita o implícitamente por el Estado: es el caso de los sistemas de negociación entre representantes de intereses diferentes o incluso opuestos , o el de los llamados “gobiernos privados”, esto es,

organizaciones que imponen a sus miembros criterios y normas que no sólo satisfacen sus propios intereses, sino también a ciertos intereses públicos.

En este orden de ideas, Cobb y Elder (1972, p. 82) argumentan que los problemas públicos provienen del conflicto entre “dos grupos o más sobre cuestiones formales o substantivas relativas a la distribución de posiciones y recursos”. Esto abre todo un camino en la investigación de los procesos sociales antecedentes que influyen en la toma de decisiones en el plano gubernamental y legislativo.

Blúmer (1971) menciona que los sociólogos que tratan de desarrollar la teoría de los problemas sociales, en la premisa de que dichos problemas sociales se alojan en algún tipo de estructura social objetiva están malinterpretando su mundo. Atribuir los problemas sociales que supone tensiones estructurales, trastornos en el equilibrio del sistema social, disfunciones, ruptura de normas sociales, choque de valores sociales, o desviación de la conformidad social, es transferir involuntariamente a una estructura social lo que es el proceso de definición colectiva. Es decir, si los medios de comunicación, los interesados en resolver el problema del transporte público, o los políticos que necesitan células de votantes, el ayuntamiento que tal vez quiera legitimarse con la ciudadanía, los líderes estudiantiles que ven en sus compañeros de escuela el esfuerzo por el pago de los pasajes, o las amas de casa que al ir a dejar los hijos a la escuela ven el gasto reflejado en su bolsillo, qué tal si simplemente se manifiesta el punto de interés desde el excesivo calor del municipio y lo insoportable que se vuelve viajar en un autobús a la mitad del día, todas estas alternativas si no las observara la ciudadanía, alguien tendrá que destaparlas, pues bien Blúmer (1971) expone que el surgimiento de *Problemas*

*Sociales* son el resultado de un proceso de definición en la que tomó la condición de que ese hecho fuera identificado como un problema social.

Sigue argumentando Blúmer (1971) que un problema social no existe para una sociedad, a menos que sea reconocido por ésta de que existe y que de no ser consciente de un problema social, una sociedad no lo percibe, la dirección de ella, hablar, o hacer algo al respecto, el problema es que simplemente no existe.

Si se toma en cuenta la teoría de Blúmer al pie de la letra, entonces se puede argumentar que una buena parte de las acciones que el gobierno realiza nunca se hubieran hecho, ya que la mayoría de los problemas sociales han sido construidos o mejor dicho, inducidos por distintos entes o grupos de interés. Es por ello que resulta indispensable entender los problemas públicos locales como parte de la toma de decisiones, ya que la única manera de dar solución es atacándolos de frente.

Las necesidades del pueblo mexicano tienen muchas dimensiones, como son las capacidades humanas, el acceso a la infraestructura, los ingresos, la vulnerabilidad y la exclusión/marginación social, la negación de estas múltiples dimensiones y realidades puede concebirse como una aproximación imperfecta a la noción de bienestar, esto depende en gran medida de la toma de decisiones de los gobiernos y de los ciudadanos (Mballa, 2013).

Tal vez por lo señalado en el párrafo inmediato que antecede, resulte indispensable la necesidad de hacer una revisión sobre los principales actores decisores, tanto a nivel

internacional, nacional y local para efecto de observar los pocos casi nulos programas que se tienen enfocados a alcanzar un desarrollo local (Vega, 2013).

Sobre el mismo tenor de ideas, resulta conveniente traer hasta aquí a Herbert (1973), cuando expone que “Son los procesos cognitivos que se desarrollan en la mente del individuo y que tienen como mente primaria la elección de un curso de acción que ayude a resolver a algún problema” la toma de decisiones.

Para entender el proceso de toma de decisiones es necesario hablar de las acciones a realizar, involucrando a los actores que corresponden y las instituciones que lo integran, es así que siendo nuestro campo de estudio el cabildo municipal, nuestra institución es el Ayuntamiento, los actores serían los regidores del Cabildo, y los dirigentes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para efecto de toma de decisiones.

La mayoría de los países de América Latina se caracterizaron en buena parte del siglo XX, por una centralización muy arraigada, aunque después de reajustes políticos y sociales en varios países del continente, pareciera que el centralismo se convertía en un accionar del gobierno con efectos perversos e incluso con surgimientos de regímenes autoritarios, produciendo desigualdad y un debilitamiento de los espacios locales de la capacidad de emprendimiento y de vigor social de los municipios (Cabrero, 2008).

Siguiendo a Cabrero (2008), éste señala que debido a estas fallas del modelo centralizador en casi todos los países de la región comenzaron a promover políticas descentralizadoras a partir de la década de los años ochenta. De esta manera fue que en los países latinos los espacios

locales comenzaron a tener más participación y es que lo importante de la descentralización no fue que los gobiernos centrales quisieran soltar las riendas, más bien “es que los municipios necesitaban adquirir conciencia propia de recuperar autonomía, fuerza, dignidad y capacidad endógena de crecimiento y conducción de destino desde las sociedades locales.

Se habla de una agenda local que se va expandiendo, pero que sin embargo, en México los municipios no han tenido participación directa sobre los temas de educación o crecimiento económico así como en políticas de salud, medio ambiente y es que es un hecho que los esfuerzos de accionar por parte de los municipios con casos de éxito, han sido por la presión ciudadana sobre los temas que más les interesa y estos han atendido las demandas ciudadanas dándoles solución incluso, fuera del entramado institucional constitucional, esto ya se ha observado en otros países de manera, que la agenda de la acción pública se amplía, se va profundizando, haciéndose más compleja y enriquecida por diversos actores, instituciones y procesos de cooperación (Cabrero, 2008).

En términos de Ibarra y Santos (2011), “El sistema organizado municipal está siempre vinculado a su entorno, esto obliga a una constante adaptación y flexibilización de su propia estructura y proceso de acción”. Es por ello que para el autor de este trabajo resulta pertinente analizar el proceso que tendría que tomar la municipalización del transporte público, hablando estrictamente del entorno local de San Luis Potosí.

Al considerar al gobierno municipal como un sistema organizado, resulta necesario hablar de una transformación organizacional, esto como requerimiento para mantener la viabilidad del conjunto organizacional en un entorno dinámico, incierto y conflictivo y que por otra parte

responde a la propia capacidad de evolución interna, lo destacable es que en los 2,441 municipios del país no existe la preocupación por una transformación de fondo, más bien, la preocupación es el cambio de actores responsables de los primeros niveles de la estructura organizacional (Ibarra & Santos, 2011).

Claro ejemplo es el vivido en el Estado de Guerrero en el 2014, con la desaparición de los 43 normalistas, la ciudadanía, los medios de comunicación y los partidos políticos exigían la renuncia del Gobernador del Estado de Guerrero por no atender y/o hacer caso omiso a lo ocurrido en el Municipio de Iguala y que de la misma forma el Alcalde en funciones en ese entonces se dio a la fuga y no se hizo responsable, esto haciendo referencia a que exigimos la caída de los más altos del peldaño y no hacemos conciencia de una transformación completa de “conciencia propia”. “La decisión no es un proceso psíquico si es observada en relación al sistema organizado como sistema social, en que el elemento básico es la comunicación” (Ibarra & Santos 2011).

Ibarra y Santos (2011) también mencionan que las decisiones se realizan como eventos organizacionales, manifestándose de manera temporal ya que un sistema municipal no es estable, es más bien dinámico, constan de eventos, los mismos que aparecen y desaparecen en periodos cortos de tiempo ya que son generados por decisiones, es por eso que cuando se quiere modificar una decisión no es tan fácil porque es algo transitorio, por lo que solo puede hablarse de una nueva decisión sobre el mismo asunto.

Todo sistema social se configura como un sistema de decisiones, decisión es para el sistema, lo que el mismo decide que es decisión, no lo que pueda o pareciera decisión a un observador

externo. Si el sistema lo deja de lado es una omisión para el observador, no para el sistema (Luhmann, 1994).

Los gobiernos locales son el órgano gubernamental más cercano a la ciudadanía, por lo que la gobernanza es el sustento diario de los ayuntamientos, ya que la capacidad que la ciudadanía tiene para organizarse y exigir lo que más le convenga o interese, es el material que tiene un ayuntamiento para ejercer la agenda de gobierno.

La gobernanza local conforma un tipo particular de gobernar, cuyo eje está centrado en la construcción de nuevas modalidades de intervención y articulación más participativa y cooperativa entre los distintos actores e instancias institucionales de la sociedad local, este entorno y toma de decisiones establecen un sistema complejo de relaciones e interacciones entre actores gubernamentales, de la sociedad y el mercado cuyo resultado en términos de desarrollo dependerá el cómo se distribuya el poder entre esos actores, de modo de favorecer un incremento en el bienestar de la sociedad local (Santos, 2011).

Ya se habló de acciones emprendidas por actores que se encuentran en el entorno de toma de decisiones y para poder obtener un entendimiento completo en la toma de decisiones, es necesario entender a las instituciones, las cuales juegan quizá el papel más importante en el juego decisional.

Es así que “Las instituciones son las reglas del juego en una sociedad o, más formalmente, son las limitaciones ideadas por el hombre que dan forma a la interacción humana, por consiguiente estructuran incentivos en el intercambio humano, sea político, social o

económico, el cambio institucional conforma el modo en el que las sociedades evolucionan a lo largo del tiempo, por lo tanto es la clave para entender el cambio histórico” (North, 1990).

¿Por qué hablar de instituciones? Como ya lo mencionó North (1990), son la base de los sistemas y es que las instituciones como pautas de comportamiento entre las personas en la sociedad se manejan con términos, por acciones y estas acciones influyen hacia adentro y hacia afuera. El Ayuntamiento es una institución desde que rige como gobierno y actúa de manera determinada, es un ente gubernamental que tiene sus propias pautas de comportamiento y actúa según se dicten sus mandos.

Como ya se mencionó al hablar de instituciones y decisiones, se habla de hacer un cambio radical para la transformación de fondo del pensar ciudadano, es por eso que un cambio institucional debe ser de raíz, pero esto no es tan fácil como se escribe.

Magañón (2004) cita a diferentes autores en cuanto a que en una era de incertidumbre y con ello el riesgo (Beck, 1994, 1998; Giddnes, 1994, 1999), han pasado a formar parte de la cotidianidad organizacional, hablar de “cambio” se convierte en un tema recurrente tanto para quienes dirigen las organizaciones, en razón de supervivencia en una realidad tan contingente como diversa, como para quienes las estudian, cualquiera que sea el interés que mueva a los estudiosos del cambio organizacional, un hecho es innegable: requieren de marcos cada vez más dinámicos y transdisciplinarios dado que, en un ambiente determinado por la globalización, esta debe ser considerada como:

Un fenómeno integrado multidimensional; no es solo económico, no es solo cultural, es también político y por tanto social y, en consecuencia, psicológico, y todo a la vez. No es que haya un factor económico que desencadene factores políticos y que a su vez provoquen cambios en la cultura y, en última instancia, cambien los hábitos, las expectativas y percepciones de la gente sobre el mundo cotidiano- sobre su condición de sujeto es todo a la vez (Zemelman, 2000:154).

## **II.6 Contexto jurídico del municipio mexicano**

El municipio es una de las instituciones públicas de mayor importancia dentro de la vida de cualquier sociedad, debido a su destacada trayectoria en la difusión de prácticas democráticas y por la responsabilidad que le corresponde en la defensa y garantía de la calidad de vida de su comunidad. De forma, se puede afirmar que el municipio se estructura en torno a cuatro principios fundamentales: 1) heterogeneidad, 2) democracia, 3) relación-articulación, y 4) autonomía. Estos elementos contribuyen a su funcionamiento, estructuración, organización y desarrollo.

La autonomía municipal adquiere respecto en cuanto a los demás principios, en un matiz de particular preponderancia en cuanto se refiere a la capacidad otorgada al municipio para la realización de las actividades de su competencia, o sea, en él radica la clave de la mayor o menor independencia en la realización de sus funciones y el cumplimiento de sus fines.

El municipio debe ser el origen de nuevas instituciones que, luego, serán implantadas o suprimidas a nivel federal, por ser éste el núcleo básico de organización administrativa. Sin embargo, la práctica nos enseña lo contrario: los cambios salen del centro hacia la periferia, llegando a los estados y de los estados a los municipios. En el caso del municipio, como ente

de derecho público, las garantías individuales que equivaldrían para los individuos, se representan en garantías institucionales, con la diferencia principal -además de la titularidad de los mismos- de que las garantías institucionales nacen con el Estado y no son anteriores y superiores a él como las garantías individuales. Como lo comentó Lasalle, las cuestiones de Derecho constitucional no son primariamente cuestiones de derecho sino de poder, por lo que, hasta hace pocos años, las controversias en las que se involucraban los municipios eran resueltas con arreglos políticos y no jurídicos, puesto que éstos no estaban legitimados para acceder a los tribunales.

El autor considera como la máxima característica de la autonomía municipal, además de la titularidad para gestionar y resolver todos los asuntos de carácter local, el acceso directo a los tribunales de justicia constitucional, por lo que se enfoca en el estudio de los recientes mecanismos creados para brindar esta legitimación a los municipios. Al tener los municipios capacidad de defender en juicio su autonomía, dejan de ser un tercer nivel de gobierno y se alinean con el nivel estatal y federal (Gutiérrez & Pumarejo, 2006).

En palabras de Escobar (2010), “La autonomía municipal es una cualidad compuesta de un conjunto de potestades y competencias emanadas de la Constitución política del Estado y la Ley, los cuales son ejercidas debidamente por el Gobierno Municipal, dentro los límites de sus secciones territoriales legalmente reconocidos”.

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **III.1 Consideraciones preliminares**

Este capítulo de la tesis reseña la serie de actividades sucesivas y organizadas que se llevaron a cabo para realizar el estudio que el lector tiene en sus manos. En los siguientes renglones se describen algunos aspectos relativos al enfoque de investigación que aquí se utilizó, la población y muestra que se eligió para desarrollar la investigación, se enuncia el supuesto que se tomó como base para la realización de la investigación, las técnicas que se emplearon para recoger los datos utilizados, entre otros aspectos que facilitaron el desarrollo de este documento.

#### **III. 2 Enfoque de la investigación**

Tomando en consideración que para el propósito de este trabajo se recolectó información de diversas maneras, se puede señalar que se trató de un trabajo con enfoque cualitativo; ya que como bien lo exponen Blaxter et al. (2000; citados por Niño, 2011), la investigación cualitativa se enfoca en la exploración de un limitado pero detallado número de casos o ejemplos que se consideran interesantes o esclarecentes, donde la meta que se tuvo fue lograr profundidad y no amplitud sobre la revisión del objeto de estudio tratado en esta investigación.

Dentro del mismo campo del enfoque cualitativo, se puede decir que en este trabajo se procuró interpretar la experiencia o perspectiva de opinión de los sujetos sobre los que se extrajeron

datos; es decir, se trató de una metodología de características inductivas. En este sentido, se puede señalar que se utilizó el llamado principio de triangulación, ya que éste método permite una visión del problema desde diferentes ángulos y posiciones, en la medida que se confronta la información sobre un determinado tema y problema con la información recopilada de diferentes fuentes, además de la obtenida por otros investigadores (Niño, 2011).

En este sentido, además de la revisión documental que se utilizó para la construcción del estado del arte y el marco teórico conceptual, se aplicaron encuestas a diversos servidores públicos de algunos municipios del Estado de San Luis Potosí, como fueron los regidores y otros personajes que actualmente ocupan puestos de nivel directivo en ciertos ayuntamientos de la entidad federativa. Además, también se encuestó a algunos padres de familia, a directivos de instituciones educativas públicas y a algunos choferes del transporte público.

### **III.3 Tipo de investigación**

En este caso, se puede señalar que el trabajo que el lector tiene en sus manos, se trató de un estudio de tipo exploratorio, pues como bien lo expone Niño (2011, p. 32), "se trata de una investigación cuyo propósito es proporcionar una visión general sobre una realidad o un aspecto de ella, de una manera tentativa o aproximada". Siguiendo con Niño (2011), éste comenta que un estudio exploratorio no necesariamente recorre todo el proceso requerido para un proyecto formal completo; ya que puede quedarse el trabajo en la tarea de identificar y delimitar el problema, que ya de por sí podría representar un logro, o avanzar hacia otras etapas, entre otros aspectos.

### **III.4 Población y muestra de la investigación**

Esta investigación se ejecutó sobre diversos actores que tienen relación directa o indirecta con el objeto de estudio abordado en el trabajo. En este sentido, se eligieron por conveniencia diversos informantes a los que se les aplicaron encuestas, mismas que se describen en renglones más adelante.

#### **III.4.1 Aplicación de encuesta a regidores**

Con relación a este apartado, se encuestó a 16 actores que ocupan los puestos de regidores, procedentes de distintos partidos políticos y localizados en las ciudades más representativas de las cuatro zonas geográficas en que se divide del Estado de San Luis Potosí: San Luis Potosí en la zona centro; Rioverde en la zona media; Ciudad Valles en la zona huasteca; y Matehuala en la zona altiplano).

Cabe señalar, que solamente se eligió a cuatro regidores de cada zona, para tener un representante de cada partido y así conocer la opinión en general de las diferentes fuerzas políticas a las que pertenecen dichos actores; ya que es bien sabido que los regidores actúan conforme a lo que su partido les dicta -o al menos eso se tiene pensado-.

Tal como ya se indicó, la decisión de aplicar encuestas a los regidores de cada partido político en los cabildos elegidos, fue para buscar representatividad y pluralidad política en pensamiento y posiciones. El procedimiento para la elección de los informantes fue el siguiente: se buscó encuestar a un regidor del Partido Revolucionario Institucional (PRI), a

uno del Partido Acción Nacional (PAN), a uno del Partido de la Revolución Democrática (PRD). En caso de que hubiera ausencia de los mencionados actores, se seleccionó al azar a otro regidor que cumpliera con el requisito de ubicarse en el más alto nivel de posición jerárquica en el ayuntamiento correspondiente; lo cual no sería impedimento si el actor seleccionado perteneciera a otros partidos políticos como Movimiento Ciudadano, Convergencia, Conciencia Popular, etc.

### **III.4.2 Aplicación de encuesta a servidores públicos de primer y segundo nivel del orden local**

Para el propósito de este trabajo, también se aplicaron encuestas a 51 servidores públicos del orden local, quienes ocupan puestos de primer y segundo nivel en municipios de la Zona Huasteca del Estado de San Luis Potosí, a fin de recopilar la percepción de estos actores sobre el objeto de estudio abordado en este trabajo. En la Tabla 2 se indican los datos de los informantes antes mencionados.

**Tabla 2. Datos de los informantes de primer y segundo nivel de municipios de la Huasteca de San Luis Potosí.**

<b>Servidores públicos encuestados</b>	<b>Municipio de adscripción</b>	<b>Puesto de trabajo</b>
Informante 1	Ciudad Valles	Tesorero
Informante 2	Aquismón	Tesorero
Informante 3	Tampamolón Corona	Tesorero
Informante 4	San Vicente Tancuayalab	Tesorero
Informante 5	Ciudad Valles	Tesorero
Informante 6	Tamasopo	Tesorero
Informante 7	Ciudad Valles	Tesorero
Informante 8	Ciudad Valles	Tesorero

Informante 9	Ciudad Valles	Tesorero
Informante 10	Ébano	Tesorero
Informante 11	Tanlajás	Tesorero
Informante 12	San Antonio	Tesorero
Informante 13	San Antonio	Desarrollo Rural
Informante 14	Coxcatlán	Desarrollo Rural
Informante 15	Coxcatlán	Desarrollo Rural
Informante 16	Aquismón	Desarrollo Rural
Informante 17	Ébano	Desarrollo Rural
Informante 18	Tampamolón Corona	Desarrollo Rural
Informante 19	Ciudad Valles	Desarrollo Rural
Informante 20	Tamasopo	Desarrollo Social
Informante 21	Tamuín	Desarrollo Social
Informante 22	Tampamolón Corona	Desarrollo Social
Informante 23	Tamuín	Desarrollo Social
Informante 24	Tamuín	Desarrollo Social
Informante 25	Tamuín	Desarrollo Social
Informante 26	San Antonio	Desarrollo Social
Informante 27	Tamuín	Desarrollo Social
Informante 28	Tamuín	Desarrollo Social
Informante 29	Aquismón	Desarrollo Social
Informante 30	San Vicente Tancuayalab	Desarrollo Social
Informante 31	Ébano	Desarrollo Social
Informante 32	Ciudad Valles	Desarrollo Social
Informante 33	Ciudad Valles	Desarrollo Social
Informante 34	Tamuín	Desarrollo Social
Informante 35	Ciudad Valles	Obras Públicas
Informante 36	Tampamolón Corona	Obras Públicas
Informante 37	Aquismón	Obras Públicas
Informante 38	Ébano	Obras Públicas
Informante 39	San Antonio	Obras Públicas
Informante 40	San Vicente Tancuayalab	Obras Públicas
Informante 41	Ciudad Valles	Obras Públicas
Informante 42	Aquismón	Oficial Mayor
Informante 43	Ébano	Oficial Mayor
Informante 44	Ciudad Valles	Oficial Mayor

Informante 45	Ébano	Secretario de Ayuntamiento
Informante 46	San Vicente Tancuayalab	Secretario de Ayuntamiento
Informante 47	Ciudad Valles	Secretario de Ayuntamiento
Informante 48	Coxcatlán	Secretario de Ayuntamiento
Informante 49	Tampamolón Corona	Secretario de Ayuntamiento
Informante 50	San Antonio	Secretario de Ayuntamiento
Informante 51	Aquismón	Secretario de Ayuntamiento

Fuente: Elaboración propia.

### **III.4.3 Aplicación de encuesta a personal directivo de instituciones educativas públicas**

Como parte del trabajo de investigación, también se encuestó a algunos directores de escuelas secundarias. El procedimiento para elegir a estos actores consistió en elegirlos al azar, pero sí tomando en cuenta que fueran escuelas públicas a las que asisten estudiantes hijos de personas de nivel socioeconómico medio o de clase trabajadora, a fin de lograr una opinión de aquellos usuarios que realmente hacen uso del servicio de transporte público.

### **III.4.4 Aplicación de encuesta a padres de familia**

Aprovechando el momento de la aplicación de encuestas a los directores de algunas escuelas, también se recabó información de algunos padres de familia de esas escuelas. En este caso se encuestó a diez padres de familia.

### **III.4.5 Aplicación de encuesta a choferes del transporte público**

Se entrevistó también a algunos choferes de autobuses, que a decir verdad, se observa que los medios de transporte no son iguales en todos lados -hablando específicamente del Estado de San Luis Potosí, tan solo San Luis Potosí capital y Ciudad Valles cuentan con rutas definidas de autobuses. Para el caso de los Municipios de Rioverde, Matehuala y Tamazunchale, el servicio de transporte público se compone de en su mayor parte de camionetas para pasajeros (*combis*), así como taxis tarifados para las comunidades a las que se dirigen los pasajeros. Es decir, se dispone de medios de transporte público que son característicos de cada región y cuya asignación de tarifa para cobro depende de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Los actores entrevistados en este caso fueron: 3 choferes de autobús del municipio de San Luis Potosí (1 de la ruta perimetral y 2 de la ruta 10 himno nacional); para el caso de Rioverde, se encuestó a tres taxistas que esperaban pasaje en una rampa asignada; por lo que corresponde a Ciudad Valles se encuestó a tres choferes en la Eco Central, a donde llegan los autobuses como destino final o inicial (se trató de tres rutas sumamente transitadas, como son Infonavit I y II, Cuartel y Doraceli; y finalmente, en el municipio de Tamazunchale se encuestó a tres choferes de taxis que tenían esperando pasaje en una avenida principal.

### **III.5 Supuesto de investigación previamente establecido**

La recopilación de datos sobre los sujetos encuestados y a los que se ha hecho referencia en el apartado anterior de este trabajo, procuró generar evidencias que permitieran aceptar o rechazar el supuesto de investigación previamente planteado en este trabajo y que se enunció en los siguientes términos, tal como se indicó en el capítulo de introducción de este trabajo:

*La municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí, resulta ser la estrategia que mejor ayude a que dicho servicio se proporcione en mejores condiciones de precio, calidad y oportunidad.*

### **III.6 Técnicas utilizadas para la recolección de datos**

#### **III.6.1 La encuesta**

Tal como ya se mencionó en el apartado correspondiente a la población o muestra utilizada en este trabajo, en este caso se utilizó la técnica de encuesta, a la que algunos autores llaman cuestionario (Niño, 2011). Siguiendo al mismo autor, éste comenta que:

Entendemos por encuesta la técnica que permite la recolección de datos que proporcionan los individuos de una población, o más comúnmente de una muestra de ella, para identificar sus opiniones, apreciaciones, puntos de vista, actitudes, intereses o experiencias, entre otros aspectos, mediante la aplicación de cuestionarios, técnicamente diseñados para tal fin (Niño, 2011, p. 63).

#### *a) Instrumento de investigación aplicado a regidores*

En este orden de ideas, en la Tabla 3 se muestra la relación de preguntas que integraron la encuesta que se aplicó a los regidores.

**Tabla 3. Encuesta aplicada a los regidores de los ayuntamientos seleccionados en la investigación.**

1. ¿Sabe usted que el Cabildo Municipal es un organismo autónomo de toma de decisiones?
---

2. Siendo así, ¿qué piensa acerca de regular el precio del transporte público según el entorno económico y geográfico del municipio?
3. ¿Qué piensa acerca de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en conjunto con el cuerpo de Cabildo pudiera definir el precio del transporte público según las características de su municipio?
4. ¿Usted tiene la facultad para hacer esa propuesta al Cabildo para beneficio de la sociedad?
5. ¿Si pudiera usted hacer esa propuesta, ¿cuáles cree que serían los motivos por los que se vería impedida esta iniciativa de beneficio social?

Fuente: Elaboración propia.

Por lo que se refiere a la encuesta que se muestra en la Tabla 3, es pertinente señalar que la pregunta uno se ligó de manera conveniente con la dos y la cuatro con la cinco, ya que lo que se pretendía era detectar que los regidores pudieran exponer sus respuestas sin apoyo, a fin de identificar el grado de conocimiento de las atribuciones que por ley tienen asignadas.

Lo anterior se sustenta en el hecho de que no todos los regidores piensan lo mismo; además de que no a todos se les capacita igual o éstos han tenido experiencia previa para el desempeño de sus cargos públicos.

En cuanto a la aplicación de encuestas a los regidores de los municipios de San Luis Potosí y Rioverde, ésta se realizó a través del representante o asesor de regidores. En cuanto al municipio de Matehuala, las encuestas se realizaron a través de una persona que colaboraba en el gobierno municipal de dicha ciudad. Finalmente, por lo que se refiere a las encuestas ejecutadas en el municipio de Ciudad Valles, éstas se realizaron a través del Coordinador de los Regidores del Partido Acción Nacional (PAN) del referido ayuntamiento.

*b) Instrumento de investigación aplicado a servidores públicos de primer y segundo nivel*

En la Tabla 4 se muestra la relación de preguntas que integraron la encuesta que se aplicó a los servidores públicos de primer y segundo nivel de los municipios de la Zona Huasteca.

**Tabla 4. Encuesta aplicada a servidores públicos de primer y segundo nivel.**

1. ¿Qué piensa acerca de la municipalización del precio del transporte público?
2. ¿Los regidores tienen la capacidad de regular el precio del transporte público?
3. ¿La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y los ayuntamientos podrían lograr acuerdos para municipalizar el precio del transporte público?

Fuente: Elaboración propia.

*c) Instrumento de investigación aplicado a directores de instituciones públicas de educación secundaria*

En la Tabla 5 se muestra la relación de preguntas que se integraron en la encuesta que se aplicó a los directores de instituciones públicas de educación secundaria.

**Tabla 5. Encuesta aplicada a directores de instituciones públicas de educación secundaria.**

1. ¿Creen que los regidores de los ayuntamientos tengan la capacidad para tomar acciones sobre el tema del transporte público en el Estado de San Luis Potosí?
2. ¿Qué piensa acerca de que se municipalice el precio del transporte público para el Estado de San Luis Potosí?
3. ¿Beneficiaria la propuesta de municipalización a los usuarios del transporte público?

Fuente: Elaboración propia.

*d) Instrumento de investigación aplicado a padres de familia*

En la Tabla 6 se muestra la relación de preguntas que se integraron en la encuesta que se aplicó a los padres de familia.

**Tabla 6. Encuesta aplicada a los padres de familia.**

- |   |
|---|
| 1. ¿Cree que los regidores de los ayuntamientos tengan la capacidad para tomar acciones sobre el tema del transporte público en el Estado de San Luis Potosí? |
| 2. ¿Qué piensa acerca de que se municipalice el precio del transporte público para el Estado de San Luis Potosí?  |
| 3. ¿Beneficiaría la propuesta de municipalización a los usuarios del transporte público?  |

Fuente: Elaboración propia.

*e) Instrumento de investigación aplicado a choferes del transporte público*

En la Tabla 7 se muestra la pregunta que se integró en la encuesta que se aplicó a los choferes de servicio de transporte público.

**Tabla 7. Encuesta aplicada a choferes de servicio de transporte público.**

- |   |
|---|
| 1. ¿Considera usted que municipalizar el precio del transporte público traiga algún beneficio al gremio al que usted pertenece? |
|---|

Fuente: Elaboración propia.

Las encuestas aplicadas a los directores de las secundarias, a los padres de familia y a los choferes de transporte público, se realizaron con apoyo de dos estudiantes de la Universidad Tangamanga Campus Saucito para el caso del Municipio de San Luis Potosí. En lo que respecta a los Municipios de Rioverde y Ciudad Valles, se realizaron por el autor de este

trabajo. Por lo que se refiere al Municipio de Matchuala, dichas encuestas fueron realizadas por la Lic. Fabiola Rodríguez.

## **CAPÍTULO IV**

### **REVISIÓN Y ANÁLISIS DE RESULTADOS**

#### **IV.1 Comentarios preliminares**

En esta parte del documento se muestran los resultados obtenidos de las encuestas aplicadas a los diferentes sujetos seleccionados para obtener su postura o perspectiva, respecto a la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí, como fueron los regidores, los servidores públicos de primer y segundo nivel en los ayuntamientos de la Zona Huasteca, los directores de las instituciones de educación secundaria, los padres de familia y los choferes de transporte público.

Más adelante se podrá observar en las respuestas emitidas, que existe carencia de interés por parte de los regidores para apoyar en cuestiones que no les resulten de beneficio, ya que la mayor parte de sus acciones dependen del costo político que éstas representen; es decir, las iniciativas que aporten tendrían que referirse a temas que les ayuden con el distrito en donde dichos regidores piensan elegirse como diputados o para obtener apoyos de la población en próximos proyectos políticos.

Por otro lado, también se observa la postura de los padres de familia y la de los directores de las instituciones de educación secundaria, donde se asoma el interés de éstos por mejorar el precio del transporte público, a fin de ver reflejada una disminución del gasto en el bolsillo de las familias. Se analiza además, cómo los servidores públicos de primer y segundo nivel de municipios de la huasteca potosina, aún creen que todo le corresponde a la SCT -esto por la

desinformación generalizada en todo el Estado que se tiene en el tema del transporte público y también en las funciones del cuerpo de cabildo-.

## **IV.2 Opiniones de los actores investigados sobre la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí**

### **IV.2.1 ¿Qué opinión tienen los regidores encuestados?**

En la Tabla 8 se presentan los resultados del instrumento de investigación aplicado a los regidores de las diferentes regiones geográficas del Estado de San Luis Potosí. Dicha tabla muestra de manera específica las respuestas emitidas para cada una de las preguntas formuladas a dichos actores.

**Tabla 8. Resultados generales del instrumento de investigación aplicado a los regidores.**

<b>Pregunta</b>	<b>Respuesta (s)</b>
1. ¿Sabe usted que el Cabildo Municipal es un organismo autónomo de toma de decisiones?	- Sin duda los 16 regidores entrevistados aseguraron saber la importancia de su puesto y el grado honorífico que representa.
2. Siendo así, ¿qué piensa acerca de regular el precio del transporte público según el entorno económico y geográfico del municipio?	- La importancia que le dan a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que si ellos no dan la indicación no se hace nada.  - Que el costo político que representa hacer esto no lo va hacer cualquier cabildo, que es necesario la consulta de los tomadores de decisiones de Gobierno del Estado (SCT) y de la Cámara de Diputados.
3. ¿Qué piensa acerca de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en conjunto con el cuerpo de Cabildo pudiera definir el precio del transporte público	- Es un tema que se tendría que dejar a un grupo de expertos.  - No todos los regidores están preparados para asumir esa responsabilidad, les falta capacidad y la mayoría del tiempo no están preparados.

según las características de su municipio?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Muchos de los regidores son manipulables y son flexibles a su partido político.</li> <li>- Les rinden cuentas a los líderes que tienen y sería difícil si alguno de dichos líderes tuviera intereses económicos con los transportistas.</li> </ul>
4. ¿Usted tiene la facultad para hacer esa propuesta al Cabildo para beneficio de la sociedad?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sí indudablemente que la tenemos, somos los que deciden el rumbo de las decisiones.</li> <li>- Aunque hiciéramos esa propuesta no sería posible, eso no lo decidimos nosotros, lo decide la SCT, uno nada más dice que sí, no le queda más.</li> <li>- Pues a lo mejor la facultad, pero difícilmente se tomaría en cuenta eso, es según el color político que predomine.</li> </ul>
5. ¿Si pudiera usted hacer esa propuesta, ¿cuáles cree que serían los motivos por los que se vería impedida esta iniciativa de beneficio social?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Los constantes costos de gasolina.</li> <li>- Los gobiernos de tres años que llegan con actores nuevos y se frenarían los acuerdos.</li> <li>- Intereses políticos</li> <li>- Intereses económicos regionales.</li> <li>- Falta de iniciativa política.</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia.

En la Tabla 9 se muestran de manera general las opiniones con respecto a la postura en cuanto a la búsqueda de autonomía municipal y propuestas de acción, por cada uno de los cabildos de las cuatro zonas geográficas del Estado de San Luis Potosí.

**Tabla 9. Opinión de los cabildos en materia de autonomía y propuestas de acción.**

<b>Cabildo</b>	<b>Opinión</b>
Cabildo del municipio de San Luis potosí	Aseguran poder proponer iniciativas, pero dudan que sea aprobada ya que los costos políticos pueden causar un desequilibrio en la estadía política.
Cabildo de Matehuala	Se percibe duda o falta de seguridad al proponer iniciativas, tal vez debido al miedo

	a represalias y costos políticos.
Cabildo de Rioverde	Consideran que es trabajo de la SCT y del Gobernador del Estado, y sería más fácil que ellos tomaran esa iniciativa, porque ellos como regidores solo están cada tres años y el peso no es tanto como los servidores públicos de gobierno del Estado.
Cabildo de Ciudad Valles	Es una situación aislada, ya que se manifiesta la problemática en la única concesionaria del municipio, como parte de la falta de rotación de transportes y falta de negociación de precios.

Elaboración propia.

Sin duda alguna, la opinión del cuerpo de regidores de los cuatro municipios resulta fundamental para que el análisis sea congruente y apegado lo más posible a la realidad del entorno, ya que son los cuerpos de cabildo los que toman las decisiones para aprobar o reprobado acuerdos. En este sentido, se puede observar que la postura de los regidores de la capital potosina es distinta a los de las zonas Altiplano, Huasteca y Media, tal como se puede observar en la Tabla 9.

En este orden de ideas, todos los regidores están completamente seguros de que el Cabildo es un órgano de toma de decisiones, afirmando que su puesto es de honor hacia el pueblo y además, que las decisiones que toman son cruciales para el funcionamiento del ayuntamiento, lo que permite concluir que el 100% de dichos regidores saben acerca de la autonomía que tiene el Cabildo. Otro punto, en que los regidores fueron cuestionado sobre lo que pensaban en cuanto a la regulación de los precios del transporte. En este caso, su contestación se resume en dos respuestas: 1) La importancia que le dan a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que si ellos no dan la indicación no se hace nada, y 2) Que el costo político que representa hacer esto no lo va hacer cualquier cabildo, ya que se requiere la consulta de los tomadores de decisiones de Gobierno del Estado (SCT) y de la Cámara de Diputados.

Por otro lado, sin excepción alguna, la mayoría de los regidores encuestados están de acuerdo en que la ponderación de precios tendría que regularse en la SCT y no les compete a ellos esa propuesta. Sin embargo, al preguntarles que si ¿apoyarían la propuesta? Contestaron que es una propuesta interesante y que si estuviera en sus manos la apoyarían sin dudarlo, ya que le beneficia a la sociedad y siendo que las áreas geográficas del Estado de San Luis Potosí son distintas, a todas les vendría bien la estabilización de precios acorde a las características de cada región.

Al cuestionarles a los regidores acerca de lo que impediría la implantación de la municipalización del servicio de transporte público, los mismos coinciden en señalar que en un país en donde el precio de los combustibles aumenta de la noche a la mañana, resulta un tanto complicado realizar una propuesta de tal magnitud, porque además de jugar con los intereses de concesionarios y transportistas, también se arriesgan a que sus propuestas lleguen a oídos sordos, por motivo de negociaciones ya pactadas por actores políticos con más poder -refiriéndose así al Gobernador de la entidad, a los dirigentes de la SCT, o incluso con los mismos alcaldes que negocian directamente con el Gobernador para recibir más apoyos por unos u otros conceptos-.

Solamente dos de los dieciséis regidores entrevistados mencionaron que el asunto se trata de un tema sobre el que tendrían que tomar la decisión expertos en el rubro; es decir, apenas una octava parte de los regidores entrevistados, argumentan que al cuerpo de regidores no llegan siempre personas capaces de defender intereses colectivos, ya que su falta de conocimiento hace que sean manipulables o inflexibles a la hora de las decisiones. Importante es mencionar que todos los regidores entrevistados mencionaron que si saben que representan a un

organismo autónomo de toma de decisiones municipales; sin embargo, todos se contradicen al mencionar que tendrían que esperar que la SCT fijara el precio del transporte, cuando la pregunta no es fijar los precios sino municipalizar los mismos.

Los resultados que arrojan las respuestas de los regidores encuestados, de alguna manera ya eran predecibles, ya que cada tres años llegan nuevos regidores de todos los partidos políticos y cada uno manifiesta una postura distinta, ya sea que le convenga para sus próximas campañas electorales o para la protección del partido político que lo respalda. Ante esta situación, vale la pena preguntarse ¿por qué todos dicen que toman decisiones y tienen autoridad para ello?

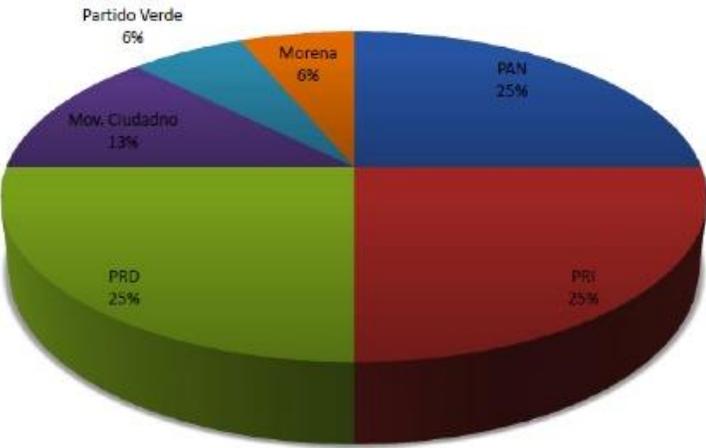
Al iniciar esta investigación, el autor de la misma pensaba que por historia y sentido partidista, solo los del PRI tomarían la postura de jerarquía hacia adentro y fuera de sus decisiones, pero la gran sorpresa fue que ese comportamiento parece reproducirse en los demás actores políticos entrevistados, ya sean del PAN o del PRD, con excepción de algunos miembros del Partido Movimiento Ciudadano, que fueron francos. Lo anterior lo relacionamos con el hecho de que no tienen aspiraciones para candidaturas a diputados locales ni alcaldías, puesto que su partido no está tan posicionado como los de otros regidores, que si pudieran estar buscando contender más adelante.

Fue clara la postura de todos los regidores encuestados, respecto a no hablar de decisiones políticas internas de sus partidos, por miedo a represalias o por futuras postulaciones que tuvieran en mente. No obstante lo anterior, todos manifestaron que es muy difícil hacer una propuesta, si antes no está negociada por los líderes o alcaldes y concesionarios, por lo que se

puede afirmar de antemano, que en el Estado de San Luis Potosí los Cuerpos de Regidores ejecutan el poder de manera jerárquica, sin importar el partido político de que se trate.

Se encontró también que la mayoría de los regidores encuestados no analizan las actividades de cabildo, solo se presentan los días que se les indica y son los asesores los que reciben a la mayoría de la gente que solicita hablar con dichos regidores, su labor de supervisión y verificación se asemeja más a una estancia de tres años de campaña con recursos del ayuntamiento para posicionarse para otros puestos públicos. En el Gráfico 1 se muestra la procedencia partidista de los regidores entrevistados.

**Gráfico 1. Partidos políticos de adscripción de los regidores encuestados**



Fuente: Elaboración propia.

**IV.2.2 ¿Qué opinan los servidores públicos de primer y segundo nivel de la municipalización del servicio de transporte público?**

La Tabla 10 muestra de manera general las posturas de los servidores públicos de primer y segundo nivel de los ayuntamientos de la Zona Huasteca, en cuanto a la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí.

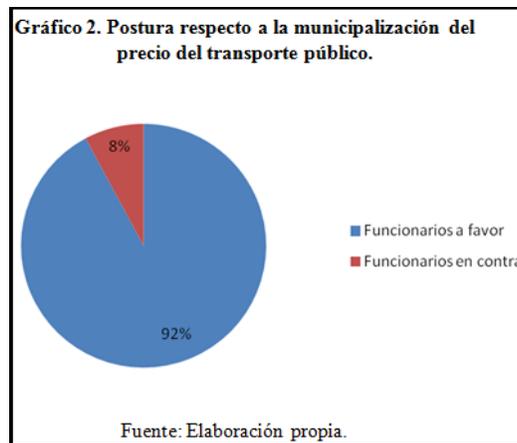
**Tabla 10. Opiniones de los servidores públicos de primer y segundo nivel.**

Pregunta	Respuesta (s)
<p>1. ¿Qué piensa acerca de la municipalización del precio del transporte público?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Que ya existe una comisión especializada en regular a los concesionarios.</li> <li>- Que la SCT es la encargada y que difícilmente pasarán la batuta a los ayuntamientos.</li> <li>- Intereses políticos que no dejen que esta propuesta pueda realizarse.</li> <li>- Todo dependería de los precios de las gasolineras, los caminos que tengan que transitar los transportistas y el tipo de transporte que se está utilizando.</li> <li>- Las concesionarias a las que se les otorgan los permisos tendrían que llegar a acuerdos laborales y de pagos pendientes.</li> <li>- En municipios en donde solo existen taxis rurales y camionetas pasajeras, muchos de ellos no están registrados legalmente y así podría ser una manera de incluirlos con condiciones del ayuntamiento.</li> <li>- Existieran concursos para los estudios de zona y mercadeo y así dar un servicio óptimo y con costos justos.</li> <li>- Regulación de los transportes utilizados para trabajar las rutas.</li> </ul>
<p>2. ¿Los regidores tienen la capacidad de regular el precio del transporte público?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La mayoría de los regidores no cuenta con estudios de nivel licenciatura y no se encuentran capacitados para desempeñar tal puesto de honor.</li> <li>- No pueden tomar las decisiones por que les rinden cuentas a los partidos políticos de manera que una propuesta de tal magnitud la politizarían.</li> <li>- No existe en la mayoría de los municipios personas capacitadas para hacer los estudios correspondientes de zona y geografía municipal y los regidores no sabrán a quien acudir.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si se puede lograr siempre y cuando exista beneficio para ambas partes, es decir; los municipios y la ciudadanía y por otro lado las concesionarias.</li>   <li>- Si se podría y más si existiera un ingreso para los ayuntamientos, se verían más interesados en elaborar este tipo de propuestas.</li>   <li>- Es necesario establecer convenios por escrito con el Gobierno del Estado y en su caso la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ya que en este sexenio se podrán decir algunas cosas y quedar en algo y para el que sigue se les olvida.</li>   <li>- Si se puede y ayudaría a que los transportistas locales que no están enlistados hagan acuerdos en el ámbito de lo local.</li> </ul>
<p>3. ¿La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y los ayuntamientos podrían lograr acuerdos para municipalizar el precio del transporte público?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En materia política es muy difícil, ya que no solo intervienen las voluntades municipales como funcionarios y el Cabildo, es importante tomar en cuenta que mientras los Diputados Locales no lleguen al acuerdo primero de regular en conjunto (el Cabildo y la SCT) no se podrá hablar de lo siguiente que es la propuesta de municipalización.</li>   <li>- Intereses económicos, si existen nexos económicos de las concesionarias locales con los dirigentes políticos ya sean locales o estatales no habrá tal propuesta ya que tienen su dinero metido en negocios que les están reeditando y no arriesgaran a cambiar las cosas.</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia.

Al aplicar el instrumento de investigación a los servidores públicos municipales, se pudo percibir que existe una desinformación generalizada sobre el asunto. El Gráfico 2 muestra la postura de los actores encuestados, respecto a la municipalización del precio del transporte público.



Tal como se muestra en el Gráfico 2, solamente el 8% de los servidores públicos encuestados consideran que no es posible hacer la mencionada propuesta, en razón de los siguientes argumentos: a) Que ya existe una comisión especializada en regular los concesionarios; b) Que la SCT es la encargada y que difícilmente pasarán la batuta a los ayuntamientos; c) Intereses políticos que no dejarán que esta propuesta pueda realizarse; y d) Todo dependería de los precios de las gasolinas, los caminos que tengan que transitar los transportistas y el tipo de transporte que se está utilizando.

Por el contrario, al 92% de los informantes les parece una propuesta conveniente, ya que no todos los municipios cuentan con las condiciones económicas óptimas, para que los usuarios cubran las cuotas de pasaje establecidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Entre algunos beneficios que se tendrían –según estos informantes- están los siguientes: a) Las concesionarias a las que se les otorgan los permisos tendrían que llegar a acuerdos laborales y de pagos pendientes; b) En municipios en donde solo existen taxis rurales y camionetas pasajeras, muchos de ellos no están registrados legalmente, y con esta acción podría

aprovecharse para; c) Se mejorarán las condiciones para ofrecer un servicio óptimo y con costos justos; y d) Regulación de los transportes utilizados para trabajar las rutas.

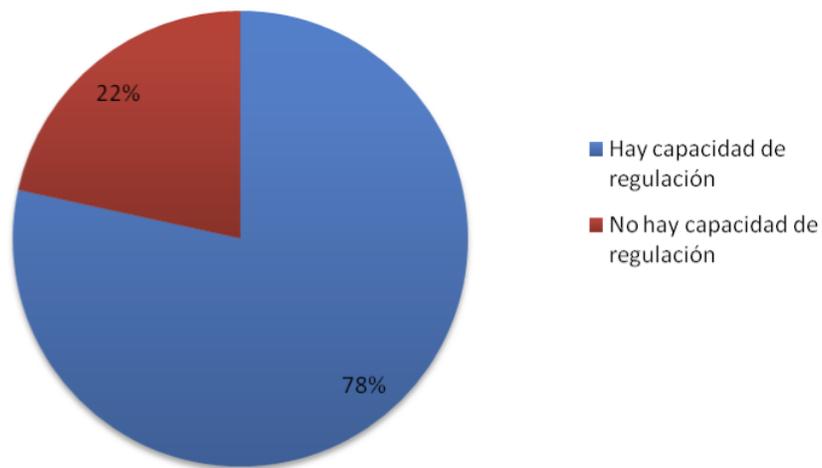
Con relación a la pregunta ¿Cree que los regidores tengan la capacidad para regular los precios del transporte público en el municipio? Un 22% de los encuestados argumentaron en contra, ya que no creen que los regidores tengan la capacidad para tomar las decisiones correctas dentro del cabildo municipal para el beneficio ciudadano. Sus argumentos, entre otros, fueron los siguientes: a) La mayoría de los regidores no cuenta con estudios de nivel licenciatura y no se encuentran capacitados para desempeñar tal puesto de honor; b) No pueden tomar las decisiones por que les rinden cuentas a los partidos políticos, de manera que una propuesta de tal magnitud la politizarían; c) No existe en la mayoría de los municipios personas capacitadas para hacer los estudios correspondientes de zona y geografía municipal y los regidores no sabrán a quien acudir.

Por otro lado, un 78% de los encuestados habló de una posibilidad real de regular los precios del transporte público, esto visto desde la capacidad de los regidores, los cuales si pudieran tomar dichas propuestas y hacerlas crecer, ya que están en contacto con la ciudadanía y son los encargados de observar qué es lo que les afecta, ente los argumentos más destacados mencionaron los siguientes: a) Sí se puede lograr, siempre y cuando exista beneficio para ambas partes, es decir, los municipios y la ciudadanía, además de las concesionarias; b) Sí se podría, y más si existiera un ingreso para los ayuntamientos, se verían más interesados en elaborar este tipo de propuestas; c) Es necesario establecer convenios por escrito con el Gobierno del Estado y en su caso con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ya que en este sexenio se podrán decir algunas cosas y quedar en algo y para el que sigue se les

olvida; y d) Sí se puede y ayudaría a que los transportistas locales que no están enlistados hagan acuerdos en el ámbito de lo local.

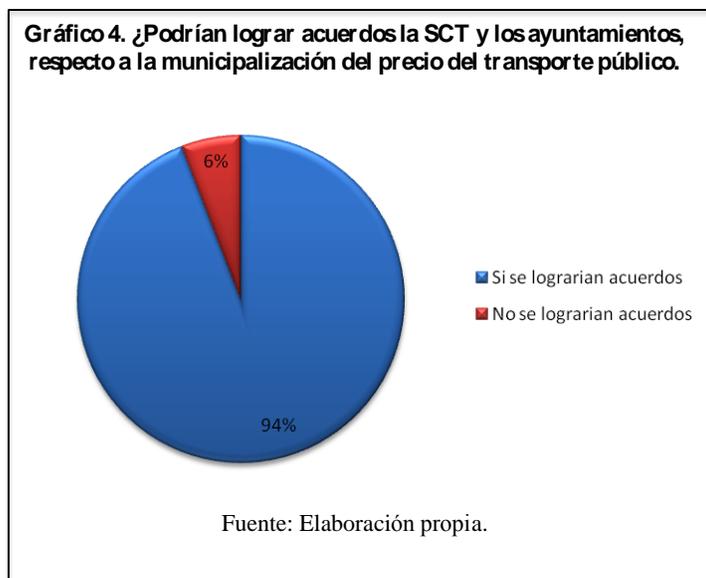
Los porcentajes de las personas que están a favor o en contra de la capacidad de los regidores para enfrentar el asunto de la municipalización del servicio de transporte público se muestran en el gráfico 3.

**Gráfico 3. Capacidad de los regidores para regular el precio del transporte público.**



Fuente: Elaboración propia.

Con relación a la pregunta relativa a si la SCT y los ayuntamientos podrían lograr acuerdos para municipalizar el precio del transporte público, la Gráfica 4 muestra los resultados en este sentido.



Como se puede observar en la Gráfica 4, el 6% de los encuestados argumentaron que no se puede lograr un acuerdo entre la SCT y los ayuntamientos, ya que consideran que hay más cosas que incluir en estos planteamientos, no solo la voluntad de los ayuntamientos, y además habría que revisar qué intereses tenga el titular del Ejecutivo con las concesionarias, ya que él es parte fundamental de la decisión. Dentro de los argumentos que se mencionan para estar en contra, están los siguientes: a) En materia política es muy difícil, ya que no solo intervienen las voluntades municipales como funcionarios y el Cabildo, es importante tomar en cuenta que mientras los Diputados Locales no lleguen al acuerdo primero de regular en conjunto (el Cabildo y la SCT) no se podrá hablar de lo siguiente, que es la propuesta de municipalización; y b) Intereses económicos, si existen nexos económicos de las concesionarias locales con los dirigentes políticos ya sean locales o estatales no habrá tal propuesta ya que tienen su dinero metido en negocios que les están reeditando y no arriesgaran a cambiar las cosas.

#### **IV.2.3 ¿Qué opinan los directores de educación secundaria?**

La Tabla 11 concentra la opinión de los directores de educación secundaria que fueron encuestados para conocer sus posturas, respecto a la capacidad de los ayuntamientos para tomar acciones respecto al servicio público de transporte.

**Tabla 11. Opiniones de directores de instituciones públicas de educación secundaria.**

Pregunta	Respuesta (s)
<p>1. ¿Creen que los regidores de los ayuntamientos tengan la capacidad para tomar acciones sobre el tema del transporte público en el Estado de San Luis Potosí?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si la tienen, aunque en ocasiones no realizan acciones de cambio porque están atados a lo que los partidos les indiquen.</li> <li>- Si la tienen pero no quieren porque no les beneficia a ellos directamente.</li> <li>- No la tienen son personas inexpertas puestas ahí por intereses políticos.</li> <li>-No la tienen entran y salen y sigue el ayuntamiento de igual forma y no hacen acciones concretas si la tuvieran ya hubieran cambiado las cosas.</li> </ul>
<p>2. ¿Qué piensa acerca de que se municipalice el precio del transporte público para el Estado de San Luis Potosí?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es una propuesta interesante así cada quien paga lo que se merece pagar.</li> <li>- Es difícil por el precio de los combustibles que cada vez sube más.</li> <li>- Es una buena propuesta ayudaría mucho a la ciudadanía sobre todo a los estudiantes.</li> <li>- Ayudaría mucho ya que las familias dejarían de pensar en comprar vehículos de medio uso que más que ayudar contaminan a la ciudad y la viabilidad sería más ligera.</li> </ul>
<p>3. ¿Beneficiaria la propuesta de municipalización a los usuarios del transporte público?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sin duda los beneficiaría, ya que pudieran viajar a mas lugares por menos cantidad de precio.</li> <li>- Si los beneficiaría, aunque perjudicaría a otros sectores como el automotriz y el de concesionarias.</li> <li>- Un beneficio generalizado.</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia.

La opinión de los directivos de escuelas públicas de nivel secundaria se registró, tomando en cuenta el lugar donde la encuesta se aplicó. En los siguientes renglones se precisa esta situación.

*a) Municipio de San Luis Potosí*

En la ciudad de San Luis Capital se percibió un atinado distanciamiento por parte de los líderes de opinión de las instituciones públicas para con los regidores y/o servidores públicos, y es que a lo largo de los trienios, ni los regidores ni las autoridades municipales han tocado las puertas ofreciendo el apoyo; ni siquiera porque es su distrito o el área de donde salieron elegidos (los regidores). Resulta increíble que año tras año, trienio tras trienio, apenas hacen actos de presencia en algún día festivo o algún convivio de la colonia y no se les vuelve a ver, de manera que es nula la credibilidad que las autoridades escolares tienen acerca de la propuesta de la municipalización del precio del transporte, y argumentan que aunque para la capital no habría disminución de precios, sí sería benéfico para las demás zonas del Estado.

*b) Municipio de Matehuala*

Por parte de un director entrevistado en la ciudad de Matehuala, existe un cierto resentimiento hacia el gobierno estatal, ya que creen que no han puesto ojo en los asuntos de la zona altiplano y el sexenio pasado (2009-2015), apenas se realizaron algunas obras muy puntuales. En cuanto a la propuesta de municipalización del transporte público, se dice entusiasmado si esto se llevara a cabo, ya que considera que la ciudadanía de la zona altiplano estaría muy agradecida, en virtud de que existen carencias económicas y más hacia el sector popular, el

cual usa con mucha frecuencia el transporte público, indica que sería necesario hacer modificaciones en algunas vías carreteras y modernizar otras.

*c) Municipio de Rioverde*

El director de la escuela secundaria entrevistado en el municipio de Rioverde, S.L.P., habló de la oportunidad que tiene el ayuntamiento de reivindicarse con los ciudadanos, si esta propuesta fuera realizada. Para él es importante que la sociedad se vea beneficiada con las acciones del gobierno y mencionó que así sea este u otro ayuntamiento, en turno en consideración con las instancias correspondientes podría hacer el cambio y hacer política de calidad al favorecer o beneficiar a la ciudadana de la región.

Para la comunidad estudiantil sería un gran apoyo, en especial para los padres de familia, ya que es bien sabido que la economía del país no está para darse lujos, puntualizó, pero bien una acción de los órdenes gubernamentales podría beneficiar mucho a la región.

*d) Municipio de Ciudad Valles*

Por lo que hace al director que se encuestó en Ciudad Valles, éste señaló que sin lugar a duda, los servidores públicos atinarían con esta propuesta, ya que en el municipio y en la región el transporte público no es malo, pero lo que si es necesario mejorar son las vías carreteras y agilizar las rutas, ya que muchos de los estudiantes vienen de comunidades y de ejidos un tanto retirados. Además, señaló que lo elevado de las cuotas de pasaje, se vuelve un factor de cambio para el desarrollo académico del alumnado.

Habló además a favor de un cambio en el pensar político y que si los servidores públicos pensarán un poco más en la clase media y baja y no en andar paseándose entre los ricos y tomar posición para campañas siguientes, los problemas de la región se tomarían más en serio y existiría un avance de importancia para el beneficio ciudadano.

#### IV.2.4 ¿Qué opinan los padres de familia?

La Tabla 12 concentra las opiniones que emitieron los padres de familia encuestados para conocer sus posturas, respecto a la capacidad del ayuntamiento para tomar decisiones en cuanto a la municipalización del servicio de transporte público.

**Tabla 12. Opiniones de los padres de familia.**

Pregunta	Respuesta (s)
1. ¿Cree que los regidores de los ayuntamientos tengan la capacidad para tomar acciones sobre el tema del transporte público en el Estado de San Luis Potosí?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es difícil que tengan la capacidad ya que son elegidos por sus partidos y en muchas ocasiones no tienen ni siquiera una carrera terminada.</li> <li>- Aunque tuvieran la capacidad no lo harían es una propuesta bastante comprometedora.</li> <li>- No, no tienen la capacidad si no ya lo hubieran realizado.</li> </ul>
2. ¿Qué piensa acerca de que se municipalice el precio del transporte público para el Estado de San Luis Potosí?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sería muy importante la propuesta pero no creen que se pueda por el desinterés de los políticos.</li> <li>- Beneficiaría mucho a los usuarios, en especial a los estudiantes.</li> <li>- Beneficiaría más a las zonas rurales que a las urbanas por la percepción del ingreso.</li> <li>- Algunos padres de familia no quisieron tomar postura ya que para ellos no es posible porque los regidores solo tomarían la postura política y no de</li> </ul>

	<p>beneficio a la ciudadanía.</p> <p>- Que tal vez apoye a los de zona rural pero no se sabe si a los de la zona urbana les suban más que como ya está el precio.</p>
<p>3. ¿Beneficiaría la propuesta de municipalización a los usuarios del transporte público?</p>	<p>- Ayudaría a la credibilidad de los cuerpos de cabildo a ejecutar una propuesta de esta magnitud.</p> <p>- Se cree que el ayuntamiento no va a participar en una propuesta que a la larga no pueda sostener.</p> <p>- Los precios de los combustibles cada día suben, es imposible parar los precios del transporte si no se paran los de los combustibles.</p> <p>- Los regidores antepondrán sus intereses personales y partidistas antes que los de la ciudadanía.</p> <p>- Que la propuesta primero se les haga a los que van a decidir no a los que van a ser beneficiarios de ella si ni siquiera se implementa aun.</p>

Fuente: Elaboración propia.

*a) Municipio de San Luis Potosí*

Tomando en primer término a los padres de familia de la Escuela Secundaria Técnica número 69, ubicada en Estambul 350, en la ciudad de San Luis Potosí. En este caso se encuestó a diez padres de familia -tomando la precaución de cumplieran con el requisito de que tuvieran a sus hijos en esa institución, ya que hay muchos padres que van a recoger los hijos de otras personas-.

Seis de los padres de familia hablaron de la importancia y relevancia que tendría si los gobiernos municipales tuvieran la iniciativa de hacer la propuesta de “municipalización del precio del transporte público” posible, y que en verdad estaban impactados ya que nunca

habían escuchado una propuesta de tal magnitud. En cuanto a si la propuesta tendría un beneficio para la ciudadanía y en especial para ellos y los estudiantes, dijeron que sin duda sería importante, un poco más para las zonas rurales que urbanas, pero que sin duda a todos los beneficiaría, dados los constantes traslados que se tienen que realizar a las escuelas, trabajos y actividades extracurriculares.

Por otro lado, cuatro padres de familia ni siquiera tomaron postura, asegurando que para ellos es imposible que el ayuntamiento -sea del partido que fuera-, se ponga a favor de la ciudadanía ya que siempre está primero los intereses particulares y de los que prestan los servicios de transporte. Al cuestionarles si para ellos sería un apoyo en el bolsillo, señalaron que en todo caso esta propuesta apoyaría más a las zonas rurales y que tal vez a ellos hasta podría perjudicarlos, porque no sabrían si para las zonas huasteca y media bajaran los precios, mientras que para la capital subieran, y la verdad es que esa postura no la habían pensado en algún momento.

#### *b) Municipio de Matehuala*

En el municipio de Matehuala se tomó como caso de análisis la Escuela Secundaria Vicente Guerrero, ubicada en Noria de la Cabra s/n, ya que la mencionada institución -en la opinión de las personas- es la mejor escuela pública de la región. Aquí también se encuestó a diez padres de familia. En este caso los padres de familia señalaron que han tenido problemas de inseguridad y desconfianza en el municipio y en la región, por lo que solo se aplicaron las preguntas necesarias.

De los diez padres de familia encuestados, siete de ellos hablaron de la propuesta de municipalización como una ventaja para los ciudadanos y los estudiantes, que a diario se las arreglan para cubrir las cuotas de los pasajes. Su postura fue positiva, argumentado que si los ayuntamientos tomaran esa decisión sería un logro importante y ello generaría credibilidad para los ciudadanos y en próximas elecciones “quien sabe y hasta votemos por ellos”, argumentó más de uno.

“Los servidores públicos que tomarían estas decisiones saben de sobremanera que ese tipo de decisiones hacen que la ciudadanía vuelva a creer”, manifestó un padre de familia que señala que a diario hay que pasar desde completar los pasajes para ir a las instituciones, hasta aguantar las faltas de educación vial y mala conducta de los transportistas. Tres padres de familia coincidieron en señalar que aunque es una propuesta buena para beneficio social, es difícil su aplicación por dos cuestiones: a) Los gobiernos locales en turno no se van a generar un compromiso que ayuntamientos venideros no puedan sostener; y b) Los precios de los combustibles están en constante aumento y es difícil que se detengan los costos de traslado y aún más, que los dueños de concesionarias dejen de ganar por ver un beneficio social.

### *c) Municipio de Rioverde*

En el municipio de Rioverde la problemática resulta distinta a la hora de hablar de precios de transporte público; en primer lugar, los encuestados señalan que no existe el transporte público como en los demás municipios, es decir, autobuses o microbuses de ruta, ya que ahí lo que se utiliza más son los taxis para el transporte, “es más rápido” para los usuarios argumentan-, y es que en Rioverde las distancias para las distintas actividades están retiradas.

En este municipio se visitó la Secundaria Julián Carrillo, ubicada en Álvaro Obregón. En este caso se recopilaron datos variados, ya que cuatro padres de familia mencionan que es necesaria una reestructuración del transporte de la ciudad y alrededores; hacen hincapié en un cambio para el beneficio ciudadano, mencionan que sería más barato si existieran camiones que los trasladaran con rutas fijadas previamente, pero desconocen los puntos estratégicos de la ciudad para su instalación.

Al cuestionarles si estarían de acuerdo en que el ayuntamiento tome las decisiones para el precio del transporte público, argumentan que no consideran viable la propuesta ya que creen rotundamente que los tomadores de decisiones (regidores) no lo harían en beneficio del ciudadano, y que tratarían de anteponer sus intereses antes de ayudar a los ciudadanos; creen también que una propuesta de tal magnitud no sería tomada en cuenta por el gobierno y que si un municipio la propone la desecharían en otras instancias de gobierno, (haciendo alusión o desconociendo que el municipio ejerce autonomía propia y pueden decidir acerca de su municipio).

Dos padres de familia comentan que la propuesta primero debe realizarse con los que van a decidir, ya que de nada sirve si solo se le hace opinar a quienes no van a decidir nada y solo los alentarán con argumentos inválidos; es por eso que se habla de una falta total de confianza hacia sus gobiernos locales y estatales. Por otro lado, cuatro padres de familia indican que la propuesta sería buena, ya que la región carece de servicios de transporte de calidad y rutas establecidas, y si esa propuesta llega a ejecutarse, tendrían que avanzar en materia de vialidad y transporte público en la región de manera casi obligatoria, así que sería para ellos una propuesta de mucho impacto hacia la región y de gran relevancia para el Estado.

*d) Municipio de Ciudad Valles*

En Ciudad Valles los diez padres de familia entrevistados hacen mención que sería una propuesta interesante para un servicio de calidad y para un beneficio ciudadano, pero la situación del municipio es distinta, ya que hay un solo concesionario, el cual decide por arriba de los demás medios de transporte qué precios y en qué momentos pareciera que se ejecutarán las alzas, ya que para los Vallenses solo existe una concesionaria de transporte público la cual está muy bien posicionada con los distintos órganos de gobierno y que les parecería descabellado que hicieran reformas y perjudicaran a la empresa.

En este caso se encuestó a padres de familia que asisten a la Escuela Secundaria General número 01 "Pedro Antonio Santos Rivera", ubicada entre calle Ecuador y Tetuán. Esta escuela tiene una gran cantidad de estudiantes y muchos de sus alumnos han concursado para distintos programas educativos, así también tiene dos rutas permanentes de autobús llamados "especiales" en donde llevan estudiantes a las colonias "El Carmen 3" e "Infonavit 2", que son áreas de extensa población de la ciudad en la periferia.

Seis padres de familia señalaron que sin lugar a duda, la propuesta beneficiaría a la población, ya que para ellos se torna difícil en ocasiones el costo de los pasajes que constantemente va en incremento y solo perjudica a los usuarios, ya que los dueños de las concesionarias y el gobierno (refiriéndose a todas las instancias) siempre van a ganar; argumentan que la Huasteca Potosina sería la principal beneficiada si esto se concretara, ya que es una zona con mucha escasez de recursos y con una gran cantidad de población en marginación, dicen también que para muchos padres de familia es más difícil, ya que sus hijos tienen actividades extra

curriculares por las tardes o bien por las mañanas; si asisten en la tarde a la escuela, resulta difícil cumplir con todas, por motivos económicos, ya que “son idas y vueltas que hay que realizar con los chamacos y no se puede cumplir en todo”, puntualizo un padre de familia.

Tres padres de familia tocaron el tema de que cada tres años hay regidores nuevos, sí sería un excelente cambio y una propuesta que cambiaría la situación de la región: “pero la verdad ¿usted cree que si lo aprobarían?, además quien sabe si los que vengan vuelvan a poner otros precios y ya nos amolamos” -señaló uno de los encuestados-.

Solamente un padre de familia habló de la importancia de tomar en cuenta a varios sectores de la población, como profesores, concedores de temas de vías públicas, el ayuntamiento de la ciudad y el gobernador y que todos en conjunto podrían llegar a grandes acuerdos, pero eso - dijo el señor- se llama política y al parecer muchos de nuestros representantes no la entienden.

#### **IV.2.5 ¿Qué opinan los choferes de transporte público?**

Finalmente, en la Tabla 13 se concentran las opiniones emitidas por los choferes de transporte público, en cuanto a la municipalización del servicio de transporte público.

**Tabla 13. Opiniones de los choferes de servicio de transporte público.**

<b>Pregunta</b>	<b>Respuesta (s)</b>
1. ¿Considera usted que municipalizar el precio del transporte	- Es difícil por lo que cuesta echar a andar una empresa de transporte público, aunque se quisiera hacer un acuerdo y las concesionarias no quisieran trabajar de ese modo, ¿Cómo le haces para brindar un transporte público en donde apenas hay una o dos empresas que prestan el servicio por municipio?

<p>público traiga algún beneficio al gremio al que usted pertenece?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Muchas de las veces hay intereses más arriba de los trabajadores, tal vez en vez de beneficiarnos nos perjudica porque si baja el pasaje bajan los sueldos para nosotros y muchos no quisieran roletear desde temprano hasta ya noche como muchos lo hacemos por las comisiones.</li>   <li>- El gobierno no va hacer esa iniciativa nunca, porque afecta directamente a los bolsillos de los políticos, ¿sabe usted cuantas taxis tienen en concesión los políticos? Y ¿Cuánto favores les hacen a los líderes sindicales? Por eso le digo que aunque quisiera uno o toda la gente a veces de arriba los que tienen el poder de hacer cambiar para bien andan empeorando las cosas.</li>   <li>- Bajar el precio del transporte no es la vía para la mejora, si se arreglaran los caminos y carreteras costara menos el mantenimiento de los vehículos y hubiera menos desperfectos e inconsistencias en el transporte, nosotros gastaríamos menos gasolina y las unidades estuvieran más enteras.</li>   <li>- Sus prestaciones se vieran más retribuidas y existiera más control de los horarios de trabajo a los que están acostumbrados.</li>   <li>- Siendo parte de la responsabilidad del municipio, no solo otorgar las concesiones sino también supervisar los trabajos, no les conviene tener tantas calles en condiciones tan deplorables y sin alumbrado así que los municipios trabajarían en infraestructura carretera para que existieran menos percances y así de manera indirecta estarían beneficiando sus condiciones de trabajo y la calidad del servicio que se brinda.</li> </ul>
---	---

Fuente: Elaboración propia.

Con relación a la pregunta ¿Considera usted que municipalizar el precio del transporte público traiga algún beneficio al gremio al que usted pertenece?, seis choferes respondieron que sería algo muy difícil, dadas las condiciones de los transportes y argumentaron lo siguiente: a) Es difícil por lo que cuesta echar a andar una empresa de transporte público, aunque se quisiera hacer un acuerdo y las concesionarias no quisieran trabajar de ese modo, ¿cómo le haces para brindar un transporte público en donde apenas hay una o dos empresas que prestan el servicio por municipio?; b) Muchas de las veces hay intereses más arriba de los trabajadores, tal vez en

lugar de beneficiarnos, hasta nos podría perjudicar, en virtud de que si baja el pasaje bajan los sueldos para nosotros y muchos no quisieran "*ruletear*" desde temprano hasta ya noche, como muchos lo hacemos por las comisiones; c) El gobierno no va hacer esa iniciativa nunca, porque afecta directamente a los bolsillos de los políticos, ¿sabe usted cuántos taxis tienen en concesión los políticos? y ¿cuántos favores les hacen a los líderes sindicales? Por eso le digo que aunque quisiera uno o toda la gente, a veces de *arriba* los que tienen el poder de hacer cambiar para bien, andan empeorando las cosas; d) Bajar el precio del transporte no es la vía para la mejora, si se arreglaran los caminos y carreteras, costaría menos el mantenimiento de los vehículos y hubiera menos desperfectos e inconsistencias en el transporte, nosotros gastaríamos menos gasolina y las unidades estuvieran más enteras.

Por otro lado, dos choferes hablaron de lo importante que podría ser para sus familias si se regulara el precio del transporte desde el punto de vista del municipio, ya con sus condiciones fijadas, pues tal vez estuvieran más regulados los patrones para los que trabajan y no los "*negrearan*" tanto. Estos encuestados expusieron lo siguiente a su favor, de lograrse la municipalización del servicio de transporte público: a) Sus prestaciones se verían más retribuidas y existiría más control de los horarios de trabajo; b) Siendo parte de la responsabilidad del municipio, no solo de otorgar las concesiones sino también supervisar los trabajos, no les conviene tener tantas calles en condiciones tan deplorables y sin alumbrado, así que los municipios trabajarían en infraestructura carretera para que existieran menos percances y así de manera indirecta estarían beneficiando sus condiciones de trabajo y la calidad del servicio que se brinda.

En las zonas como Matehuala y Rioverde en donde los transportes que se mueven son taxis o camionetas de pasaje, los choferes encuestados expusieron sobre lo poco regulado que está el gremio, ya que muchos andan trabajando sin tener siquiera un permiso, por lo que si existiera esta propuesta exigirían una mayor supervisión, ya que algunos se esfuerzan por tener sus documentos en regla, cuando otros andan dando pasaje sin documentos. Señalaron que entre las cuestiones que necesitan cambio urgentemente están: a) Regular las cuestiones del transporte público, ya que cualquier persona con vehículo anda trabajando como transportista y no existe quien los multe, es peligroso para el pasaje ya que ellos no van andar escogiendo a qué vehículo subirse, pero si pasara algún accidente no tendrán como responderles; b) Hacer una inversión en mejores condiciones carreteras y de alumbrado público, ya que en ocasiones hay pasajes a localidades fuera de la periferia y resulta peligroso en altas horas de la noche; c) Aunque fuera de beneficio para la ciudadanía y para las concesionarias después de una reforma en donde ya no ganen lo mismo por brindar los mismos servicios, ¿habría que ver cuántos siguen trabajando y dando la calidad del servicio igual? Porque algunos hasta traen aire acondicionado en sus vehículos por el fuerte calor y eso la secretaría de transporte público no lo ve.

## **CAPÍTULO V**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **V.1 Conclusiones**

De la revisión y análisis de la información recopilada para la realización de este trabajo, en los siguientes renglones se enuncian las conclusiones a las que esta investigación llegó.

Por principio de cuentas se debe señalar que las opiniones emitidas por los diversos actores encuestados para este trabajo, se van diferenciando de una zona geográfica a otra; es decir, los informantes de la zona centro no opinan de la misma manera que los de la zona media, ni los de la zona altiplano igual que los de la zona huasteca, y así si se comparan las opiniones de los informantes de las otras zonas entre sí. Lo anterior puede deberse a que el entorno en el que los informantes se encuentran es diferente y éste tiene influencia directa o indirecta en la problemática que se analiza -de ahí que los informantes tengan perspectivas diferentes de la misma problemática-, no obstante que se pretenda recopilar información bajo un mismo instrumento de investigación.

Tal como se indicó en el Capítulo I de Introducción de este documento, previamente se formularon diversas preguntas, a las cuales se buscó darles respuesta con los datos recabados. Las preguntas formuladas fueron las siguientes: 1) ¿De qué manera la municipalización del servicio público de transporte en el Estado de San Luis Potosí, puede favorecer que dicho servicio se preste en mejores condiciones de precio y de calidad?; 2) ¿Realmente cuáles son las condiciones que prevalecen en los municipios del Estado de San Luis Potosí, a fin de que

estos se hagan responsables de la administración y operación del servicio público de transporte en sus respectivas demarcaciones territoriales?; 3) ¿Resulta viable la diferenciación de tarifas para la prestación del servicio público de transporte, dependiendo del municipio y zona geográfica de que se trate?; 4) ¿En qué medida la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí puede ayudar a que éste termine con la problemática que actualmente lo aqueja y que ya fue descrita en la revisión del estado del arte y en el planteamiento del problema de esta investigación?; y 5) ¿Qué acciones o estrategias han emprendido otros países, estados o municipios para mitigar la problemática por la que pasa el servicio de transporte público de esas regiones?

Por lo que se refiere a la pregunta: ¿de qué manera la municipalización del servicio público de transporte en el Estado de San Luis Potosí, puede favorecer que dicho servicio se preste en mejores condiciones de precio y de calidad? Se encontró que según lo expresado por los diversos actores encuestados, sí se podría tener un servicio de mejor calidad y con precios más justos o equitativos, de acuerdo con la zona geográfica de que se trate. No obstante lo anterior, también señalan los encuestados que para que estas condiciones se presenten, es necesario realizar otras acciones, que realmente no resulta tan fácil de llevar a cabo, ya que se depende de otro tipo de factores que trastocan aspectos políticos, legales, sociales, económicos, entre otros. Es decir, la propuesta de municipalización en términos generales, resulta un tanto utópica, tomando como fundamento lo dicho por los diversos actores encuestados.

En cuanto a la pregunta que se enunció en los siguientes términos: ¿realmente cuáles son las condiciones que prevalecen en los municipios del Estado de San Luis Potosí, a fin de que estos se hagan responsables de la administración y operación del servicio público de transporte en

sus respectivas demarcaciones territoriales? En este caso se encontró que en la opinión de la mayoría de los encuestados, los ayuntamientos todavía no están lo suficientemente preparados para administrar un servicio de transporte público, ya que no se cuenta con el personal debidamente capacitado para ello. También hace falta realizar una serie de ajustes con la normatividad aplicable al respecto. Además de lo anterior, se encontró que los integrantes de los cabildos carecen del conocimiento suficiente para ejercer sus funciones, por lo que casi en todos los casos quedan sujetos a lo que decidan las autoridades municipales a las que se encuentran adscritos. También se observa que hasta la fecha se siguen manejando muchos juegos de poder político, por lo que los cabildos antes que atender las necesidades de la ciudadanía, primero ponen por delante los compromisos partidistas e intereses particulares.

Por lo que hace a la pregunta: ¿resulta viable la diferenciación de tarifas para la prestación del servicio público de transporte, dependiendo del municipio y zona geográfica de que se trate? Tal como ya se indicó en las respuestas de las preguntas anteriores, el asunto no resulta tan viable como parece, ya que se depende de otro tipo de factores, además de que los cabildos no están del todo preparados para tomar decisiones de este tipo. Por supuesto que los actores encuestados sí reconocen que esta situación hace falta y que si deberían manejarse tarifas diferenciadas, dadas las diferentes características de las zonas geográficas en que se divide el Estado de San Luis Potosí.

Tratándose de la pregunta: ¿en qué medida la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí puede ayudar a que éste termine con la problemática que actualmente lo aqueja y que ya fue descrita en la revisión del estado del arte y en el planteamiento del problema de esta investigación? Al igual que en los comentarios expresados

para las anteriores preguntas, los diferentes actores encuestados están de acuerdo en que si se logra la municipalización del servicio de transporte público, la problemática sí puede minimizarse. Sin embargo, tal y como ya se indicó también en las preguntas anteriores, la municipalización no resulta tan sencilla como parece, por las mismas razones vertidas en las preguntas que anteceden a este párrafo.

Finalmente, y por lo que respecta a la pregunta: ¿qué acciones o estrategias han emprendido otros países, estados o municipios para mitigar la problemática por la que pasa el servicio de transporte público de esas regiones? Con apoyo en la revisión del estado del arte para este trabajo, se pudo observar que la problemática del servicio de transporte público es una cuestión que prevalece en todas las regiones y latitudes del mundo. No obstante lo anterior, también se pudo corroborar que la problemática es diferente de un país a otro, por lo que no se tuvo información suficiente que permita comparar otros lugares con el caso de San Luis Potosí; es decir, se trata de casos completamente distintos, donde también influyen aspectos políticos, económicos, sociales, legales y de otro tipo, pero no se puede hacer realmente un comparativo.

Por lo que se refiere al objetivo general de la investigación y el cual fue enunciado en los siguientes términos: *"Esta investigación tiene como propósito revisar y analizar la viabilidad y factibilidad de la municipalización del servicio de transporte público en el estado de San Luis Potosí, a fin de generar evidencia empírica que permita apoyar el proceso de toma de decisiones por parte de los actores públicos decisores, para la eficientización de la prestación de este importante servicio público"*. Se puede señalar que éste se cumplió en términos parciales, ya que aun cuando sí aporta datos para que las diferentes autoridades facultadas para

ejecutar acciones relacionadas con la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí, puedan tomar el trabajo como elemento para decidir, lo cierto es que no se puede saber con certeza todavía, si lo que expresan los diferentes informantes es realmente la raíz del problema. En este sentido, el autor del trabajo considera que se requiere hacer más investigación sobre el asunto, ya que pueden estar inmersos otros factores que también tienen que ver con la problemática y que este trabajo no alcanza a visualizar del todo.

Se puede comentar que los resultados del trabajo quedan en el nivel de haber registrado solamente la percepción que tienen los diferentes autores encuestados, sobre la municipalización del servicio público del transporte, habría que abundar más en el caso y en otros factores que pueden tener incidencia directa o indirecta con la problemática que se abordó en este trabajo.

Ante este panorama, con respecto al supuesto del que partió el trabajo y el cual se estableció de la siguiente manera: *Esta investigación partió del supuesto de que la municipalización del servicio de transporte público en el Estado de San Luis Potosí, resulta ser la estrategia que mejor ayude a que dicho servicio se proporcione en mejores condiciones de precio, calidad y oportunidad.* Se puede concluir que ni se acepta ni se rechaza, ya que la información recabada no permite al autor de este trabajo saber si realmente la municipalización del servicio público en el Estado de San Luis Potosí, puede resultar la mejor estrategia para que dicho servicio se proporcione en mejores condiciones de precio, calidad y oportunidad. En el mismo orden de ideas, los datos recabados tampoco son determinantes para rechazar el supuesto. Habría que seguir revisando la problemática abordada en este trabajo.

Lo que es un hecho, es que la municipalización del servicio de transporte público sí puede realizarse como una política conjunta del Gobernador del Estado de San Luis Potosí, el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los Regidores de los Ayuntamientos en turno, correspondientes a los cincuenta y ocho municipios del Estado.

## **V.2 Recomendaciones**

Este trabajo aporta datos interesantes para que la misma problemática pueda ser abordada desde otras perspectivas. En este caso se trató más bien de un estudio exploratorio, por lo que se recomienda que otros investigadores revisen el objeto de estudio, ya sea desde el enfoque cualitativo, como cuantitativo. También se recomienda la utilización de otros tipos de estudio y de otras técnicas o instrumentos de investigación que permitan recopilar datos adicionales.

Se podría señalar que el estudio en este caso fue amplio, por lo que también se sugiere tomar variables más específicas sobre la problemática, a fin de incrementar el nivel de análisis de las variables que tienen que ver con la problemática detectada.

## REFERENCIAS

- Aguilar V., L. F. (2003). El estudio de las políticas públicas. México: Ed. Porrúa.
- Albi, E. (2000). Público y privado: Un Acuerdo Necesario. España: Ariel.
- Aristegui, Noticias, Tarifas de Metro en el mundo; México es de los más baratos, México, D.F., Octubre, 2014)
- Aumento al transporte urbano es ilegal: Filemón Hilario, San Luis Potosí, S.L.P., febrero 7 de 2013, visión informativa.com
- Bardach, E. (1993). Los ocho pasos para el análisis de políticas públicas. Un manual para la práctica, México: CIDE.
- Beck, U. (1994). The Reinvention of Politics: Towards a Theory of Reflexive Modernization” en Ulrich Beck, Anthony Giddens y Scott Lash, Reflexive Modernization: Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order, Stanford University Press, USA, Pp. 1-55.
- Blair, J. (1991). Urban and regional economics. U.S.A: Irwin, Inc.
- Blanco, I. (2002). ¿Hacia democracias participativas de proximidad?: Análisis Local, N°. 44, pp. 5-14.
- Blumer, H. (1971). Social problems as collective behavior. Social problems, Volume 18, Number 3, pp. 298-306.
- Burguete Cal y Mayor, Araceli., (2011). Municipalización del gobierno indígena e indianización del gobierno municipal en América Latina Revista Pueblos y Fronteras Digital, vol. 6, Universidad Nacional Autónoma de México Distrito Federal, México.
- Cabrero, E. (2008). Los avances y los retos. La innovación local en América Latina. Centro de Investigación y Docencia Económica (CIDE).

- Cabrero, Enrique (2004). “Capacidades Institucionales en gobiernos subnacionales de México, ¿un obstáculo para la descentralización fiscal?”: Gestión y Política Pública.
- Caldera, Fárido; González, L.; Romero J., (2005). Gestión pública, gobernabilidad y municipalización. Caso Maracaibo Oeste (2002-2004) Revista de Artes y Humanidades UNICA, vol. 6, núm. 14, septiembre-diciembre, pp. 13-40 Universidad Católica Cecilio Acosta Maracaibo, Venezuela.
- Cobb, R y Elder. Ch., (1972). Participation in American Politics: The Dynamics Agenda – Building, The Jhones Hopkins University Press.
- Cochran, C. L. & Malone, E. F. (1999). Public Policy. Perspectives et Coices. USA: McGraw-Hill.
- Cohen, J. L. & Arato, A. (2002). Sociedad civil y teoría política. México: Fondo de Cultura Económica.
- Comisión Interdisciplinaria de la Secretaría de Servicios Públicos de la Municipalidad de Rosario, Sistema de Transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Rosario, Argentina, 2003, Universidad de Bío Chile.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Crisis Global Hoy, Brasil la inconformidad se manifiesta, Rio de Janeiro, Brasil, Febrero 7, 2014.
- Crozier, M. (1969). El fenómeno burocrático, Buenos Aires, Amorrortu.
- Cunill, N. (1991). Participación ciudadana. Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo (CLAD). Venezuela.
- Dector-Vega, G. (2010). El transporte público competitivo en las ciudades –o cómo convertir a Toluca en suiza. IMCO, pp.133-136.

Díaz, E. (1988). Socialismo democrático. Instituciones políticas y movimientos sociales. Revista de Estudios Políticos, N° 62, 41-68.

Difieren incremento a la tarifa del transporte urbano en S.L.P. sectores lo discutirán [emsavalles.com](http://emsavalles.com) 09, 02, 2013.

El Congreso del Estado Libre y Soberano de Sonora.

El país, (2016). Disturbios en Brasil en las protestas por la subida del precio del transporte: Sao Pablo Rio de Janeiro. Página de internet. [Internacional.elpais.com](http://Internacional.elpais.com).

El Transporte Público Urbano en Venezuela (2012). ¿Hacia la inclusión social?: Revista de Ciencias Sociales, Universidad de Zulia, Venezuela,

[Eldiario.com.co](http://Eldiario.com.co), Pereira con la tarifa más cara, Colombia 2014.

[Eldiario.com.co](http://Eldiario.com.co), Pereira con la tarifa más cara, Colombia 2014.

Escobar A., Constantino, “Derecho Municipal”, La Paz, Bolivia: EJT Editorial Jurídica Temis: 3ra. 2010, pág. 150.

Expreso, Inconformidad por el aumento del transporte público, Hermosillo, Sonora, 2015.

Fernández J., (2002). Servicios públicos municipales: Instituto Nacional de Administración Pública, A.C. México D.F.

Font, J. (2000). La Participación ciudadana en la política local. Informe España 2000. España: Ed. Fundación Encuentro España.

Granato L. & Oddone N., (2006). Globalización, servicios públicos y derecho de los usuarios: Gutiérrez, S., & Pumarejo, C., En Defensa de la Autonomía Municipal, (2006), Confines.

Hay inequidad en las tarifas del transporte a nivel Estatal, Rioverde | 31/01/2013. [Plano informativo.com](http://Plano informativo.com),

Hecló, H. (1993). Las redes de asuntos y el poder ejecutivo. En Aguilar V., L. F., México: Editorial Miguel Ángel Porrúa, pp. 257-284.

- Herbert, S. (1973). El comportamiento administrativo. Proceso de toma de decisiones. México: Aguilar.
- Hernández, O., (2014), La Autonomía municipal en el constitucionalismo latinoamericano: realidad y perspectivas en el caso de Cuba, México.
- Hsbnoticias.com, (febrero, 2015). Crecen quejas por el precio del transporte público en Pasto, Pasto, Colombia.
- Ibarra, M., & Santos, J. (2011). Actores locales y sus acciones: una propuesta conceptual para el análisis de la gobernabilidad a nivel municipal, UASLP.
- Ibarra, P. (2005). Manual de sociedad civil y movimientos sociales. España: Editorial Síntesis.
- Imelda Torres,9/01/2014 aumentarán la tarifa de transporte público, milenio.com
- Información Municipal, inafed.org.mx.
- Islas R., V. (2000). Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad de México. México: El Colegio de México.
- La Jornada, Aumenta un peso la tarifa del transporte público urbano en Jalisco, Guadalajara Jal., 2013).
- La Vanguardia vida, Usuarios exigen bajar precios, Barcelona, 2015.
- Ley de Planeación del Estado de San Luis Potosí
- Ley de transporte público del estado de San Luis Potosí.
- Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Baja California.
- Luhmann, N. (1994). Funktionen und Folgen formaler Organisation, Berlin. Pp. 284.
- Magañon, M. (2004). La figura del cambio organizacional en la construcción de la teoría de la organización. En Montaña, L., Los estudios organizacionales en México. México: Universidad Autónoma Metropolitana.

- Mballa, L., (2013), Las micro finanzas y su importancia para el desarrollo local: un acercamiento teórico conceptual, Micro financiamiento del desarrollo local en México, Políticas y proceso de toma de decisiones, UASLP.
- Mellado, R. (2001). Participación ciudadana institucionalizada y gobernabilidad en la Ciudad de México. México: Plaza y Valdez.
- Merino, M. (2000). La participación ciudadana en la democracia. Instituto Federal Electoral. México.
- Milenio.com, Ciudadanos reprueban el alza de la tarifa del transporte urbano, Monterrey N.L., 2013).
- Moreno, Carlos, (2007). “Los límites políticos de la capacidad institucional: un análisis de los gobiernos municipales en México” en Revista de Ciencia Política, vol. 27, núm. 2, México.
- Municipios, México, [www.fenamm.org.mx](http://www.fenamm.org.mx)
- Niño R., V. M. (2011). Metodología de la investigación: Diseño y ejecución. Colombia: Ediciones de la U, primera edición).
- North, D. (1990). Instituciones, cambio institucional y desempeño económico. México: Fondo de Cultura Económica.
- Novedades Quintana Roo, Sr quejan por aumento al transporte público, Cancún, 2014.
- Ocaña Ortiz, Urdaneta R., Joheni., (2005). Participación de los Municipios en la formación de la Política Nacional de Transporte Urbano en Venezuela, Revista Venezolana de Gerencia. Universidad del Zulia.
- Omar Xavier Gallegos Moreno/ San Luis Potosí, S.L.P., 13 enero, 2014. Organizaciones se oponen al aumento de la tarifa del transporte público, [la brecha.me](http://la.brecha.me),
- Parlamento Europeo: <http://www.europarl.europa.eu/committees/es/TRAN/home.html>

- Prismas, Brasilia. Consultado 03/03/2016 en  
<http://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/index.php/prisma/article/viewFile/253/203>
- Santos, J. (2011). Índice municipal de gobernanza local. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis (COLSAN).
- Subirats J., (1996). Lecturas de gestión pública, Madrid: MAP.
- Urdaneta G. J & Joheni A., (2012). El transporte público urbano en Venezuela: ¿hacia la inclusión social?: Revista de Ciencias Sociales (Ve), vol. XVIII, núm. 3. Universidad del Zulia Maracaibo, Venezuela.
- Valadez J., H. (2010). La municipalización como palanca de desarrollo: Dinámica organizacional de los actores locales en San Ignacio Cerro Gordo, durante el proceso de municipalización, 1998–2008, Universidad de Guadalajara.
- Vargas, Raulú., (2000). “Problemática del proceso de implementación de la política de modernización administrativa” en Revista IAPEM, No. 43, Instituto de Administración Pública del Estado de México, México
- Vega C., M. A. (2013), El financiamiento para el desarrollo local y el papel que juegan los organismos en el proceso de toma de decisiones en la arquitectura financiera, Micro financiamiento del desarrollo local en México, Políticas y proceso de toma de decisiones, UASLP.
- Weber, M. (1922). Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der Vmtehendn Soziologie, I.C.B. Mohr (Paul Siebeck), Tubinga.
- Zamora F., Gerardo (1996). Municipalización: un proceso por los caminos de Guanajuato Política y Cultura: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco Distrito Federal, México.

Zemelman, H. (2000). La historia se hace desde la cotidianidad: En el fin del capitalismo global. El Nuevo Proyecto Histórico, Océano, México, Pp. 153-165.

Ziccardi A., (1998). Los actores de la participación ciudadana: Instituto de Investigaciones Sociales UNAM.