

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS



**TRANSPORTE PÚBLICO: CONFLICTO ENTRE ACTORES EN LA CIUDAD DE
MEXICALI, BAJA CALIFORNIA**

Tesis presentada por

HIRAM DE LA PEÑA CELAYA

Para obtener el Título de

LICENCIADO EN SOCIOLOGÍA

Director de Tesis
DR. RAFAEL ARRIAGA MARTÍNEZ

Mexicali, Baja California.

Abril, 2018.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS



**TRANSPORTE PÚBLICO: CONFLICTO ENTRE ACTORES EN LA CIUDAD DE
MEXICALI, BAJA CALIFORNIA**

Tesis presentada por

Hiram de la Peña Celaya

Para obtener el grado de

LICENCIADO EN SOCIOLOGÍA

**DIRECTOR DE TESIS
DR. RAFAEL ARRIAGA MARTÍNEZ**

SINODALES

DR. RAFAEL ARRIAGA MARTÍNEZ

DR. CARLOS IGNACIO RODRÍGUEZ RAMOS

DR. JAIME OLIVERA HERNÁNDEZ

DR. JOSÉ ASCENSIÓN MORENO MENA

MTRA. ELSA DE JESÚS HERNÁNDEZ FUENTES

Mexicali, Baja California.

Abril, 2018.

AGRADECIMIENTOS

La realización de este trabajo no hubiera sido posible sin la dirección y los consejos del Dr. Rafael Arriaga Martínez. Estas páginas son la cristalización de los conocimientos que me ha compartido con paciencia a lo largo de tres años de intenso trabajo. La formación bajo la tutela del Dr. Arriaga ha sido con base en la confianza, el respeto y una constante motivación para continuar con el oficio sociológico. Sea este un agradecimiento y muestra de profundo respeto.

También agradezco a los profesores de la Facultad de Ciencias Humanas y lectores de este trabajo, que dedicaron un poco de su tiempo para leer y anotar esta tesis: Dr. Carlos Ignacio Rodríguez Ramos, Dr. Jaime Olivera Hernández, Dr. José Ascensión Moreno Mena y Mtra. Elsa de Jesús Hernández Fuentes. Teniendo en cuenta el ajetreo y la carga de responsabilidades de la labor académica, les agradezco enormemente su esfuerzo y consideración.

Finalmente, le doy gracias a mi familia, cuyo apoyo y cariño ha sido incondicional a lo largo de toda una vida.

Índice

Capítulo I: Aspectos introductorios.....	5
Presentación	5
1.1. Planteamiento del problema	7
1.2. Justificación.....	16
1.3. Objetivos	16
1.4. Alcances y limitaciones de la investigación.....	17
 Capítulo II: Acerca de la Sociología Comprensiva y la Teoría General de la Racionalidad: consideraciones teóricas.....	 19
2.1. La sociología de Max Weber.....	19
2.2. Sobre la acción social	19
2.3. Sobre la tipología de la acción social y la construcción de tipos ideales	22
2.4. Nota aclaratoria acerca de la noción de <i>explicación</i> y su operación en la teoría de MaxWeber.....	26
2.4.1. La <i>explicación</i> en la historia de las ideas.....	27
2.4.2. La <i>explicación</i> en el fondo teórico-metodológico de Economía y Sociedad.....	28
 Capítulo III: Metodología.....	 30
3.1. Tratamiento metodológico de la acción social	30
 Capítulo IV: El transporte público en la ciudad de Mexicali: antecedentes históricos.....	 33
4.1. Revisión histórica a través de método	33
4.2. Conformación del sistema municipal de transporte (SIMUTRA)	35
4.3. Plan Maestro de Vialidad y Transporte.....	39
 Capítulo V: Línea Exprés-1.....	 48
5.1. Planeación de la ruta troncal	48
5.2. Estudio Costo-Beneficio	50
 Capítulo VI: El Frente Estudiantil Mexicalense: una lucha por el plebiscito.....	 77
6.1. Conflicto en torno a las tarifas y calidad del transporte público	77
 Capítulo VII: Conclusiones.....	 85
 Referencias.....	 89
Anexos	95

Capítulo I: aspectos introductorios

Presentación

Este trabajo, apoyado en la sociología comprensiva de Max Weber, tiene como principal objetivo el aportar elementos de conocimiento para la comprensión del conflicto en torno al sistema de transporte público de la ciudad de Mexicali. Se hace énfasis en los esfuerzos que el gobierno del XX Ayuntamiento encaminó para la modernización del sistema de transporte, durante la gestión Francisco Pérez Tejada como presidente municipal. Este intento fallido de modernización del transporte (como se verá en el desarrollo del presente texto) ha tenido una serie de consecuencias donde es evidente la diferencia de intereses y motivaciones por parte de un conglomerado de actores típico ideales. En dicho conflicto se han identificado a una serie de actores cuya interacción da forma al problema. Estos son: Gobierno Municipal, Concesionarios y Usuarios del transporte público. Cada uno de estos actores es entendido como un individuo que tiene comportamientos que son puestos en marcha por distintas motivaciones y con referencia en el actuar de los otros: la acción social. La interacción de estos actores y su influencia en el conflicto no es exclusiva del XX Ayuntamiento; aquí se pone especial atención a este periodo debido al alto impacto que tuvo en el proceso.

La presente tesis está conformada por siete capítulos. En el primero se incluyen los lineamientos generales de investigación; desde el planteamiento del problema hasta los alcances y límites de la misma. En el segundo capítulo se hace una recapitulación de las ideas teóricas del sociólogo alemán Max Weber y su sociología comprensiva; se profundiza en lo relacionado a la acción social y a la tipología de la acción social, conceptos elementales para seguir el hilo conductor en la discusión. El tercer capítulo contiene las recomendaciones metodológicas que Max Weber elaboró para el análisis desde la óptica teórica mencionada

anteriormente y el procedimiento que se siguió para recolectar el material documental que se analiza desde la sociología comprensiva.

El desarrollo ha sido dividido en tres partes que coinciden con puntos neurálgicos en la historia del transporte público de Mexicali, con esto se hace referencia a los ordenamientos jurídicos que modifican el curso de acción de lo que se relaciona con el conflicto en torno al proyecto de modernización del transporte público: los actores forman parte esencial en estos planes, acuerdos y regulaciones.

El cuarto capítulo aborda los antecedentes del tema: la creación del SIMUTRA en 1997 y el Plan Maestro de Vialidad y Transporte de 2004. Estos documentos siempre serán entendidos como el marco para las posibles acciones de nuestros actores. La mención y revisión de estos tiene este interés metodológico y la función de ordenar de manera cronológica la discusión. El interés histórico de los pormenores de los mismos está en un segundo plano.

El quinto capítulo contiene información acerca del proceso que se desencadenó a raíz de la planeación e implementación de la última gran obra de infraestructura en materia de transporte: la Línea Exprés-1 (Logística e Informática, 2009).

En el sexto capítulo se registra el intento de un grupo de estudiantes para llevar a cabo el primer plebiscito en la historia de la ciudad; referente a las tarifas del transporte: se considera este caso en particular porque se defendieron los intereses de los usuarios del transporte público en diferentes instancias y en clara oposición con los actores Gobierno Municipal y Concesionarios. Finalmente, en el séptimo capítulo se llega a las conclusiones generales del trabajo y se mencionan las constantes penalizaciones de tiempo y dinero que son raíz de una interacción conflictiva entre los actores aquí planteados.

1.1. Planteamiento del problema

La ciudad de Mexicali ha crecido de manera importante en las últimas dos décadas. A veinte años de la creación del Sistema Municipal de Transporte (Periódico Oficial, 1997), es importante reconsiderar las medidas adoptadas para atender el problema que el transporte público representa. En el marco de este texto, cuando se haga mención del transporte público se referirá únicamente al servicio que brindan los camiones que desde 1997 operan bajo un esquema de concesiones.

El transporte público de autobuses en la ciudad de Mexicali está caracterizado por amplias deficiencias. Los fallos más visibles se encuentran en el trazo de las rutas, lo que le impide a un porcentaje importante de usuarios llegar a sus respectivos destinos en un sólo viaje, por el contrario, tienen que utilizar entre dos o hasta tres rutas distintas (Logística e Informática, 2009). Fue a partir de 1997 (Periódico Oficial, 1997), con la creación del Sistema Municipal de Transporte, que se desencadenó una discusión entre el sector gubernamental, los concesionarios del transporte y grupos de la sociedad civil en torno al tema del transporte público, a saber: la cuestión del aumento a las tarifas, la repartición de las rutas entre los concesionarios y la calidad del servicio. Estos tópicos son los que abordaremos —a veces de manera implícita, y otras veces de manera explícita—, como componentes del conflicto.

El problema que aquí se trata lleva un conflicto implícito. Conflicto que es protagonizado por tres diferentes grupos de personas que, a su vez, actúan de acuerdo a una racionalidad que se puede identificar como común; es decir, cada uno de estos grupos posee un tipo de racionalidad que es compartido. Los intereses de los funcionarios de la administración pública en materia de transporte público se oponen o encuentran resistencia en los intereses de los concesionarios del transporte público, estos también son un grupo

(vulgarmente conocido como "pulpo" camionero). Por otra parte, se encuentran los intereses de los usuarios del transporte público, con sus respectivos motivos para la acción relacionada con este. En el lenguaje de Weber los grupos antes mencionados podrían ser definidos como actores típico ideales, individuos abstractos susceptibles de actuar con apego a racionalidad. Hablamos de una abstracción de orden metodológico que se encuentra en sus escritos con relación a la tipología de la acción social (Weber, 2014). Estos conceptos se definirán en los apartados teórico y metodológico del presente trabajo, pero de entrada, es importante mencionar la relación de la teoría con el tema: la famosa tipología de la acción social nos permite imputar un sentido a las acciones de los individuos (Weber, 2014). Digamos que en todo sentido hay una lógica o racionalidad si se quiere. La especificidad de la palabra "individuo" para referirse a un sólo grupo, como es el caso de los concesionarios y otros, puede pasar de largo para los fines de una investigación como la que aquí se presenta. Esto se hace considerando los tipos de acción social que Weber esbozó en *Economía y Sociedad*. Para este autor, la acción social orientada por fines (o de tipo instrumental) y la acción social orientada por los valores (o de tipo axiológica) son los únicos tipos de acción social susceptibles de ser comprendidos e imputados a los actores como acciones de tipo racional (Weber, 2014). Planteado de otra manera Weber distingue dos tipos de racionalidad: la racionalidad instrumental que es la que subyace cuando la acción se desarrolla con apego a fines y la racionalidad axiológica cuando la acción se desenvuelve con apego a valores.

Como se leerá más adelante, el problema del transporte se ha vuelto complejo con el paso de los años, a raíz de obras de infraestructura específicamente relacionadas con el transporte; una de las obras con mayor impacto fue la construcción de la vía de lo que pretendió ser la Línea Exprés 1, obra que quedó inconclusa pero que trajo consigo una serie de modificaciones en los años anteriores a su modificación (rehabilitación de los asfaltos); y un

conflicto durante y después de su construcción, en especial el protagonizado por el Gobierno Municipal, los concesionarios del transporte público y los usuarios de este servicio.

Los temas del aumento y la calidad del servicio han sido tratados por organizaciones civiles, como es el caso del Frente Estudiantil Mexicalense, quienes se han manifestado en contra de los aumentos a la tarifa y propusieron que se realizara el primer plebiscito en la historia de Baja California. Esta propuesta no pudo materializarse, pero el interés que generó en su momento obliga a tomar en cuenta el proceso, mismo que será analizado de manera cronológica junto a otros temas.

Para continuar con la explicación y relación de la teoría con este problema de investigación, se debe explicitar que aunque el Frente Estudiantil Mexicalense sea un grupo compuesto por jóvenes usuarios y no usuarios del transporte público, su actuar está enmarcado dentro de la figura del actor típico ideal correspondiente al usuario del transporte público. ¿Por qué? Porque este grupo propuso una iniciativa que buscaba dar voz a los usuarios y defender los intereses de los mismos. Aunque esta organización esté compuesta por estudiantes y activistas políticos, todo su margen de acción y movilización política únicamente puede tener sentido si se le entiende a través del esquema metodológico del tipo ideal que Weber propone. Además de eso, y en esto se corre el riesgo de caer en una obviedad: la actividad del Frente no tendría razón de ser si no existiera la categoría de ciudadano a la que buscó defender, es decir el usuario del transporte público. Con esto se distingue a otras categorías de ciudadano, como lo son los automovilistas o los ciclistas.

Existen factores que impiden la eficiencia del transporte público. La mala circulación debido a un sistema de rutas que no ha sido modificado desde hace años es uno de ellos. Otro, es que las rutas existentes han sido trazadas por los concesionarios del transporte, respondiendo a la demanda de ciertas zonas de la ciudad en horarios específicos con grandes

flujos de pasajeros (Logística e Informática, 2009). Esta planificación improvisada ocasionó el empalme de rutas, y conflictos entre concesionarios; así, la constante lucha por el pasaje ocasiona desacuerdos entre las empresas de transportistas que son evitables (Logística e Informática, 2009).

Otros factores de envergadura son: la inexistencia de paraderos oficiales, lo que tiene como consecuencia que los operadores hagan paradas constantes sobre la vía pública; la falta de sincronización en los semáforos, lo que, de nuevo, frena el flujo del transporte en general; además del estado deplorable de la carpeta asfáltica de las rutas, así como la falta de esta en algunas áreas de la ciudad (Logística e Informática, 2009).

Otra observación importante es la opinión de los usuarios, quienes consideran pésimo el trato cara a cara con los operadores de los autobuses. Esto se relaciona con las horas que los choferes pasan al volante y los riesgos que corren para generar ganancias. Los trabajadores no tienen ingresos proporcionales a su esfuerzo ya que trabajan turnos que pueden fluctuar entre 12 y 16 horas diarias (Logística e Informática, 2009). A este contexto hay que agregar la posición geográfica de la ciudad de Mexicali, la cual, en su condición fronteriza, favorece la adquisición de vehículos importados con más de diez años de antigüedad y con altos índices de emisiones contaminantes. Esta es una característica general de las ciudades fronterizas, sin embargo, Mexicali destaca por su uso del automóvil (Centro de Transporte Sustentable de México A.C., 2011).

El estudio citado previamente, revela otra situación peculiar: Mexicali ocupa el lugar catorce, dentro de quince, en la categoría de promedio de kilómetros recorridos al día. Con 45 Kilómetros, cantidad baja en comparación con Tijuana, la otra ciudad estudiada de Baja California, con 61 Kilómetros, y marginal respecto a la ciudad que ocupa el primer puesto, Campeche, con 70 Kilómetros. Sin duda alguna, la posición fronteriza de la ciudad de

Mexicali se relaciona con los rasgos que comparten las ciudades en frontera con respecto al uso del automóvil. Aunque los recorridos sean cortos, el auto es utilizado ya que se encuentra a disposición.

Los rasgos relacionados con el transporte, característicos de las ciudades fronterizas, se repiten: el estudio realizado por el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, ofrece un dato contundente: 80% de los vehículos adquiridos en Mexicali y Tijuana provienen de Estados Unidos y además, el 60% de los vehículos en circulación tienen más de diez años de antigüedad (Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático , 2011). Los datos con respecto a la antigüedad de los automóviles concuerdan con el Estudio de Emisiones y Características Vehiculares en Ciudades Mexicanas (Centro de Transporte Sustentable de México A.C., 2011). Esta información deja en claro las consecuencias que conlleva tener como vecino a los Estados Unidos, en cuanto a la facilidad para adquirir bienes, automóviles en este caso.

En Mexicali, el automóvil es la primera forma de traslado, seguida por los autobuses de transporte público. Con datos de INEGI, el estudio de LOGIT arrojó como resultado, para el año 2009, que el automóvil representa la modalidad más popular en operación, con el 93.58%; para el caso de los autobuses, estos representaban tan sólo el 4.03% (Logística e Informática, 2009). Todos estos factores indican, evidentemente, que la preferencia por los autos privados es una característica de la ciudad de Mexicali; los datos referentes al número de transporte de pasajeros coinciden con esta tendencia.

Sobre esto último, resulta importante mencionar que la flotilla de camiones de pasajeros en la ciudad de Mexicali para el periodo 2013-2015 ha disminuido, caso contrario al resto de las ciudades del estado. Esta disminución corresponde con el proyecto de la Línea Express 1, impulsado por el XX Ayuntamiento; parte del proyecto era retirar de la circulación

a las unidades con más de 10 años de antigüedad, la actualización de las unidades tuvo seguimiento en el XXI Ayuntamiento (Logística e Informática, 2009).

La ciudad de Mexicali se caracteriza por un índice elevado de accidentes de tránsito. En lo general, Baja California ocupa el séptimo lugar a nivel nacional de accidentes en zonas urbanas y suburbanas (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2015)¹. En números absolutos, el primer lugar lo ocupa el estado de Nuevo León, pero si se comparan las poblaciones totales, la magnitud del problema es más grave para Baja California. Para el año 2015 el estado de Nuevo León acumuló 86,110 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas; Baja California llegó a 14,025, superando incluso a la Ciudad de México, entidad que alcanzó 12,321 accidentes (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2015).

¿Por qué vienen al caso estos números? Los datos corresponden con un estudio internacional sobre movilidad urbana realizado por la empresa de consultoría Arthur D. Little. En su estudio inicial, el cual fue de alcances globales, se hace un llamado de atención sobre los sistemas de movilidad actuales y la falta de acciones en este campo. Se hacen algunas propuestas para la mejora de los sistemas de transporte de acuerdo a las categorías que se establecen en el reporte, no obstante, estas son de enfoque empresarial y no corresponden a los objetivos de este texto; pero el aporte donde se analiza la conformación de los sistemas de transporte público contiene información valiosa (Arthur D Little, 2011).

En el estudio fueron evaluadas 66 ciudades de diferentes regiones del mundo, 50 son consideradas grandes ciudades. De las 66 ciudades se conformaron 6 grupos con características distintas entre sí. Una de esas categorías es la 2A-Individual, pequeña y

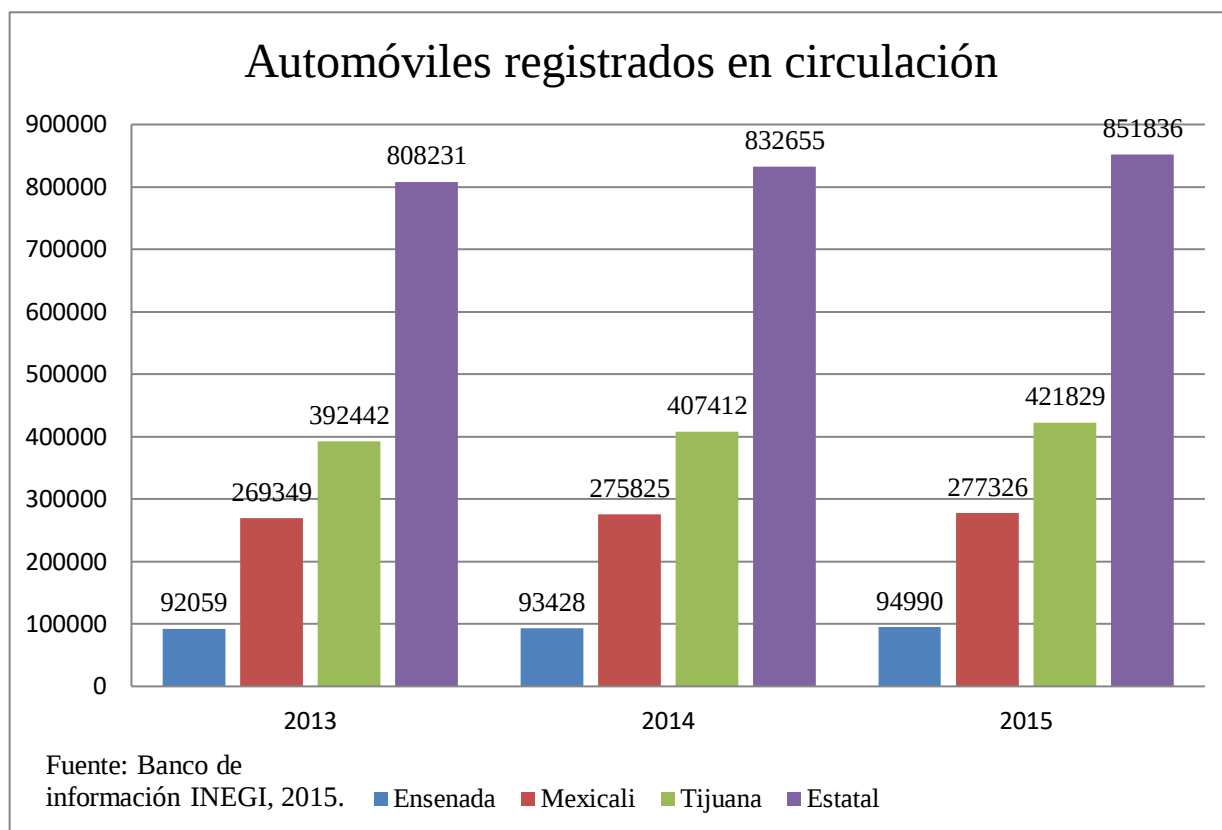
¹ Ver gráfica 1 en anexos, p. 94.

madura-Tipo Roma². Las características y los problemas recurrentes de las ciudades de este grupo corresponden a los problemas que se han descrito en este planteamiento: uso extensivo del automóvil, tiempos de recorridos cortos, accidentes automovilísticos frecuentes y la necesidad de establecer un transporte público eficiente³. El informe también clasifica a las ciudades dentro de la categoría 2A como las más sucias, pero sobre esto último sigue abierta la polémica de catalogar o no a Mexicali como una de las ciudades más contaminadas del mundo.

Para el caso de las ciudades bajacalifornianas en cuanto a motorización, los porcentajes varían. De acuerdo con INEGI, el total de automóviles registrados en circulación para Baja California en el año 2015 suma un total de 851,836 autos, para el mismo año, la cifra de autos para Tijuana y Mexicali, respectivamente, corresponde a 421,829 y 277,326 para la capital del estado.

²Ver cuadro 1 en anexos, p. 92.

³Ver cuadro 2 en anexos, p. 92.



Esta comparación es para dejar en claro el contraste entre dos ciudades con características topográficas y climatológicas distintas.

De acuerdo a datos de la COPLADE la población total para Tijuana y Mexicali en 2015 era, para Tijuana: 1, 722,348; y para Mexicali: 1, 025,740. Junto con los datos de INEGI, los porcentajes de automóviles por habitante dan como resultado un 24.45% para Tijuana y un 27.03% para Mexicali (COPLADE, 2015).

La mención de los datos referentes al uso del automóvil, los accidentes de tránsito y a las características del parque vehicular no es fortuita. Este escenario nos permite comprender de mejor forma la relación de fuerza que existe entre el Municipio, concesionarios y usuarios del transporte: esto será más claro conforme se avance en la lectura de este texto. En particular, nos permite reconstruir la lógica del grueso de los usuarios del transporte, se ha de recordar que estos son uno de los actores del presente trabajo. La información presentada

hasta este punto nos permite inferir que es una población muy pequeña en comparación con la población que se desplaza en el automóvil. Si bien, los números podrían parecer datos muy alejados entre sí, pero estos confirman una relación de hechos que dan forma al problema: 1) Mexicali es una ciudad fronteriza; 2) Esta es una ciudad predominantemente automovilista; 3) La mayor parte de estos automóviles son viejos; 4) A través de los años las obras de infraestructura han sido dirigidas al sector automovilista y no se ha hecho gran avance en la cuestión del transporte público.

En el presente trabajo serán revisadas distintas legislaciones y documentos técnicos que fueron realizados con el propósito de organizar, mejorar y modernizar al transporte público mexicalense. Se incluirán notas periodísticas para dar sentido cronológico a los sucesos y para dar una interpretación de los hechos a partir de la sociología que desarrolla Max Weber.

Algunas de las propuestas realizadas por parte de las autoridades municipales tienen como principal preocupación el presupuesto y la cuestión de la infraestructura. La palabra clave, para los distintos actores que son partícipes del problema, es: modernización. Todos los grupos hablan sobre la modernización del transporte público, o lo que es similar, de hacer esfuerzos para tener un transporte moderno. Independientemente del significado que se pueda elaborar para este trabajo, lo que resulta interesante y pertinente es la implicación que los diferentes actores dan a esta palabra.

El descontento de la ciudadanía con el servicio es expresado en los documentos y diagnósticos que se han realizado (IMERK S.C., 2014), (Logística e Informática, 2009); por ello, es necesario hacer énfasis en los conflictos entre los actores involucrados en el problema, y la forma en la que estas relaciones moldean al sistema de transporte que existe en la ciudad. De esta manera es que se plantea la pregunta: ¿Qué sentido tiene la interacción de

los actores Gobierno Municipal, Concesionarios y Usuarios en la configuración del conflicto del transporte público de la ciudad de Mexicali?

1.2. Justificación

Este trabajo está orientado a la descripción de aspectos del transporte público dentro de la ciudad de Mexicali y busca, por medio de una reflexión sociológica del tema, herramientas, datos y explicaciones que sirvan para los realizadores de políticas públicas y proyectos urbanos a una mejor y más informada toma de decisiones.

Este trabajo permite pensar la realidad desde un punto de vista metodológico; entendiendo que en toda teoría subyace cierto método, es relevante que el científico social tenga la capacidad para ahondar en las raíces epistemológicas de las explicaciones que planea ofrecer para poder realizarlas de manera coherente.

En el caso del transporte público, la originalidad de este ejercicio de pensamiento permite establecer rigor científico en el análisis; de dicho análisis se desprenden importantes observaciones sobre los conflictos y problemas que se padecen en el área del transporte. Esta información correspondería a un mejor tratamiento del tema por parte de políticos y grupos de la sociedad civil y, en general, a la comprensión del problema en sus aspectos fundamentales y de trasfondo, por parte de cualquiera que haga lectura del presente trabajo.

1.3. Objetivos

Objetivo general: Se plantea ofrecer una explicación en torno al conflicto del transporte público de la ciudad de Mexicali con apoyo en la sociología comprensiva de Weber para

responder a la pregunta: ¿Qué sentido tiene la interacción de los actores Gobierno Municipal, Concesionarios y Usuarios en la configuración del conflicto del transporte público de la ciudad de Mexicali?

Objetivos específicos:

1. Identificar acciones específicas entre el ayuntamiento, concesionarios y usuarios como acciones susceptibles de ser comprendidas tomando en cuenta la divergencia de racionalidades en materia de transporte público.
2. Conceptualizar a los actores del problema a manera de actores típico ideales y entender sus acciones como acciones con sentido.

1.4. Alcances y limitaciones de la investigación

Esta es una investigación de corte cualitativo donde la teoría sociológica es aplicada para poder comprender las acciones de los actores que dan forma a la lucha en torno al transporte público. Esto no significa que los datos recopilados para el análisis carezcan de un anclaje en la realidad empírica. Se procuró que la información referida fuese vigente para todos los escenarios del análisis; especialmente aquellos que hacen referencia a la situación del transporte público local.

Es importante hacer la siguiente aclaración: el trabajo de investigación busca explicar, a través de la teoría sociológica, la dinámica entre los actores partícipes del transporte público en la ciudad de Mexicali. No se trata de un estudio intensivo sobre las condiciones físicas o técnicas del sistema de transporte; se utilizan datos y se realizan descripciones generales de algunos de los fallos del transporte. Estos corresponden a su estado de deterioro, así como algunos datos respecto a los problemas de pavimentación y flujos de pasajeros. No obstante,

el manejo de esta información ha sido reducido y adaptado a las necesidades de este texto ya que el estudio de LOGIT (Logística e Informática, 2009), abunda en información referente a los pormenores técnicos.

Hay que mencionar que la limitante aquí es clara: se trata de una parte muy bien definida de lo que se conoce como transporte público. El análisis se centra sólo en los autobuses de ruta, dejando de lado el emergente desarrollo de otros medios de transporte, como lo son los taxis de ruta, los taxis de sitio y su conflicto con los operadores de las recién introducidas redes de taxis a través de aplicaciones de teléfonos inteligentes: Uber y similares.

Capítulo II: Acerca de la sociología comprensiva y la teoría general de la racionalidad: consideraciones teóricas

2.1. La sociología de Max Weber

En su famoso libro *Economía y Sociedad*, Max Weber (2014[1922]) hace sus planteamientos teóricos fundamentales. En estos define a la sociología como: “Una ciencia que pretende entender, interpretándola, la acción social para de esa manera explicarla causalmente en su desarrollo y efectos” (Weber, 2014, p. 129).

Esta nota de carácter teórico-metodológico, dice, en principio, dos puntos sobre el procedimiento de Weber: 1) el primer paso para todo trabajo de aplicación que pretenda hacerse bajo los lineamientos teóricos de Weber debe considerar la acción social como el punto de partida del análisis; 2) Una vez interpretada la acción social se deberá proceder a la explicación de esta. Es fundamental aclarar que Max Weber no establece relaciones mono-causales para los fenómenos sociales, sino que sus explicaciones (del desarrollo y efectos de la acción social) son derivados de una comprensión de la complejidad socio-histórica.

2.2 Sobre la acción social

Se debe agregar que la acción social es entendida por Max Weber como una conducta llevada a cabo por el ser humano, siempre y cuando esta conducta esté atada a un sentido (Weber, 2014), y esté orientada por las acciones de otros.

“La acción social (incluyendo tolerancia u omisión) se orienta por las acciones de otros, las cuales pueden ser pasadas, presentes o esperadas como futuras.” (Weber, 2014, p.

149). Esta referencia a la conducta de otros es el punto donde se pueden distinguir las acciones “específicamente sociológicas” (Weber, 2014).

Algunos de los planteamientos de Weber resultan confusos, no obstante, muchas de las ideas que plantea a nivel teórico son mucho más sencillas de lo que parecen una vez que son utilizadas dentro de un análisis. Tal es el caso de la acción social, la cual —con su definición—, podría prestarse a interpretaciones de lo más variadas. Ante tal dificultad —de la cual probablemente, Weber fue consciente—, se anteponen una serie de definiciones sobre lo que no es una acción social.

La primera de las aclaraciones ofrecidas con respecto a lo que no es una acción social, es el famoso ejemplo de los ciclistas. En este ejemplo se habla de un choque de dos ciclistas en la calle; esta eventualidad representa un fenómeno como muchos otros que podrían suceder dentro de una ciudad, sin embargo, si los ciclistas entablan una discusión en torno al choque, el carácter de la relación cambia y se convierte en una acción social (Weber, 2014, p. 149), con todas las implicaciones que la acción social conlleva, las cuales serán abordadas más adelante.

Se mencionó con anterioridad que para Weber la acción social es el punto de partida de todo análisis en el sentido que para comprenderlo hay que interpretarlo. Pues bien para comprenderla la acción social se requiere de evidencias. Dichas evidencias pueden ser de carácter racional y de carácter endopático (Weber, 2014). En esta jerarquía, las evidencias de carácter racional poseen mayor valor explicativo, mientras que las evidencias de carácter endopático son descritas por Weber como perturbaciones. La distinción entre racional y endopático es un aspecto de la teoría de Weber que ha causado polémica a lo largo de los años posteriores y se renueva con las recientes ediciones y traducciones del original de *Economía y Sociedad*; mientras que en algunos ejemplos muy concretos —la estrategia

militar (Weber, 2014) —, la distinción es clara, el mismo autor explica que los conceptos en este apartado de su teoría son totalmente elásticos.

En un trabajo a partir de la interacción de actores típicos ideales como el que aquí se pretende lograr, resulta imperativo recabar todas las evidencias posibles para poder explicar e imputar una racionalidad a los sujetos del análisis.

Weber hace la aclaración de que, a raíz de este recurso metodológico, podría catalogarse a la sociología comprensiva dentro de la corriente más pura del racionalismo, no obstante, esta manera de tomar en cuenta los aspectos racionales por encima de los endopático-afectivos, debe entenderse como un simple recurso de método (Weber, 2014).

Sobre esta misma línea, el sociólogo alemán agrega que no debe favorecerse la creencia de un predominio de lo racional en la vida y afirma: “[...] nada nos dice en lo más mínimo hasta qué punto en la realidad las acciones reales están o no determinadas por consideraciones racionales de fines” (Weber, 2014, p. 133). Dicho esto, también se debe entender que la sociología de Weber buscaba ahondar en las motivaciones de los individuos para así entender a la sociedad, es por esto que admite en su obra la existencia de motivos pretextados o motivos no aceptados en el actuar; el autor sostiene que: "Con frecuencia «motivos» pretextados y «represiones» (es decir, motivos no aceptados) encubren, aún para el mismo actor, la conexión real de la trama de su acción, de manera que el propio testimonio subjetivo, aún sincero, sólo tiene valor relativo" (Weber, 2014, p. 135). Este aspecto de la obra del alemán es fundamental para la comprensión de hechos como los que se van a tratar en este ejercicio de investigación; las constantes declaraciones de actores típico ideales muy concretos estarán siempre en contraste con sus acciones, es decir: con los hechos. El curso que tome la realidad empírica es parte de la evidencia para la formulación de hipótesis causales válidas, o como menciona el autor: “Como en toda hipótesis es indispensable el

control de la interpretación comprensiva de sentidos por los resultados: la dirección que manifieste la realidad" (Weber, 2014, p. 136).

Llegados a este punto, se puede observar el aspecto subjetivo en la teoría de Max Weber. El autor comenta que la interpretación comprensiva (uno de los pilares metodológicos de este tipo particular de sociología) no puede ser, en mérito, una interpretación causalmente válida; a lo sumo, es una hipótesis causal particularmente evidente (Weber, 2014).

Lo acertado o no de las hipótesis causales, depende de la observación de la evidencia. Sobre esto, Weber comenta: "Sólo el resultado efectivo de la lucha de motivos nos ilustra sobre ello" (Weber, 2014, p. 136). La elaboración de dichas hipótesis es resultado de todo un procedimiento que Weber emplea en la mayor parte de sus trabajos. Tanto en *La ética protestante y el espíritu del capitalismo* como en sus extensos estudios sobre sociología de las religiones, el método es el mismo: una extensa revisión histórica del desarrollo de las ideas religiosas y los efectos (deseados o no deseados) de dicho desarrollo en el mundo. En ese estudio clásico se puede encontrar la relación entre los dos puntos que mencionamos en párrafos anteriores: por un lado están las ideas y los escritos religiosos, y por otro está la manera en que esas ideas han sido llevadas a cabo en el mundo; sucede de igual forma con las leyes, existe lo escrito en los documentos legales (carta magna, reglamentos, etc.) y otra cosa distinta es la medida en la que las personas se apegan o cumplen con esos mandatos.

2.3 Sobre la tipología de la acción social y la construcción de tipos ideales

Otro punto vital sobre la sociología comprensiva, punto enunciado en la metodología, es la tipología de la acción social. Para Max Weber, como se ha escrito en el presente trabajo, la

acción social es el componente clave de la sociología; la acción social es el punto de partida para el análisis, comprensión y explicación de fenómenos de distinta naturaleza.

Los tipos de acción social son: "1) Acción racional con arreglo a fines-instrumental; 2) acción racional con arreglo a valores-axiológica; 3) acción afectiva, y; 4) acción tradicional" (Weber, 2014, pp. 151-152). Para el caso de esta investigación, esta tipología de la acción social se verá reflejada en los actores típicos ideales que se han delimitado para realizar el análisis.

Es importante hacer énfasis en lo siguiente: la acción social afectiva y tradicional, constituyen para Weber perturbaciones de la racionalidad. Por otra parte, la acción con arreglo a fines y con arreglo a valores contiene el mayor grado de fiabilidad para la evidencia y para la imputación de sentido y es por eso que aquí se recuperan estos dos tipos de acción social racional, dejando por un lado la acción social afectiva y tradicional.

La tipología de la acción social que encontramos en Weber, se relaciona con la noción de sentido y difícilmente se podría disociar de ella en términos metodológicos. La aplicación que le damos en la discusión puede ser apreciada en los tres actores típico ideales que componen el conflicto en torno al transporte público. Se ha considerado al gobierno municipal, a los concesionarios y a los usuarios como portadores de un "carácter" particular, como diría Weber (2014). Esto último se refiere a la tipología: cada actor posee una serie de motivaciones que justifican sus acciones y estas tienen sentido. Para Weber estaba muy claro que era difícil encontrar tipos puros de la acción social; se plantea esta idea debido a que los tipos ideales son una construcción metodológica y una herramienta para el observador.

Sobre el significado de sentido Weber (2014) escribe:

Por sentido entendemos el sentido mentado y subjetivo de los sujetos de la acción, bien α) en un caso históricamente dado, β) como promedio y de un modo aproximado, en una determinada masa de casos; bien b) como construido en un tipo puro con actores de este carácter (p. 130).

La imputación de sentido a la acción es clave para el análisis: las acciones se llevan a cabo a raíz de motivos, los cuales tienen sentido, ya sea para el actor o para el observador.

Los cuatro tipos de acción social de Weber están contruidos con el fin metodológico de representar ciertos tipos ideales. Él mismo declara que no busca hacer una descripción exhaustiva de los tipos de acción social (Weber, 2014, p. 153), sino simplemente dibujarlos. Es una realidad que esta parte de la sociología comprensiva resulta difusa. El autor alemán lo reconoce. Ya que sus trabajos eran de proporciones colosales, no dedicó un esfuerzo tan gigantesco a delimitar ceñidamente su tipología de la acción social, ni su concepto de racionalidad.

En cuanto al concepto de actor típico ideal, es un punto sobre el que se discutirá más adelante, no obstante, se debe mencionar que un actor relacionado con la industria, o cualquier otro tipo de empresa es un actor típico ideal porque su acción está orientada racionalmente hacia un objetivo. Este es el caso de los concesionarios del transporte público, porque buscan la maximización de sus rentas al menor costo, aunque podrían tener otro tipo de consideraciones, su motivación principal es la instrumental. Esta última afirmación es hecha con base en las evidencias de la acción de este actor en particular. A lo largo de este texto se irá aclarando el predominio de lo instrumental en las acciones de los concesionarios de transporte.

De igual forma, se considera a la administración pública como a un individuo que razona y que orienta su comportamiento en función de objetivos y lo optimiza empleando los

medios más convenientes para alcanzar ese objetivo. Para los fines de este trabajo hay que aclarar que la administración pública, —la municipal, puntualmente—, es entendida como actor, es así que se le puede imputar un sentido a las acciones que se llevan a cabo desde el cabildo. También se ha de entender que la administración pública puede ser representada por diferentes personas. Como menciona Weber:

Conceptos como «Estado», «Corporación», «Feudalismo», y otros similares indican para la sociología categorías de ciertas formas de acción humana conjunta; le corresponde por ello a la sociología la tarea de reducir dichos conceptos a una acción «comprensible», es decir y sin excepción, al actuar de los individuos participantes (Weber, 2014, p. 444).

En lo que concierne a este trabajo, el transporte público es un servicio que la administración pública municipal ofrece a la ciudadanía a través de concesión de rutas a empresas privadas. Acciones que se llevan a cabo a través del SIMUTRA, de acuerdo con el documento original de la creación de dicho organismo, donde está escrito que el presidente municipal juega un papel clave, ya que forzosamente debe formar parte del quórum y tiene el voto de calidad en las decisiones (Periódico Oficial, 1997). Sobre esta manera de referirnos por igual al gobierno municipal, al alcalde o a funcionarios de la administración pública municipal hay que recordarlo que es importante para la sociología que plantea Max Weber: la acción social. Los aspectos lingüísticos o las etimologías de los conceptos utilizados para los análisis, en concreto, como los de la anterior cita textual, no interesan a este peculiar tipo de sociología. Weber escribió:

Para el análisis sociológico, por lo tanto, también detrás de la palabra "Estado"—si es que se llega a utilizar— está sólo un curso de acción humana de especie muy particular. Cuando se ve obligada, como es frecuentemente el caso, a utilizar los

misimos términos que la ciencia jurídica, la sociología no se refiere al sentido jurídicamente correcto de estos (Weber, 2014, p. 445).

De entre todas las acciones humanas de especie particular que realiza la administración pública, en este texto se pone atención a las que competen al transporte público de la ciudad de Mexicali. La administración regula la calidad y los precios del servicio concesionado (Periódico Oficial, 1997), y en ese sentido se puede decir que su comportamiento no es con apego a fines, a utilidades, como es el caso de los concesionarios, sino con apego a valores, puesto que a la administración le incumbe ofrecer un servicio de transporte que dignifique y mejore la vida de sus administrados.

En cuanto al comportamiento de los usuarios, como el de cualquier consumidor, está orientado por criterios económicos pero también axiológicos; se espera cierta calidad de un servicio si es que se está pagando determinado precio por él. En este sentido es importante señalar que el aspecto axiológico radica en la calidad del transporte, ya que esta calidad en los traslados tiene a la vez una relación con la dignidad del usuario; se incluyen el tiempo de espera para abordar a las unidades, el tiempo de espera para arribar al destino, el trato con el chofer de la unidad, el espacio disponible dentro de las unidades y las condiciones estéticas de las mismas. El criterio instrumental se expresa en lo económico para este caso en particular: se espera un balance entre la cantidad invertida en el transporte y en la experiencia misma que ofrece el transporte público.

2.4. Nota aclaratoria acerca de la noción de *explicación* y su operación en la teoría de Max Weber

Debido al papel fundamental que la obra de Max Weber tiene en este trabajo, es imposible escapar al debate con respecto a sus posiciones epistemológicas. La obra *La Ética Protestante y el Espíritu del Capitalismo*, de 1905, es el texto que origina una disputa que ha estado vigente durante un siglo, pero es en *Economía y Sociedad*, obra de 1922, donde encontramos los famosos *Conceptos Sociológicos Fundamentales*. El concepto de *explicación* y su relación con la sociología comprensiva son los puntos que se aclaran en esta nota, cuyo contenido no tiene la intención de ser extenso ya que este no es un trabajo de "teoría pura". Las aclaraciones que se presentan son para apuntalar este apartado teórico en aras de hacer esta tesis lo más inteligible posible.

Ahora, la relación que existe entre los conceptos de comprensión, explicación e interpretación, es compleja y puede ser simplificada con el posicionamiento epistemológico que los investigadores tomen con respecto a la sociología comprensiva. En este trabajo se toma y se defiende la posición epistemológica que lleva implícita una relación entre la comprensión y la explicación; recapitulando: en este trabajo se opera con una sociología comprensiva que es capaz de explicar lo relacionado con la acción social. Esto no quiere decir que la existencia de diferentes posiciones epistemológicas no sean válidas; las hay y son variadas. No obstante, la decisión teórico-metodológica que aquí se ha tomado procede de dos ejes argumentativos que, aunque están interconectados, a continuación se dividen para entender de manera más adecuada.

2.4.1 La explicación en la historia de las ideas

Es de conocimiento común que el campo de las ciencias sociales se desarrolló con la transferencia de los métodos de las ciencias naturales a problemas de orden social y cultural. (Reale & Antiseri, 1988). Los procedimientos de las ciencias naturales y su estatus de ciencia dura buscaban dar legitimidad a la reciente ciencia social, en particular a la sociología. Este

afán llegó a tal grado que uno de los padres fundadores de la sociología, el Conde de Saint-Simon, acuñó el término "física social" como el nombre tentativo para la nueva ciencia cuyo objeto de estudio sería lo social, una denominación de clara influencia newtoniana.

El desarrollo posterior de la sociología provocó una fuerte diferenciación entre métodos y corrientes epistemológicas. Disputas que fueron alimentadas, en parte, por la gran rivalidad entre Francia y Alemania como potencias intelectuales en Occidente. Mientras que los franceses se inclinaron por la corriente positivista, en Alemania se dio la ruptura más grande y se desarrolló una línea comprensiva; esta última se dividió en otras dos sublíneas.

La primera: una corriente hermenéutica, encabezada por Wilhelm Dilthey. Bajo esta acepción de la comprensión se entienden los fenómenos sociales de una manera totalmente distinta a la de los fenómenos naturales. Se hace énfasis en la significación de los fenómenos y, por ende, estos se interpretan (Borlandi, Boudon, Cherkaoui, & Valade, 2005).

La segunda: una corriente racionalista encabezada por Weber. En este apartado ya se ha hablado de la teoría y el método de la sociología comprensiva de Weber, pero en contraste con la comprensión interpretativa pura, hay que repetir que en Weber el punto central es la acción social y el sentido que los individuos otorgan a su acción de manera subjetiva (Weber, 2014). Así pues, junto a las condiciones causales de los fenómenos, también es importante incorporar las razones de los individuos. Se trata de una corriente rica en matices ya que incorpora elementos de las dos tradiciones sociológicas mencionadas. En Weber, comprensión y explicación son conceptos asociados (Borlandi, Boudon, Cherkaoui, & Valade, 2005). La manera en la que estos se asocian está en sus escritos, mismos que a continuación se examinan.

2.4.2 La explicación en el fondo teórico-metodológico de Economía y Sociedad

Para continuar con lo expuesto en el inciso anterior, hay que mencionar que la relación entre comprensión y explicación no sólo ha sido elaborada por académicos posteriores a Weber. El autor nos ofrece una proposición que es contundente respecto a este tema en particular: "La sociología debe rechazar el supuesto de que la «comprensión» y la «explicación» causal no guardan ninguna relación entre sí" (Weber, 2014, p. 442).

La comprensión y su función en el estudio de la acción social se divide en dos momentos. La comprensión *actual* y la comprensión *explicativa*. La comprensión actual es aquella que se hace de inmediato al ser testigo de un comportamiento. Un ejemplo relacionado con nuestro caso de estudio podría ser el caso del fallo en la Línea Exprés-1. En una primera hipótesis de la causa de este fenómeno podríamos decir que fue debido a la mala construcción del corredor principal, en el cual era imposible la circulación de dos autobuses en dos sentidos distintos.

Hasta aquí se ha cumplido el primer paso; no obstante, para esta ciencia de la acción social, es necesario insertar a la acción social en un amplio marco de significado. Por esto último es que a este ejemplo se le debe entender como el resultado de acciones de individuos o grupos de individuos portadores de un tipo ideal de acción; de ahí el concepto de actores típico ideales. Es de esta manera que las acciones son susceptibles de ser comprendidas a través de conexiones de sentido, que no son otra cosa más que la captación del sentido subjetivamente mentado por los actores.

Capítulo III: Metodología

3.1. Tratamiento metodológico de la acción social

Existen tres actores en la problemática del transporte público. Dichos actores son los protagonistas de los conflictos derivados de los servicios de transporte:

1. Gobierno Municipal
2. Concesionarios del transporte
3. Usuarios

Esta división, además de facilitar el análisis de este planteamiento, posee un carácter metodológico. La acción social, según Max Weber, es aquella acción que tiene por referencia la acción de otros y que lleva implícito un sentido, concepto que es fundamental para la teoría de Weber, abordado en extenso en el apartado teórico de este trabajo. Su análisis se centra en los individuos; esta predilección por el aspecto individual no quiere decir que se estudie a los mismos como lo hacen otras ciencias. En Weber, la acción individual es comprendida a través de personajes típicos ideales.

En la metodología del sociólogo alemán los actores típico ideales son individuos portadores de distintas motivaciones con las cuales realizan acciones, dichas acciones están dotadas de sentido. Estos actores pueden representar a grupos sociales de gran tamaño y desde el aspecto metodológico son fundamentales por lo siguiente: permiten recrear y comprender el sentido que los actores otorgan a sus acciones. A este proceso se le denomina “fantasia endopática” (Weber, 2014, p. 132). Este concepto es ilustrativo de el papel que juega la imaginación dentro de la teoría y método de Max Weber, aunque esta palabra tiene una connotación que suele relacionarse con las artes o con el terreno de la creación, en

Weber, este recurso de método se expresada de manera clara en la frase constantemente citada “No es necesario ser un César, para comprender a César” (Weber, 2014, pp. 130-131).

Para imputar sentido a una acción es necesario identificar el motivo de esta, sobre esto Weber menciona: "Llamamos «motivo» a la conexión de sentido que para el actor o el observador aparece como el «fundamento» con sentido de una conducta" (Weber, 2014, p. 137). En el terreno de la administración y gestión pública, la teoría sociológica de Max Weber posee un potencial conciliador, ya que toma como punto de partida las acciones y sus motivaciones. Pone en el centro del análisis a los actores y a sus motivaciones.

Este trabajo de investigación es de carácter cualitativo; sus fuentes son documentales y hemerográficas; en menor medida, se hace referencia a encuestas de opinión, censos y cuadros estadísticos. En este caso no se hace una recolección de datos a través de entrevistas o de encuestas de carácter cualitativo. Siguiendo las recomendaciones metodológicas extraídas de los escritos de Max Weber, aquí se ha optado por recuperar los documentos y notas periodísticas relacionados con el transporte público de la ciudad de Mexicali.

También hay que tomar en cuenta las ideas planteadas originalmente por Weber, se ha de recordar que los motivos de la acción pueden ser enigmáticos incluso para los autores de estas acciones (Weber, 2014). Weber va aún más lejos en esta idea y asegura que, aunque sean de buena fe y supuestamente apegados a la verdad, los testimonios de los actores tan sólo poseen un valor relativo; el desarrollo de la acción es el único que revela la conexión de sentido entre motivo y acción de la manera más aproximada posible (Weber, 2014). Con esto, sostenemos que las notas periodísticas son el medio ideal y más eficiente para encontrar tanto las evidencias como los motivos pretextados de los actores; situación que se agudiza en un problema de dimensión local.

Se utilizaron una serie de documentos que no se relacionan directamente con el tema de investigación, pero sí con otros tópicos de índole política y económica que influyen en el problema que se plantea, a saber: la información estadística relacionada con las poblaciones totales de Mexicali y Tijuana, los datos numéricos relacionados con la motorización en las ciudades mencionadas y los accidentes de tránsito en áreas urbanas y suburbanas del país.

El tratamiento de las gráficas y cuadros que se presentan es de orden cualitativo y siempre en ánimo de hacer más rica la descripción del problema de investigación y ampliar el conocimiento general de la situación del transporte público. Además, la utilización de esta información estadística ha demostrado ser pertinente y útil para comprender con ventaja las posiciones de racionalidad de los diferentes actores involucrados en el tema que aquí se trata.

Capítulo IV: El transporte público en la ciudad de Mexicali: antecedentes históricos

4.1. Revisión de antecedentes a través de método

Para iniciar con la discusión es importante explorar los antecedentes del transporte público en la ciudad de Mexicali. Paso a paso, se examinan una serie puntos críticos en la cronología del tema de investigación. A riesgo de caer en reiteraciones, es importante hacer énfasis en que todos los hechos que se recuperan en este texto tienen el interés sociológico de pertenecer a la categoría de acciones sociales; documentos rectores en materia de transporte y los marcos legales que les dan sustento no son escritos en el vacío, están elaborados con referencia a las acciones e incluso expectativas de diferentes grupos de actores (Weber, 2014).

Las siguientes páginas describen el conjunto de dictámenes, acuerdos y documentos legales que a lo largo de la historia reciente de la ciudad han sido parte del desarrollo, conformación y ampliación del transporte público. El punto de partida para este trabajo es el acuerdo para la creación del Sistema Municipal del Transporte de Mexicali, Baja California, en 1997, llevando la descripción a las últimas actualizaciones sobre el tema de la Línea Exprés 1, proyecto aprobado en 2011, y posteriormente postergado a lo largo de 3 administraciones municipales.

Al hacer una revisión cronológica de los documentos legales que han modificado de manera significativa al transporte público de la ciudad (ya sea en su conformación jurídica o en cuestiones de infraestructura) se pueden señalar los que aparecen a continuación como los más importantes:

- El acuerdo para la creación del SIMUTRA (1997)
- El Plan Maestro de Vialidad y Transporte (2004)

- El documento técnico sobre la Línea Exprés 1 (2010)

Más allá de una revisión histórica, el espacio dedicado al estudio de dichos documentos corresponde a una exigencia de método. Ya que los decretos son el marco para acciones políticas, han de ser entendidas como acciones sociales: el campo de estudio de este trabajo. La exigencia de método corresponde a la de explicar la acción social en su desarrollo y efectos (Weber, 2014, p. 129). Explicar la acción social en su desarrollo y efectos significa considerar la acción social como una actitud o comportamiento individual orientado por el comportamiento de otros y que dichas actitudes y comportamientos generan consecuencias. Es entonces menester considerar los contenidos de documentos, los planes y los acuerdos citados antes como el resultado de resoluciones tomadas por la administración municipal. Tales resoluciones, como se mencionó anteriormente, son consideradas como una acción social, tienen un sentido en la medida que han sido formuladas en respuesta al comportamiento y las expectativas de los concesionarios del transporte y los usuarios.

La relación de esto último va ligado al concepto mismo de la acción social, concepto que lleva implícita la consideración de las acciones de los otros para la acción u omisión propia (Weber, 2014). Los documentos rectores que se realizaron han servido para llevar a cabo una serie de acciones donde, desde la administración pública municipal, se considera a los usuarios del transporte público y a los concesionarios. Respectivamente, a los concesionarios se les dotó de un marco legal para sus acciones en materia de transporte; a los usuarios se les considero como una masa de individuos merecedores de una mejor calidad de vida a través de un transporte digno. Estas consideraciones que mencionamos se incluyeron en el documento de conformación del Sistema Municipal de Transporte (SIMUTRA); en el siguiente apartado se trata de manera más clara esto último, así como las obligaciones de este

órgano y el papel que ha tomado dentro de la relación entre actores: Municipio - Concesionarios - Usuarios del transporte público.

4.2. Conformación del Sistema Municipal de Transporte (SIMUTRA)

El organismo encargado de ofrecer el servicio de transporte público en el municipio de Mexicali es el Sistema Municipal del Transporte de Mexicali, Baja California, mejor conocido por sus siglas SIMUTRA. Es a través de un acuerdo que se crea dicho organismo. Aparece en el Periódico Oficial No. 37, fechado en 12 de septiembre de 1997, en la sección I.

Este acuerdo tiene gran importancia ya que es a partir de sus artículos que el transporte público mexicalense es organizado e institucionalizado bajo el esquema de concesiones. En él también se establecen los procesos que deberán seguirse para la modificación de algún aspecto referente a la operación del transporte. Este órgano rector permitió que se llevaran a cabo acciones en materia de tránsito; su creación fue seguida por el Plan Maestro de Vialidad y Transporte del año 2004; ambos subtemas se encuentran en estrecha relación.

Respecto al acuerdo, en su capítulo primero, referente a las generalidades, señala en su artículo número uno, lo siguiente: "Se crea el organismo descentralizado de la administración pública municipal denominado Sistema Municipal del Transporte de Mexicali, Baja California" (Periódico Oficial, 1997, p. 1). Es notable el hecho de la modificación de los artículos a lo largo de distintas administraciones municipales. En suma, aparecen un total de cinco artículos reformados; doce derogados. De este total destacan por su importancia el artículo segundo y el artículo sexto. El artículo segundo, reformado bajo la administración del Lic. Jaime Díaz en el XVII, contiene las funciones que el organismo habrá

de realizar, las cuales son esenciales para el entendimiento de las obligaciones jurídicas del SIMUTRA, las funciones a las que se sujeta son:

- 1.- Ejercer las atribuciones que en materia de prestación de servicio de transporte público, se establecen a cargo del gobierno municipal, en la Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California, y en el reglamento municipal de la misma, con excepción de aquellas que conforme a dicha ley o reglamento, deban ser ejercidas por el Ayuntamiento, o por otras autoridades.
- 2.- Ejercer las atribuciones que en materia de tránsito, le establece el Reglamento de Tránsito para el Municipio de Mexicali, Baja California (Periódico Oficial, 1997, p. 1)

Para el caso del artículo sexto, el original fue sujeto a dos reformas; la primera bajo la administración del Lic. Jaime Díaz en 2001, la segunda durante el mandato del Lic. Rodolfo Valdez Gutiérrez en 2008. La importancia del artículo es clave. Se encuentra en el capítulo segundo del acuerdo, en dicho apartado se refiere a la administración del organismo. El artículo determina a los miembros que integran la junta de gobierno del organismo, así como las funciones del presidente municipal en turno, figura jurídica que presidirá la junta de gobierno.

El peso que se le da a los funcionarios de la administración pública es desproporcional comparado con el papel que juegan los representantes ciudadanos y de la iniciativa privada. La participación desigual de los actores típico ideales en la toma de decisiones que se realizan desde el SIMUTRA ya es un factor determinante para las acciones. Esta situación es relevante debido a que está en el origen mismo del documento que da sustento legal al órgano encargado de regular el transporte público en la ciudad de Mexicali. En el esquema desarrollado para esta tesis, conformado por tres actores típico ideales cuyas motivaciones de distinta índole generan una dinámica conflictiva, el que el actor *Gobierno Municipal* tenga el

margen de acción más representativa ya es un punto importante: nos permite comprender la complejidad a la que se enfrentan los gobiernos y entender hasta donde llega su capacidad conciliadora, que para este caso se verá reflejada en las acciones en materia de transporte público.

Ahora, hay que mencionar que los representantes que están próximos al tipo ideal encarnado por los actores típico ideales *Usuarios* y *Concesionarios*, lo son de una forma indirecta y casi simbólica. El acuerdo establece que en la junta directiva debe estar incluido un representante de la Universidad Autónoma de Baja California y un representante del Consejo de Desarrollo Económico de Mexicali (Periódico Oficial, 1997). Siete de los nueve representantes que habrán de integrar la Junta de Gobierno del Organismo (SIMUTRA), son funcionarios de la administración pública. Además de esta sobrerrepresentación de los miembros de la administración pública, el presidente municipal es la figura clave.

Uno de los aspectos jurídicos relevantes sobre el papel del cabildo en la junta de gobierno es el voto de calidad, establecido en el artículo décimo del acuerdo, de la siguiente manera: "Las resoluciones de la junta de gobierno se tomarán por mayoría de votos de los miembros presentes. En caso de empate el presidente tendrá voto de calidad." (*Periódico Oficial*, 1997, p. 4) De igual forma, el presidente municipal debe formar parte del quórum, establecido por el artículo noveno del acuerdo.

Si bien, las decisiones son tomadas en gran medida por la junta de gobierno, el encargado de ejecutar las resoluciones es el director del SIMUTRA, quien además debe acatar los lineamientos de la Ley General de Transporte Público de Baja California, así como los correspondientes al Reglamento de Tránsito. El SIMUTRA, como organismo, es clave debido a que es la entidad que actualmente regula al transporte público en la ciudad de Mexicali. Una vez que este órgano fue creado, se procedió a la elaboración de planes de

vialidad y de desarrollo urbano, debido a los enormes cambios que la ciudad experimentó desde 1997 a 2004, año de aprobación del siguiente documento importante.

A raíz del crecimiento demográfico, así como de la expansión de la mancha urbana en la ciudad de Mexicali, se creó en 2004 el Plan Maestro de Vialidad y Transporte de Mexicali B.C.(Periódico Oficial, 2004). En sus páginas iniciales podemos leer que las instituciones promotoras de dicho plan, (SEDESOL, UABC, ARHSA, IMIP), propusieron como objetivos generales: el mejoramiento de la red vial, mejoras en la circulación, así como la mejora y expansión del sistema del transporte público con el fin de incrementar la calidad de vida de los ciudadanos (Periódico Oficial, 2004). Estos objetivos están en estrecha relación con los usuarios del transporte y los concesionarios; el objetivo está pensado en función de los intereses de los ciudadanos, pero hacemos abstracción de estos y, para los fines de esta exposición, nos concentramos en los usuarios del transporte. Así pues, la consideración de los usuarios parte desde un punto de vista de la racionalidad adecuada a valores, el uso del concepto "calidad de vida" tiene una connotación axiológica. Los concesionarios, en cambio, tienen otra función en este objetivo del Plan: su función es la de colaborar con la administración pública para poder realizar la parte relacionada con la "mejora y expansión" (Periódico Oficial, 2004), del sistema de transporte.

El surgimiento del Plan Maestro de Vialidad y Transporte fue sustentado por una serie de políticas a nivel federal donde se buscaba transformar el entendimiento que se tenía sobre las ciudades y sobre los procesos de urbanización.

Las regiones y ciudades de México no son un mero soporte físico de personas y empresas; constituyen un factor de producción que se debe articular rigurosamente con las estructuras económicas y sociales, así como el desarrollo económico debe

hacerlo con el proceso de urbanización (Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, p 22).

El Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenamiento del Territorio fue otro de los programas que apareció en aquella coyuntura donde se impulsaron acciones con respecto al ordenamiento del territorio desde el Poder Federal. De no ser por estos programas, la ampliación de la red vial en Mexicali y la posterior renovación de la flotilla de camiones del transporte público no hubieran podido realizarse. Estos cambios tienen como común denominador su inserción en planes más grandes de Ordenamiento del Territorio. Ese es el caso del siguiente plan que se recupera para este texto: el Plan maestro de Vialidad y Transporte.

4.3. Plan Maestro de Vialidad y Transporte

En este apartado se abundará acerca de las implicaciones que tuvo el Plan Maestro de Vialidad y Transporte del año 2004. Como se ha escrito anteriormente, la transformación del panorama urbano de la ciudad de Mexicali se transformó gracias a una seguidilla de acciones que en un momento inicial tuvieron que pasar por un proceso de la letra escrita a la acción, es decir, se modificaron leyes y se redactaron planes como el que a continuación abordamos.

El Plan Maestro de Vialidad y Transporte aparece en el *Periódico Oficial del Estado de Baja California* con fecha del 21 de mayo del 2004, número 22. Actualmente este plan es la base para las acciones en materia de vialidad y transporte, ya que se le han hecho adiciones a lo largo de las distintas administraciones municipales; aunado a que se han realizado más planes y programas de desarrollo. El documento que sirvió de base para la toma de decisiones en las materias mencionadas había sido el "Estudio Integral de Vialidad y Transporte Urbano

de Mexicali, B.C.", elaborado en 1994 por la Secretaria de Desarrollo Social (SEDESOL), el Gobierno del Estado de Baja California y asesores de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC), (Periódico Oficial, 2004). El componente sobre "Vialidad y transporte" se define como "el conjunto de elementos que articulan, enlazan y comunican a la ciudad en su conjunto, y hacen posible el acceso de la población a satisfactores urbanos" (*Periódico Oficial*, 2004, p. 10).

Así mismo, el plan tiene sustento jurídico en los ordenamientos que a continuación se mencionan:

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
2. Constitución Política del Estado de Baja California
3. Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California
4. Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California
5. Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California
6. Reglamento de Tránsito para el Municipio de Mexicali, Baja California
7. Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Mexicali, Baja California

De las áreas que se analizaron en el mencionado plan, destacan las alternativas para la alteración de las rutas, el análisis de la oferta y del nivel del servicio.

Los datos que aparecen en las observaciones sobre la oferta son sensiblemente importantes, permiten reconstruir el desarrollo de la oferta del servicio del transporte en la ciudad de Mexicali. Estudios de 2009 (Logística e Informática, 2009), reportan una situación diferente, pero lo que se observaba en 2004 era una situación crítica. Las rutas, reporta el plan de 2004, iban desde el centro hacia la periferia. En aquel entonces se operaba con autobuses de más de 16 años de antigüedad y el tipo de camión más común era el estadounidense, tipo escolar (*Periódico Oficial*, 2004).

Para el caso de las terminales de transporte, el documento contiene la siguiente afirmación: "Las terminales de transporte público urbano se encuentran en el centro de la ciudad, confirmando este hecho que el sistema se encuentra centralizado" (Periódico Oficial, 2004, p. 33). Siguiendo con los resultados de este análisis, el desempeño del sistema fue medido de acuerdo a una serie de indicadores. Serán mencionados aquellos de mayor importancia para los objetivos de este trabajo.

El primero de estos indicadores es la comodidad de las unidades; de acuerdo al análisis, la comodidad no era la aceptable dentro de las unidades y los pasajeros eran sometidos a recorridos muy largos y tediosos. (Periódico Oficial, 2004). La limpieza de las unidades aparece, de igual modo, como deficiente y el trato al usuario como regular (Periódico Oficial, 2004). Las encuestas de opinión están acorde con lo que aparece en dicho estudio; una, mucho más actualizada y llevada a cabo en los distintos municipios de Baja California, dice: "La insatisfacción con las condiciones físicas de las unidades es alta, actualmente seis de cada diez usuarios la reprueban [...], existiendo una mayor insatisfacción en los hombres y los jóvenes de 18 a 25 años" (IMERK S.C., 2014, pág. 17).

A partir del año 2003 se puso en marcha el Programa Integral de Pavimentación y Calidad del Aire (PICCA), este tipo de programas cuentan con recursos de los 3 niveles gubernamentales. En esta coyuntura es que fue posible pavimentar y rehabilitar vialidades en la ciudad de Mexicali; en el Plan Maestro de Vialidad y Transporte se calculó que desde 1994 a 2004, la red vial experimentó un crecimiento aproximado de 39% (Periódico Oficial, 2004). Este dato confirmó un incremento significativo en la red vial, no obstante las condiciones que prevalecen actualmente.

Sobre las condiciones de la red vial, el diagnóstico indica las siguientes situaciones:

- Pavimentos buenos sólo en algunas vías principales.

- En vías secundarias el pavimento está en mal estado.
- Las terracerías en general están en malas condiciones.
- Existen varias colonias sin pavimento.
- Drenaje pluvial insuficiente.
- El deterioro es por falta de mantenimiento (Periódico Oficial, 2004).

En cuanto a las estrategias planeadas para la cuestión de infraestructura, se proponía desde entonces la creación de un fideicomiso que permitiera obtener nuevas unidades para el transporte público. Para el caso de las aéreas de ascenso y descenso las estrategias a corto plazo eran pensadas para la zona centro: "[...] se deberán modernizar las zonas de ascenso y descenso de pasajeros en el centro de la ciudad, mostrando información acerca de las trayectorias de las rutas, las frecuencias, o en su caso las horas de paso" (Periódico Oficial, 2004, p. 75). En uno de los apartados del documento se encuentra una serie de estrategias generales que planeaban implementarse para lograr los objetivos del Plan Maestro de Vialidad y Transporte.

Las estrategias son las siguientes:

- Fortalecer la interrelación de las funciones urbanas de la localidad, regulando su crecimiento con base en una traza reticular apoyada en la existente, y en una estructura vial que proporcione la integración y establezca la continuidad de las vialidades con las localidades periféricas del Centro de Población
- Reestructurar y jerarquizar las vialidades para lograr una estructura vial que organice y comunique satisfactoriamente los diferentes usos y destinos de suelo, así como el desplazamiento de personas, bienes y servicios.
- Ampliar la cobertura del servicio de Transporte público conforme al programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Mexicali, y a las diferentes etapas y horizontes de crecimiento propuestos.

- d. –Fomentar el equilibrio ecológico, y el desarrollo sustentable en armonía con los objetivos de infraestructura y equipamiento, Vialidad y Transporte urbano (Periódico Oficial, 2004).

Para entender la implicación que estas estrategias tienen con los actores típicos ideales de este trabajo, es necesario recordar la noción de acción social de Max Weber. La acción social ha de entenderse como una conducta que: "[...] se orienta por las acciones de otros, las cuales pueden ser pasadas, presentes o esperadas como futuras." (Weber, 2014, p. 149). Los incisos del plan no deben ser objeto de una lectura inerte, sino de una lectura donde su contenido se ligue a la acción social, al sentido ya los actores típicos ideales. Aunque ya se ha mencionado sobre la importancia de los textos provenientes de la administración pública a manera de marcos para la acción, cuando hablamos de documentos que de alguna manera darán forma a proyectos con relación al desarrollo del transporte en el municipio de Mexicali, la parte más importante de la definición de acción social es la de las acciones "esperadas como futuras" (Weber, 2014, p. 149).

Las estrategias contienen una serie de proposiciones que se conectan de manera clara con el análisis de la acción social racional que se ha propuesto en el presente trabajo; ponemos atención a dos tipos de acción social en particular debido a que representan las acciones de mayor grado de evidencia para los análisis y sobre todo cuando estas se desarrollan en el marco de la administración, porque de acuerdo a Weber no hay actividad más racional que la que se desarrolla en el marco de la administración, la política y la economía: la acción instrumental y la axiológica. La administración pública representa, en términos generales, al actor donde confluyen de manera más clara y equitativa la racionalidad orientada a fines y la orientada a valores. Respecto a estos tipos de acción, en Weber se aclara que:

Tampoco estas formas de orientación pueden considerarse en modo alguno como una clasificación exhaustiva, sino como puros tipos conceptuales, contruidos para fines de la investigación sociológica, respecto a los cuales la acción real se aproxima más o menos o, lo que es más frecuente, de cuya mezcla se compone. Sólo los resultados que con ellos se obtengan pueden darnos la medida de su conveniencia (Weber, 2014, p. 154).

Con esta nota en mente se ha de entender que el actor típico ideal es portador de una racionalidad cuyas motivaciones pueden ser variadas. Si aquí se recuperan las motivaciones de orden instrumental y axiológico es porque Weber las considera a manera de acciones sociales racionales. Así pues, las estrategias del Plan Maestro de Vialidad y Transporte contienen elementos que se pueden inclinar en estos dos sentidos. Las cuestiones de la traza urbana, la jerarquización de las vialidades y el aprovechamiento de la traza urbana reticular para establecer una mejor conexión para el transporte, son ideas relacionadas con acciones que han de ser de tipo instrumental; es decir: en donde existe un cálculo de los medios que han de emplearse para lograr un objetivo.

Después, están las proposiciones que contienen connotaciones de corte axiológico. Como lo son la integración de las localidades periféricas con el centro, el equilibrio ambiental y la movilización satisfactoria de personas. Las estrategias mencionadas dentro de esta categoría son axiológicas porque tienen un valor en sí mismas. Por estas características, observables en lo escrito en el Plan Maestro de Vialidad y Transporte, es que la consideración que se hace del Gobierno Municipal como un actor típico ideal donde convergen claramente estos dos tipos de racionalidad, no es una elaboración sin fundamento teórico. Esto sin mencionar que el Plan ha tenido influencia en proyectos que se desarrollaron en años posteriores.

En lo general, los planes y decretos que se han realizado con base al Plan Maestro de Vialidad y Transporte de 2004, comparten algunos de los puntos, sobre todo el de reestructurar y jerarquizar vialidades, así como todo lo que está relacionado con la protección del medio ambiente, en especial, la contaminación del aire.

Sin embargo, entre los objetivos de dichos planes no existe el planteamiento de establecer un diálogo entre los actores partícipes del transporte urbano. Más allá de un convenio celebrado en 2008 entre la administración municipal y los concesionarios del transporte público, no aparece más sobre este tema particular. Se realizan los diagnósticos y en ninguna parte de los documentos aparecen observaciones sobre los conflictos que la implementación de las estrategias podrían generar con los concesionarios o con los usuarios del servicio de transporte público. Es en este tipo de conflictos donde surgen los diferentes intereses de cada uno de los grupos que constituyen el problema en su conjunto.

Como se puede observar, los datos que ofrecen estos estudios son detallados y cuentan con un buen trabajo de recopilación de documentos legales. Para el caso específico del Plan Maestro de Vialidad y Transporte, elaborado en 2004, ya se vislumbraban muchos de los problemas que el transporte de la ciudad de Mexicali enfrenta en la actualidad. De igual forma, en este documento se hace un primer esbozo de las soluciones más viables a dichos problemas, y que hoy forman parte de lo que se consideraría un transporte moderno: paraderos seguros, con información sobre las rutas y horarios; unidades limpias y de reciente modelo; eficiencia en los tiempos de traslado y racionalización de las rutas para disminuir los trasbordos; consideración a personas de la tercera edad, así como a estudiantes y discapacitados; y, un sistema electrónico de pago, en forma de compra de tickets o de tarjetas.

De igual forma, estas últimas características (que en aquel entonces se consideraron como las deseables para un sistema de transporte moderno), fueron retomadas en el principal

proyecto de obra pública durante la administración del mandatario perteneciente al Partido Revolucionario Institucional (PRI), Francisco Pérez Tejada: la Línea Exprés- 1.

El Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS) en conjunto con el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) fueron las instituciones de orden federal encargadas de aportar el recurso para el apoyo a la modernización del transporte en una serie de ciudades mexicanas, todo esto se retomará en el capítulo correspondiente, pero se debe adelantar que fue con esta coyuntura que el ayuntamiento de Mexicali, junto a una empresa de consultoría en temas de transporte y tecnología, elaboró el documento para la creación de la Línea Exprés- 1. La elaboración de dichos documentos formó parte de las exigencias que estas instituciones, a través del Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM), pusieron a manera de condición a los gobiernos Estatales y Municipal en el caso de Mexicali (ya que en la capital bajacaliforniana el órgano rector del transporte público se encuentra en el municipio), para acceder al recurso.

Siguiendo la cronología, hay que decir que este proyecto fue anunciado con gran ímpetu en los medios de comunicación. Aparentemente el sector transportista estaba dispuesto a colaborar con la administración municipal para materializar el proyecto de forma eficiente, así lo manifestaron de inicio a través de la prensa, pero los problemas comenzaron una vez que se construyó la vía principal por donde transitarían los camiones especiales de la Línea Exprés- 1.

En el siguiente capítulo se revisarán estas incongruencias entre las intenciones manifestadas por parte de los transportistas, los cuales son uno de los actores típico ideales del presente texto, que tuvieron como resultado un conflicto que creció en complejidad una vez que se llevó a distintas instancias jurídicas, donde los concesionarios congelaron el

proceso de licitación para las empresas que se encargarían de proveer los camiones para el proyecto.

Capítulo V: Línea Exprés-1

5.1. Planeación de la ruta troncal

El tratamiento teórico de los hechos relacionados con el transporte público en la presente tesis se clarifica en las siguientes páginas. El plan de construir una ruta troncal de transportes rápidos para la ciudad de Mexicali generó múltiples discusiones: el funcionamiento, la reestructuración de las rutas, la inversión en la obra , el nuevo papel que el transporte público debía cumplir dentro de la ciudad y la responsabilidad de los concesionarios para establecer acuerdos con el Gobierno Municipal.

El proceso inició con la realización de un estudio de las condiciones del transporte y con la buena voluntad de los concesionarios para trabajar en conjunto con el Cabildo; esto último se encuentra escrito en el documento original del estudio (Logística e Informática, 2009). Los detalles se trataran en los siguientes apartados; con apoyo en notas periodísticas del periodo 2013-2016 ubicamos los momentos más interesantes del conflicto para el problema de investigación, es decir, los hechos susceptibles de un análisis sociológico como el que se ha planteado en el marco teórico de este trabajo. A manera de introducción se ha de mencionar que entendemos los hechos (cuyo desarrollo aquí se muestra de manera cronológica) como evidencias; tomamos dichas evidencias para reconstruir la racionalidad de los actores típico ideales (es decir: Gobierno Municipal, concesionarios y usuarios del transporte público) y así poder comprender el sentido de sus acciones.

Con los antecedentes del Plan Maestro de Vialidad y Transporte se sustenta el Proyecto de modernización del sistema municipal de transporte troncal LINEA EXPRESS- 1

de la ciudad de Mexicali, con un sistema de autobuses rápidos troncales BRT. Este tipo de transporte se describe de la siguiente manera:

Debemos entender al sistema BRT como un transporte público masivo o semi-masivo que combina los atributos de sistemas como Metro y autobuses, ofreciendo los beneficios de ambos con carriles confinados (segregados), estaciones preestablecidas a nivel, autobuses articulados/ biarticulados, tecnología para el control de peaje y programas operativos flexibles (Zamudio, 2015, p. 3).

Antes de la construcción de vialidades que serían parte del proyecto, se realizó un estudio costo - beneficio como parte de los requerimientos que el FONADIN y BANOBRAS exigían en su momento para dar apoyo e inversión a los proyectos de modernización del transporte en México, esto a través del Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM). Para poder acceder a esta bolsa es necesario pasar por tres fases, cada una con procesos distintos. Estas fases están de acuerdo a un proceso de planeación y toma de decisiones que constituye otras cuatro fases. Fase 1: Identificación; fase 2: Preparación para la evaluación; fase 3: Evaluación y autorización; fase 4: implementación, convenio, licitación y cierre; fase 5: seguimiento y monitoreo. La primera de ellas es la fase de elegibilidad; las condiciones de elegibilidad están, a su vez, separadas en otros tres pasos. El primero de ellos: Planeación y Organización de la Ciudad (esto incluye: 1. Plan integral de Movilidad Urbana Sustentable, 2. Ente Gestor del Transporte Público, 3. Organización empresarial del transporte público). Como un segundo paso, se incluye: Estudio Integral de Factibilidad del Proyecto: 1. Estudio de factibilidad técnica, 2. Salvaguarda ambiental y social; 3. Análisis Costo Beneficio; 4. Evaluación financiera. Y el tercero, ya orientado a la construcción de la obra: Asociación Público-Privada del Proyecto: 1. Obra pública (FONADIN/Estado); 2. Concesión o PPS Infraestructura (FONADIN/Estado/Privado); 3. Concesión de Transporte (Privado).

La intención del XX Ayuntamiento de la ciudad de Mexicali (Encabezado por Francisco Pérez Tejada) era realizar estos tres pasos. Una vez realizados los estudios necesarios se llevó a cabo la construcción de la línea, misma que mostró deficiencias, como se analizará más adelante.

5.2. Estudio costo - beneficio

El documento que se recupera para la presente investigación es el correspondiente al de costo-beneficio. El análisis, como se menciona en el documento, es sobre la que sería la primera ruta troncal en la ciudad: Ruta Express 01 López Mateos - Corredor Palaco. La definición de esta ruta en particular fue hecha en base al estudio que se cita en esta sección, el cual ha privilegiado a las rutas que demuestran tener la rentabilidad y la demanda para albergar un sistema de BRT, y así justificar la inversión (Logística e Informática, 2009).

De entrada se identifican dos grandes problemáticas en el estudio que realizó LOGIT. En primer lugar, una problemática de tipo urbano, y en segundo, una problemática específica sobre el transporte público. En lo urbano describe lo que ya ha sido planteado a lo largo de este trabajo con respecto a la ciudad de Mexicali: El mal estado de los pavimentos, el crecimiento demográfico, la expansión de áreas habitacionales en las periferias, las deficiencias de la semaforización, la inexistencia de jerarquización de las vialidades, y el alto número del parque vehicular (Logística e Informática, 2009).

Aunque para el caso de la ciudad de Mexicali algunas de las características generales no aplican (la movilidad urbana no ha colapsado), el panorama sobre crecimiento demográfico en América Latina es plasmado en un informe elaborado por El Poder del Consumidor, el cual menciona que:

Según datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), durante los últimos años, la población total de la región aumentó en más de 100 millones de habitantes. Este incremento demográfico sumado a un uso indiscriminado del automóvil particular ha provocado que la movilidad urbana de ciudades latinoamericanas se colapse, dando como resultado, impactos sociales, ambientales, económicos, pérdidas de miles de horas hombre e incrementos en las distancias y tiempos de viaje (Zamudio, 2015, p. 39).

En cuanto a los problemas del transporte público, señala textualmente puntos importantes para posterior análisis, y que habían sido omitidos en el Plan Maestro de Vialidad y Transporte. Divide entre los problemas de operación y los problemas derivados del modelo de gestión del transporte al momento de realizar el estudio costo-beneficio llevado a cabo por LOGIT (Logística e Informática, 2009).

Con respecto a la relación entre la infraestructura y la prestación del servicio de transporte, se hace la siguiente observación: "Insuficiente infraestructura para el correcto funcionamiento del servicio público, tal como paradas para ascenso – descenso, terminales, señalamiento, encierros entre otros" (Logística e Informática, 2009, p. 9). De igual forma, señala la situación que es referida por la opinión pública en repetidas ocasiones: "Mala y deficiente operación del transporte público por parte de los prestadores del servicio" (Logística e Informática, 2009, p. 9).

En cuanto al modelo de gestión hace énfasis en que Coahuila y Baja California son los únicos Estados que dejan la gestión del transporte público a los municipios. Esto quiere decir, de manera muy clara, que las acciones en materia de transporte serán gestionadas por la administración municipal, en los casos mencionados; la administración municipal, que es uno de los actores del presente texto, tiene un papel fundamental en lo relacionado con el tema de transporte. El documento menciona esto como una ventaja para las acciones que podrían

realizarse, ya que la planeación y evaluación de proyectos para el transporte estarían más cercanos a las necesidades de los municipios, y en lo general, a los contextos socio-económicos de cada municipio (Logística Informática y Transporte , 2009).

No obstante, esta ventaja representa a la vez una serie de aspectos negativos. Estos aspectos son clave para los propósitos de esta tesis ya que es el primer documento de corte técnico donde se toma en cuenta, y se habla de la existencia de un conflicto político. Estos conflictos provienen de un desacuerdo de intereses, y es donde se puede hacer la distinción entre el sector gubernamental y los concesionarios. A continuación, los puntos negativos:

- La autoridad concesiona sin mecanismos de control para operar
- El gremio ejerce poder y presión política para la otorga de concesiones
- El concesionario-permisionario obtiene ingresos estables en función del número de vehículos y asume pocos riesgos
- El operador “chofer” obtiene ingresos en función de su propio esfuerzo y asume la mayoría de riesgos del negocio
- El usuario paga una tarifa alta por un servicio que no cumple cabalmente con sus necesidades asumiendo el pago de doble tarifa por supuesto transbordo impuesto por los propios concesionarios.
- En general el modelo privilegia lo económico y encarece el servicio con altas tarifas impuestas por los concesionarios.(Logística e Informática, 2009, p. 9).

La mayor parte de estos puntos siguen formando parte central de la problemática actual y serán desarrollados con más detalle en la discusión.

El proyecto de la Ruta Express 01 estaba compuesto por una serie de especificaciones técnicas sobre la infraestructura de dicho proyecto. Las principales son la construcción de un

corredor exclusivo para camiones tipo BRT; 32 paraderos dobles y abiertos; 6 paraderos dobles, cerrados y con aire acondicionado; 1 terminal con aéreas destinadas para talleres y encierros; 34 autobuses y uno de reserva; la implementación de un sistema de prepago y un centro de control ubicado en la terminal mencionada (Logística e Informática, 2009).

Para poder realizar estas obras, y además implementar el proyecto en sus aspectos de operación, se realizó un convenio entre concesionarios y la autoridad donde ambas entidades se comprometen a cumplir con los acuerdos, sin embargo el documento original del convenio no aparece citado y sólo se hace referencia a los puntos de acción.

Uno de los aspectos más relevantes del convenio es el compromiso de la autoridad municipal a autorizar un incremento a la tarifa que anteriormente se tenía para que los concesionarios pudieran hacer compra de nuevas unidades. En el documento aparece lo siguiente: “En el marco del proceso de modernización del sistema de transporte y respetando el convenio de participación mutua, en uno de sus apartados, la autoridad se comprometió a aumentar la tarifa y los concesionarios a renovar la flota vehicular” (Logística e Informática, 2009, pp. 19-20). Aunque los acuerdos de dicho convenio expresan una buena voluntad aparente, el problema legal y práctico de dicho convenio es que no aparece el texto al que se refieren los autores del estudio. Se mencionan posibles escenarios de participación de las partes, pero no mediante un documento legal que coaccione a un grupo de firmantes a realizar dichas acciones.

Incluso se contemplan los posibles obstáculos que el proyecto enfrentaría si, en el momento en que fue solicitado el apoyo federal, este hubiese sido rechazado: “[...] la autoridad está comprometida a realizar las acciones marcadas en dicho convenio, situación que se tornaría crítica si es que no se consiguieran los recursos económicos para implantar la infraestructura de la Línea exprés 1” (Logística e Informática, 2009, p. 21).

Con estos acuerdos, se logró, para el año en que el estudio fue realizado (2009), la modernización parcial de la flota de vehículos del transporte público. Se logró que los camiones tuvieran un máximo de cuatro años de antigüedad. El acuerdo al que se llegó con el tema de la tarifa fue el de incrementarla a 9 pesos, para el caso de las unidades que estuvieran equipadas con aire acondicionado (en ese periodo la tarifa era de 7 pesos con cincuenta centavos)⁴, (Logística e Informática 2009).

Además de la cuestión tarifaria, dicho convenio contempla, a través de múltiples acuerdos, la instauración de un sistema de transporte eficaz mediante el cual sean integradas las colonias populares, se priorice al transporte en las vías y existan carriles especializados para una ruta troncal con el fin de incrementar las velocidades y disminuir el tiempo empleado para los traslados. De igual forma, se prevé un sistema de tarifas diferenciadas, donde se respete un descuento a personas de la tercera edad, discapacitados y estudiantes. Para garantizar el respeto a estas tarifas, quedó por escrito la implementación de tarjetas prepago, y la adecuación del actual modelo, a uno nuevo, orientado a convertirlo en un negocio de alta rentabilidad (Logística e Informática, 2009).

El convenio que aparece en el documento técnico es un avance con respecto a lo que quedó por escrito en el Plan Maestro de Vialidad y Transporte del año 2004, ya que toma en cuenta la participación de los concesionarios, no obstante otros actores de la sociedad no son partícipes del proceso y de la toma de decisiones. Sobre este punto clave, la asociación civil *El Poder del Consumidor* realizó en 2015 un ranking sobre la situación de los BRT en México. Con respecto a la fase de planeación e implementación se escribe que:

Existen diversos factores a considerar ante la implementación de un sistema de transporte público de esta índole: 1) Es de suma importancia la participación pública

⁴Ver cuadro 3 en anexos, p. 93.

para su socialización a través de grupos y mesas de diálogo con transportistas (concesionarios), sector empresarial, académicos, especialistas, sociedad civil, comerciantes y vecinos con el fin de analizar la demanda, corredores potenciales y viabilidad financiera, técnica y legal, 2) certidumbre financiera y legal para los transportistas, 3) evaluación de los impactos económicos, ambientales y urbanos, 4) integración tarifaria, intermodalidad y conexión directa entre los sistemas de transporte público ya existentes, 5) tecnologías de información, 6) diseñar redes y servicios que garanticen la operatividad del sistema ante el aumento constante de la demanda. Sin estas consideraciones las líneas BRT corren el peligro de estar incorrectamente estructuradas, diseñadas y operadas (Zamudio, 2015, p. 3).

El estudio de Logística Informática y Transporte, hace una descripción de los gastos de infraestructura y los tipos de inversión que se pensaba hacer en el rubro de infraestructura y el de tecnología. El total fue de 830, 990,789M.N⁵, con una participación del 38% de la inversión total por parte del FONADIN. 33% por parte del gobierno y 29% por parte de los concesionarios (Logística e Informática, 2009)⁶.

Mexicali ha transformado su parque vehicular por modelos más recientes, con un total del 66% de la flota vehicular urbana y una edad de cuatro años de antigüedad, proporcionando comodidad para los pasajeros y los operadores, acorde con el clima desértico de la región (Periódico Oficial, 2004).

Las acciones que el gobierno municipal, al mando de Francisco Pérez Tejada, planeó para la ciudad, tenían una serie diferenciada de motivaciones. La primera de estas motivaciones podría ser una de carácter axiológico y la segunda de carácter instrumental o racional. Para Max Weber, las acciones motivadas por la racionalidad axiológica son llevadas

⁵Ver cuadro 4 en anexos, p. 93.

⁶Ver cuadro 5 en anexos, p. 94.

a cabo sin importar las consecuencias de estas, ya que lo que importa es la acción misma: es de carácter normativo, pero es racional debido al gran peso que tiene en los comportamientos de los individuos. En palabras del autor, la acción racional con arreglo a valores es: "determinada por la creencia consciente en el valor [...] propio y absoluto de una determinada conducta, sin relación alguna con el resultado, o sea puramente en méritos de ese valor" (Weber, 2014, pp. 151-152).

Dichas acciones de corte axiológico pueden traer consigo consecuencias no deseadas: es de esta manera que se establece una relación con lo sucedido en el XX ayuntamiento con respecto a la Línea Exprés 1; la creación de un sistema de transporte eficiente sería sin duda alguna, un buen legado; un gobernante con un plan para el transporte que funciona y reduce los tiempos de traslado, incrementa la productividad, introduce un cambio positivo en la calidad de vida de los usuarios y, además, disminuye la cantidad de emisiones contaminantes. Estos factores —eficiencia, productividad, bienestar social, respeto al medio ambiente— son a simple vista la representación de un conjunto de valores que deberían estar presentes en todo sistema de transporte y en toda ciudad moderna.

No obstante, existe otro aspecto dentro de las acciones del gobierno municipal: la racionalidad instrumental. En un contexto de democracia, los gobiernos, como los partidos de donde provienen, deben, en principio, orientar sus políticas en función de objetivos que redunden en el mejoramiento de la calidad de vida. Sucede que ahí donde una serie de partidos compiten por el poder y un electorado es juez de las acciones de los gobiernos en turno, una política que agrade a la mayoría del electorado será un factor clave para prevalecer en la campaña electoral y obtener más votos que los adversarios políticos. Weber menciona que la acción social con arreglo a fines está basada en el cálculo racional de los medios para lograr materializar un fin; los fines son sopesados y existen expectativas tanto de objetos

como de otros hombres. Se piensa en la acción o en la no acción futura. Esta última proposición puede ser traducida en términos prácticos: a la hora de elegir representantes el elector vota por el partido X, vota por el partido Y, o no vota en absoluto.

Hay que recordar que para Max Weber, la racionalidad no se presenta como racionalidad con arreglo a fines o a valores en términos absolutos (Weber, 2014). En el caso práctico del transporte público de la ciudad de Mexicali y su desarrollo hasta el final del año 2016, se puede constatar esta proposición teórica del autor. Los discursos que los actores realizan son buena evidencia de sus motivaciones, pero la mejor evidencia es el resultado en la realidad; muchas de las expectativas que se tenían para el proyecto de la Línea Exprés 1, en particular, contrastaron de manera escandalosa con los hechos.

En el problema que aquí se estudia se encuentran evidentes contrastes entre lo declarado por los actores y lo que sucede en la realidad. Se dice que dicho contraste es escandaloso debido a las especificaciones del proyecto de la Línea Exprés 1. El tratamiento que se ha hecho de la información es cronológico y es en el hilo de la discusión donde es posible evidenciar la gravedad de lo mencionado. No obstante, es importante mencionaren este punto que el proyecto del BRT contemplaba, en la fase de planeación, la construcción de paraderos refrigerados y una estación con talleres y aéreas comerciales (Logística e Informática, 2009). La implementación data de 2013 y los resultados visibles de dicho proceso (hasta finales de 2016 y 2017, al menos) han sido la construcción del carril exclusivo de la ruta, carril que cuenta con la deficiencia de no estar confinado al 100%, lo cual permite que el carril sea invadido fácilmente por automovilistas, motociclistas y taxistas.

En una presentación oficial llevada a cabo por el cabildo y otras autoridades responsables del transporte, se informó a los usuarios y medios de comunicación que el Sistema Rápido de Transporte (BRT) entraría en funciones durante la administración del XX

ayuntamiento. En ese entonces, se pronosticó la puesta en marcha de la línea dos para el mes de junio o julio de 2013. También se comentó que se dejaría todo listo para la implementación de la línea tres por parte del XXI ayuntamiento (Martínez, 2013).

El alcalde Francisco Pérez Tejada manifestó ante los medios locales: "Queremos que la gente deje sus carros en sus casas, para eso el SRT (BRT) ofrecerá un servicio más eficiente y económico" (Martínez, 2013). Además, se especificó sobre la implementación de un sistema de prepago, y el funcionamiento de la línea exprés las 24 horas del día (Martínez, 2013).

Cuando se presentó el estudio costo-beneficio para la Línea Exprés 1 el documento técnico incluye una serie de acuerdos a los cuales llegaron la autoridad municipal y las empresas de transporte. A pesar de esto, en el transcurso de la construcción del corredor troncal, así como en las vísperas del arranque de la ruta, se presentaron una serie de inconvenientes por parte del sector transportista. Dichos inconvenientes han sido una constante y a lo largo del proceso de modernización del transporte han surgido nuevos problemas que no forman parte de este trabajo, pero que afectan a la situación del transporte público en Mexicali: el despunte del transporte de personal y la introducción al mercado de los servicios privados de Taxi (Uber, Easy Taxi, Cabify, etc.).

Estos temas surgieron en la administración de Jaime Díaz a la cabeza del XXI ayuntamiento de la ciudad; anteriormente los problemas comunes fueron generados por el descontento de los transportistas en el tema del BRT y la obligada reestructuración y jerarquización de rutas que llevaba implícita. Una primera prueba de ello fueron las manifestaciones de los transportistas en el Centro Cívico, que se suscitaron en el mismo periodo de tiempo en el que el gobierno municipal se encontraba anunciando a la ciudadanía los avances del BRT. El dirigente de la liga de choferes de Mexicali, Ramón Aguilera Reyes,

dirigió una manifestación en el centro cívico de la ciudad (Benítez, 2013). Dicha manifestación se llevó a cabo en el mes de julio de 2013. El motivo fue el cambio de las rutas debido al SRT. Aguilera declaró ante los medios: "Nosotros estamos de acuerdo con el BRT, siempre y cuando no lesionen los intereses de las empresas establecidas de transportes, taxis y carros de ruta" (Benítez, 2013).

Esta declaración ante la prensa deja ver un desacuerdo con el replanteamiento de las rutas de transporte que el gobierno trató de implementar con el fin de poder operar los autobuses de la Línea Exprés 1 en un carril exclusivo. El sector transportista dio poca importancia al convenio con la autoridad municipal que fue mencionado en el estudio elaborado por LOGIT. Vale la pena hacer un análisis de esta situación; existen dos actores involucrados: el ayuntamiento y el sector transportista. Un supuesto acuerdo debía ser respetado por ambas partes. No obstante, surgió un problema cuando el sector transportista se opuso al acuerdo con una declaración tan contradictoria como la que se señaló anteriormente. Ante esta peculiaridad, Weber dice que en ocasiones es difícil encontrar motivos de una acción; esto pasa con los observadores y con los actores en sí mismos. Existen motivos pretextados que los actores toman como el sentido de sus acciones y que en el desarrollo de los hechos se van aclarando para el observador (Weber, 2014). En este caso se puede vislumbrar una negociación del ayuntamiento con los transportistas que no tuvo mayor peso o que no indicó a los últimos las condiciones en las que el proyecto del BRT sería implementado; la más importante de ellas: la reestructuración de las rutas.

Con las manifestaciones de transportistas y el ayuntamiento en problemas financieros, el proyecto del BRT comenzó con retrasos. En septiembre del año 2013 se anunció que el BRT se posponía hasta junio del 2014, esto a seis meses de haber fijado la fecha de inicio para los meses junio-julio del 2013. Se mencionó la falta de recursos como la principal traba,

además de las negociaciones con transportistas y puntos pendientes en la licitación público-privada. La licitación público-privada fue uno de los requisitos del FONADIN, que a través del Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM) tuvo como primer objetivo el apoyo económico a los gobiernos locales para poner en marcha proyectos de transporte masivo con participación de la iniciativa privada. Uno de los detalles del financiamiento para la obra fue la necesidad de establecer un fondo de riesgo (Martínez, 2013).

El fondo de riesgo era una garantía para la compañía ganadora de la licitación. A esta se le haría un pago fijo correspondiente al 16% del ingreso del boletaje, la responsabilidad a la cual se atenía con este pago era la de garantizar el mantenimiento del SRT, así como su seguridad. Cuando el ingreso del boletaje fuera insuficiente se tomaría de este fondo para cumplir con el pago (Martínez, 2013).

Martín Manuel Martínez Gastélum, coordinador de Directores del XX ayuntamiento explicó sobre la manera en la que este fondo de riesgo fue planeado. En lo general, se basó en los estudios realizados anteriormente para establecer la ruta, sobre esto, comentó para los medios locales: "Hemos sido responsables con el manejo de riesgos, los proyectos se basan en cálculos de demanda y de aforo." (Martínez, 2013). De nuevo, se puede ver que para la planeación de la Línea Exprés 1 y para su posterior implementación (fallida) fue necesario un cálculo racional de los medios para lograr que funcionara.

Además agregó: "[...] No consideramos efectos de sustitución de quien vaya a dejar el auto por subir al camión, ni que las maquiladoras dejen el transporte privado." (Martínez, 2013). Esta declaración es de acuerdo al estudio costo-beneficio que se realizó desde 2009, en el cual se incluyeron las zonas donde se captaba el mayor número de pasajeros al igual que los horarios donde estos tomaban los autobuses. Como en un sistema BRT el objetivo es

reducir el número de personas que utilizan el vehículo individual, podría incrementarse considerablemente el número de usuarios del transporte público si los tiempos del sistema BRT y el sistema de rutas funcionaran de manera adecuada y con base en un cálculo racional. Incluir estos números en un análisis previo de las ganancias y del aforo es un error debido a que no se sabe las condiciones reales de operación del sistema. De igual forma, se toma en cuenta el ambiente político en el que un proyecto es implementado; los conflictos con el sector transportista no cesaron a pesar que parte importante de la obra pública ya se encontraba realizada mientras el proceso de licitación y reestructuración de las rutas aún era causa de conflictos entre los transportistas.

Esto último fue la principal consecuencia inesperada del proyecto. Se esperaba que las empresas concesionarias del transporte colectivo estuvieran de acuerdo con la renovación de las rutas de manera que se conformara una red alimentadora para la ruta troncal; la red alimentadora es un sistema de rutas con distintas jerarquías, esto con el fin de llevar pasajeros a la ruta troncal y facilitar los trasbordos; disminuir tiempos de traslado.

Si se entra en la posición de racionalidad de los transportistas, es perfectamente comprensible la reacción que estos tuvieron con respecto a la ruta de la Línea Exprés 1: muchas de las empresas transportistas se verían obligadas a descongestionar el tramo de mayor aforo. La racionalidad de tipo instrumental indicaría poner más camiones en esta ruta y no lo opuesto, como se pensaba en la etapa de planeación de la ruta; etapa donde se realizó la negociación del ayuntamiento con los transportistas y que dio pie a la expectativa por parte del cabildo de tener esta ruta libre para el BRT. Esta expectativa está sustentada en el convenio que se cita en el estudio Costo-Beneficio elaborado por LOGIT. No obstante se omitió una vez que el gobierno de Pérez Tejada comenzó a promocionar la ruta. Lo acontecido después del mandato de Pérez Tejada puede ser sintetizado en la siguiente cita:

"Es una tremenda verdad y un hecho básico de la historia [...], el de que frecuentemente o, mejor, generalmente, el resultado final de toda acción política tiene una relación paradójica con su sentido inicial" (Weber, 2005, p. 156). La referencia principal es al gran proyecto que la ruta troncal representaba para el XX ayuntamiento cuando, en años posteriores, acabó por ser una de sus acciones políticas más criticadas.

Benjamín Garza, representante legal de Integración Inteligente del Noroeste S.A. de C.V., interpuso un juicio de amparo contra la licitación nacional del BRT. Si bien, el ayuntamiento ya había recibido un presupuesto a fondo perdido para la construcción del corredor y el carril confinado de la Línea Expres-1, quedaba pendiente la licitación para los paraderos y para la administración del sistema de cobro (2013). La resolución del juicio de amparo 560/2013 obligó al cabildo a abstenerse de dar resultados del proceso de licitación pública número LA-802002998-N5-2013, y también a no formalizar el contrato de prestación de servicios a largo plazo con el ganador de la licitación (Martínez, 2013).

La resolución el juicio de amparo mencionado es también un punto clave en el conflicto en torno al transporte público. La posición de fuerza de quienes impusieron este recurso legal quedó de manifiesto y es síntoma de un conflicto interno entre los mismos concesionarios del transporte público. A partir de aquella resolución, las especificaciones originales del proyecto para el corredor troncal y la infraestructura que sería construida para hacer posible la obra comenzaron un proceso de deterioro; partiendo de la complicación de un tema tan delicado como lo era la licitación pública para establecer el contrato de prestación de servicios a alguna de las empresas de transporte público.

En el proyecto original se contemplaban paraderos refrigerados. El coordinador de directores mencionó que esto no sería posible para el tramo del corredor Palaco (Martínez, 2013). Debido al constante choque con las empresas transportistas, y los pendientes de la

licitación público privada, se fueron removiendo puntos clave que aparecían en el proyecto original; algunos de ellos fueron omitidos por completo. Sobre el plan original de establecer paraderos con refrigeración, sólo quedaron las paradas tradicionales. Además, las unidades del transporte, como ya ha sido mencionado, cuentan con deficiencias en sus sistemas de refrigeración, un tema constante dentro de esta problemática y que causa molestia en los tres sectores analizados. En muchas ocasiones (registradas en las notas de periódicos locales) se retrasa lo máximo posible el encendido del aire acondicionado.

Debido a la pertinencia del tema sobre el aire acondicionado, en mayo del 2014 se estableció un periodo para la revisión de las unidades, esto como una prórroga antes de comenzar a sancionar con multas a los conductores de unidades sin el aire acondicionado en funcionamiento. Además de las multas, dichas unidades estarían obligadas a cobrar tan sólo una parte de la tarifa, que en aquel entonces era de 11 pesos con aire acondicionado, 6.50 si la unidad no contaba con él (Molina, 2014).

Durante los meses de verano el problema del aire acondicionado causa gran malestar en los usuarios del transporte público, y además se llegó a reportar la circulación irregular de unidades propiedad de algunas empresas concesionarias, el sector transportista defiende la circulación de dichas unidades para poder brindar el servicio a la mayor cantidad de personas posible. Benjamín Garza Fernández informó que más de una docena de camiones de la empresa Tramo circulaban sin placas. Justificó este hecho con base en la responsabilidad de la compañía con la ciudadanía para brindar el servicio. Mencionó que se haría más daño a la ciudadanía si el servicio de estas unidades no reguladas era suspendido (Martínez, 2014).

Una vez más, esta vez en el sector transportista, es posible encontrar declaraciones susceptibles al tratamiento teórico; este caso de autobuses sin placas que brindan un servicio es el ejemplo perfecto de la racionalidad de carácter axiológico: la acción del actor está

motivada por lo que él cree que es correcto sin pensar en las consecuencias (Weber, 2014), que para este caso serían multas por la irregularidad. No obstante, es importante tener en mente que las acciones de los individuos pueden ser atribuidas a una motivación pura de carácter axiológico o racional tan sólo en casos extremos. Desde el punto de vista de la racionalidad instrumental, si los camiones no circulan se pierden las ganancias de ese día, a tal punto que es preferible pagar una multa que cumplir con la regla y sacar de circulación las unidades sin placas hasta que estas hayan sido renovadas.

El presidente de la empresa Tramo afirmó que los camiones de ruta demoraban tres minutos para pasar. Un sondeo realizado por el diario local “La Crónica” confirmó que para algunas rutas el tiempo de espera llegaba hasta 15 minutos, y en casos extremos a una hora. De las unidades registradas en el sondeo, gran parte de estas no contaban con refrigeración. Ante tal inconveniente, Benjamín Garza Fernández declaró para la prensa: “No los usen, para que premien al que sí hace el esfuerzo para encender el aire acondicionado”, declaración que contrasta con los tiempos de espera a los que los usuarios se atienen habitualmente (Martínez, 2014). Con esta declaración es importante volver los puntos que se señalaban en el estudio costo-beneficio sobre la Ruta Exprés 1: “El concesionario-permisionario obtiene ingresos estables en función del número de vehículos y asume pocos riesgos. El operador “chofer” obtiene ingresos en función de su propio esfuerzo y asume la mayoría de riesgos del negocio” (Logística e Informática, 2009, p. 9).

De nuevo, se puede establecer una hipótesis causal a través de la racionalidad instrumental: el servicio de transporte público debe ser brindado por alguien, si ese alguien no cumple con la normatividad (el encendido del aire acondicionado y las placas) de igual forma ese alguien constituye una de las limitadas opciones que hay para transportarse. Como actor típico ideal el usuario es una persona que debe llegar a un destino, para esto ha

designado cierta cantidad de tiempo y no se encuentra en posición de dejar pasar un camión sin aire acondicionado como reprimenda a su incumplimiento con el encendido de la refrigeración. El comportamiento esperado para este caso es que el usuario tomará el autobús y, consciente de la molestia que representa el calor, al menos llegará a su destino a tiempo.

El tema del encendido o no de los aparatos de aire acondicionado no daña los ingresos de los concesionarios en forma directa. Daña su imagen ante los usuarios, pero estos de igual manera deben desplazarse en alguna de las opciones de transporte público que existen.

Para mayo de 2014 los transportistas de Baja California definieron un aumento a la tarifa de 11 pesos a 14.25 pesos. Argumentaron que el precio había sido definido apoyado en diversos análisis realizados por contadores. Parte de su exigencia correspondió a los constantes incrementos al precio de los hidrocarburos y a la falta de un subsidio al transporte público. Varias organizaciones de transportistas en el país manifestaron su disposición para un bloqueo carretero (Molina, 2014). Al argumentar una falta de subsidio al transporte público también queda claro que el conflicto entre los actores es un conflicto multilateral y no solo de transportistas-usuario, usuario-municipio, la relación entre ellos tiene diferentes características, pero en lo general son relaciones problemáticas en las que no se encuentra una resolución que deje satisfecha a ninguna de las partes.

En medio de la propuesta del incremento a la tarifa al transporte público en la ciudad de Mexicali, y el descontento de la ciudadanía, para el 3 de junio del 2014 se reportaron 130 infracciones a unidades del transporte por no cumplir con el encendido del aire acondicionado. El director del SIMUTRA en aquel periodo, Rafael Morgan Álvarez, mencionó que las infracciones superaban en número a las de años anteriores. Para 2013 se registraron 60 sanciones y durante todo el 2012 fueron sancionadas 176 unidades (Molina,

2014). El punto específico del aire acondicionado representa un problema en el que participan directamente los tres actores que se proponen en este trabajo.

Por una parte está el ayuntamiento; quien a través del SIMUTRA es el encargado de sancionar las irregularidades que puedan presentar las unidades del transporte público. Por otra parte; el sector transportista, actor que exige al ayuntamiento la regularización de las diversas modalidades de camiones de pasajeros existentes en el municipio, una de ellas es el transporte de personal; esta es una de las quejas recurrentes que los transportistas manifiestan ante el ayuntamiento. Las empresas maquiladoras, en gran medida, ofrecen este tipo de servicio como una facilidad para sus trabajadores. En el mes de junio de 2014, Javier Tenorio Vázquez, representante del transporte masivo en el consejo municipal, presentó una denuncia ante la sindicatura del ayuntamiento (Martínez, 2014). El reclamo principal es que las maquiladoras contratan unidades con muchos años de antigüedad, sin refrigeración, y sin la regulación que se aplica a las unidades del sistema de transporte público. Tenorio Vázquez dijo sobre los transportes de personal: "Perjudican los intereses de transporte masivo; nosotros andaremos irregulares pero no ilegales como ellos" (Martínez, 2014). Esta declaración es clave para reconstruir la posición de racionalidad que un actor pueda tener.

En el caso de representante del transporte masivo, refleja claramente que pese a las deficiencias que el transporte presente, este debe ser priorizado por parte del municipio. Se busca operar con la menor competencia posible, ya que esto representa la captación de un mayor pasaje y más ganancias debido a las características del actual sistema. La iniciativa privada, en desconfianza total del transporte público, ofrece el transporte como un beneficio para su personal. Desde el punto de vista de la racionalidad axiológica se puede afirmar que esto es un acto que busca ofrecer mayor bienestar a sus trabajadores, no obstante, en este caso la racionalidad instrumental es la que se puede evidenciar con mayor lucidez. Al tratarse de la

industria privada, el fin principal de este tipo de asociaciones es el lucro. Para lograrlo se emplean medios, siendo uno de ellos el empleo de mano de obra. Los trabajadores deben estar a tiempo para cumplir con sus funciones dentro de cierto horario y cualquier atraso en este proceso representa pérdidas.

El transporte público, siendo incapaz de ofrecer puntualidad en sus servicios, representa un problema para el actor típico ideal que racionaliza a la manera de una empresa. La solución, calificada de ilegal por el representante del transporte masivo, es la implementación de estos camiones tipo americano: viejos y sin refrigeración. Para las empresas maquiladoras, poco importa que este tipo de vehículos contaminen y que represente problemas con el Sistema Municipal de Transporte. Esto tiene sentido en lo que se menciona en Economía y Sociedad sobre la acción racional instrumental, donde el fin y los posibles resultados son pensados previamente por los actores (Weber, 2002). Aunque es verdad que este tipo de transporte resta usuarios al transporte público, la iniciativa privada conoce que existe cierta flexibilidad por parte de la autoridad municipal debido a la importancia del sector industrial en la ciudad de Mexicali, el transporte de personal depende en cierta medida de la negligencia de las autoridades municipales, ya que el SIMUTRA tan sólo regula al transporte público. Se aplica la máxima —atribuida erróneamente a Maquiavelo—: "El fin justifica los medios".

En respuesta a esta situación con respecto al transporte de personal, y también con la cuestión del malestar resultado de la falta de aire acondicionado en las unidades, la empresa Atusa adquirió 11 unidades nuevas, las cuales estaban equipadas con refrigeración y Wi-Fi. En la presentación de las unidades estuvieron presentes el alcalde Jaime Díaz, y el director de la empresa Atusa, Edgar Camargo García (Molina, 2014). Las unidades mencionadas son las que se utilizan en las rutas con más atracción de pasaje; La ruta 9, ruta de importancia

estratégica para contrarrestar la pérdida de pasajeros ocasionada por el transporte de personal, ya que recorre el corredor industrial Palaco.

Benjamín Garza Fernández, líder de la empresa Tramo, fue una de las figuras más activas ante la prensa con respecto al tema del transporte público, en particular con los temas del aumento a la tarifa y posteriormente al tema del plebiscito. Garza reportó ante la prensa que, en caso de que la ciudadanía se opusiera al incremento, los ciudadanos habían tenido la oportunidad de manifestarse en contra de la reforma energética y hacendaria, cosa que no hicieron (Benítez, 2014), dando a entender que el aumento de la tarifa era un mal necesario para estar en posibilidades de brindar el servicio, aunque dejando de lado la legitimidad de las futuras quejas de los usuarios.

Al momento de argumentar los incrementos, la tendencia del sector transportista fue la mención de situaciones exteriores al municipio y al estado. Debido a los objetivos de una empresa que busca la máxima rentabilidad, esta forma de justificar los costos es comprensible, pero genera un claro conflicto ante los usuarios y el público general. En primera instancia, los objetivos de ambos actores, los dueños del transporte y los usuarios, son completamente distintos, así como las expectativas del servicio: mientras los propietarios esperan la mayor ganancia posible, al precio de una serie de problemas, los usuarios esperan un servicio de calidad y del menor costo posible. Por una parte está el factor económico de dichas decisiones, y la lejanía del público general con los problemas financieros que los transportistas podrían enfrentar. Como mediador aparece el ayuntamiento, que en última instancia es dirigido por un partido al poder y que busca ganar la confianza del electorado. Sobre el papel de la democracia representativa es importante retomar una nota al margen del marco teórico aquí planteado, pero que sirve para ilustrar la idea del conflicto posterior entre actores:

Las democracias representativas que nosotros conocemos son democracias en las que por representante se entiende una persona que tiene las siguientes características: a) en cuanto goza de la confianza del cuerpo electoral, una vez elegido ya no es responsable frente a sus electores y en consecuencia no es revocable; b) no es responsable directamente frente a sus electores, precisamente porque él está llamado a tutelar los intereses generales de la sociedad civil y no los intereses particulares de esta o aquella profesión (Bobbio, 1986, p. 37).

Con estas observaciones en mente, hay que recordar lo escrito por Weber con respecto a la lucha y la competencia:

Debe entenderse que una relación social es de lucha cuando la acción se orienta por el propósito de imponer la propia voluntad contra la resistencia de la otra u otras partes. Se denominan "pacíficos" aquellos medios de lucha en donde no hay una violencia física efectiva. La lucha pacífica llamase "competencia" cuando se trata de la adquisición formalmente pacífica de un poder de disposición propio sobre oportunidades deseadas también por otros (Weber, 2014, p. 169).

Las ideas de Weber sobre la competencia bien pueden ser aplicadas al terreno de la política y al tema en particular del conflicto relacionado con el transporte público. Mientras Bobbio habla de los representantes, la forma en que cesan de ser responsables ante el electorado y pasan a representar los intereses generales de los ciudadanos, Weber menciona la existencia de imposición de la voluntad contra otras partes del conflicto. Si bien los representantes —en este caso, el gobierno municipal—, buscan hacer valer la voluntad de la sociedad civil, a lo largo de la historia —y ha quedado demostrado con los conflictos por el aumento a las tarifas—, existen grupos u actores mejor dotados para prevalecer en esta competencia y finalmente ganarla (Weber, 2014). El ejemplo aquí es el sector transportista y el descontento que ellos también muestran ante la autoridad municipal. Mientras que el

usuario manifiesta en formas menos efectivas su descontento, las empresas de transportistas cuentan con asesores técnicos y legales para prevalecer en dicha lucha; en palabras de Weber:

Toda lucha y competencia típicas y en masa llevan a la larga, no obstante las posibles intervenciones de la fortuna y del azar, a una selección de los que poseen en mayor medida las condiciones personales requeridas por término medio para triunfar en la lucha (Weber, 2014, p. 169).

Estas ideas teóricas son observables en los casos del tema que aquí se trata. Dicho sea de paso, una vez que son aplicadas a la figura del usuario a manera de actor típico ideal, este queda como un actor que no concentra una gran cantidad de recursos para tener una influencia en las decisiones que se toman desde el gobierno municipal con la participación de los líderes transportistas de la región. El conflicto del transporte público es sin duda alguna un tema en el que todos expresan una opinión, pero no uno que permita la participación activa de una gran cantidad de individuos; dicho en otras palabras: los actores con la capacidad real de incidencia en el tema son reducidos.

En este momento el tema del transporte se convirtió en un obligado para las autoridades de la ciudad. El rector de la Universidad en aquella época, Felipe Cuamea Velázquez, recomendó pensar con moderación sobre el aumento, de igual forma, Joaquín Ramírez Chacón, manifestó su inconformidad con la propuesta de los transportistas. El coordinador del Consejo Coordinador Empresarial dijo para la prensa: "La calidad con la que se presta el servicio se ha orillado a mucha gente a preferir invertir en la adquisición de un automóvil propio, lo que significa más tráfico en las calles" (Benítez, 2013).

La petición de aumento a la tarifa del transporte por parte de los transportistas se tornó una situación complicada para todos los actores involucrados. En sesión del cabildo se votó y aprobó una propuesta para que los ediles fueran quienes cargaran con la responsabilidad de

aprobar el aumento a la tarifa. En la sesión, y con la aprobación de la propuesta, fueron reformados los artículos 2,6, 8, 20, 259 y 260 del reglamento de transporte público. Se reportó en los diarios locales que se corrió el rumor según el cual los regidores habían pedido a los transportistas una cantidad importante de dinero para votar en contra de esta propuesta. Este detalle provocó que la sesión se llevará a cabo en medio de incertidumbre y desconfianza. Benjamín Garza Fernández, presidente de la unión de transportistas, acusó a los regidores de no haber buscado subsidios para el transporte (Alcay, 2014).

El sector transportista, encabezado por Benjamín Garza Fernández, respondió a las acciones del cabildo con una demanda de amparo. Dicha demanda fue otorgada por el Quinto Tribunal Colegiado. A través de este proceso legal se logró una suspensión temporal a las reformas que fueron realizadas al reglamento de tránsito durante finales de julio de 2014. En pleitos legales como este se hace más clara la noción de lucha que Weber presenta, donde determinados actores cuentan con mejores herramientas y recursos para prevalecer en la lucha (Weber, 2014). Con esta situación jurídica la decisión recaería en el director del SIMUTRA, Rafael Morgan Álvarez, funcionario que renunciaría a dicho cargo a tan sólo un mes después de la demanda (Molina, 2014).

El puesto de director de SIMUTRA ha sido uno de los puestos que ha tenido más rotación dentro del organigrama de la administración pública municipal. Las presiones provenientes de diferentes sectores se pueden inferir como la razón principal de este comportamiento en los funcionarios que llegan a ocupar dicho puesto. En el caso de Rafael Morgan, su malestar fue explícito.

Rafael Morgan Álvarez dijo para la prensa que renunciaba a su cargo: "En parte porque hay malestar en el tema del transporte, quieres llegar y pedir honestidad en todos los sentidos, y eso es difícil" (Alcay, 2014). Francisco Iribe Paniagua fue quién ocupó este cargo

a la salida de Morgan. Como director del SIMUTRA afirmó que estaba pendiente la resolución de los amparos interpuestos por los concesionarios, esto con el fin de conocer cuál ente sería el encargado de analizar y tomar la decisión del aumento (Molina, 2014).

Con el tema de la tarifa y las demandas de los transportistas pendientes, Iribe Paniagua declaró que el municipio estaba buscando una prórroga para el tema del BRT. Dejó en claro que este tema no estaba estancado; dijo al diario "La Crónica" que la obra tenía problemas de origen. Destacó que el proyecto se detuvo por cuestiones legales; esto, debido a la oposición que se encontró entre los concesionarios, quienes se ampararon (Molina, 2014).

El precio inicial propuesto por los transportistas aumentó de 14.25 a 15.50 pesos, esto en el transcurso del mes de mayo a octubre del año 2014. Javier Tenorio Vázquez mencionó en rueda de prensa que el asunto de la tarifa era urgente debido a la operación del transporte público con un déficit del 36%, al ser cuestionado por los periodistas con respecto a la posible pérdida de usuarios, Tenorio Vázquez respondió: "Es un riesgo que se debe correr" (Molina, 2014). Ante las declaraciones del representante del transporte masivo, el alcalde Jaime Díaz comentó: "Mi opinión particular es que es desproporcionado, pero seré respetuoso de los caminos y el proceso que se tiene que seguir" (Molina, 2014). Esta declaración demuestra la posición de cálculo que los políticos toman con respecto a los problemas desde un punto de vista estrictamente racional. Las acciones orientadas por la racionalidad instrumental toman en cuenta los medios para lograr ciertos fines, así como las consecuencias de esto (Weber, 2014). La declaración referente a las pretensiones de los transportistas para el aumento, aunque sencilla, es fecunda para el análisis teórico: lo que parece ser la opinión particular del ex alcalde, corresponde a una realidad política. Conocer, aunque sea en términos muy generales, la opinión pública de los votantes con respecto a temas clave, es un deber del profesional de la política, este saber le permite tomar decisiones para asegurar los

cargos públicos a personas de su partido político (Weber, 2014); de igual manera, es su deber conciliar los posibles conflictos que se presenten durante la administración; no es una tarea personal, ya que existen instituciones encargadas de estos procesos. Por eso, a pesar de ir en contra de un aumento tan desmesurado, los procesos jurídico-administrativos son respetados. Una persona en un cargo crucial, como lo es alcaldía, y su influencia en las decisiones que toman los aparatos jurídicos y administrativos es materia para otro trabajo de investigación.

Entre las peticiones que los transportistas presentaron ante el ayuntamiento, se contempló el uso de unidades de segunda mano (La Crónica, 2014). Sobre esta propuesta, el director del SIMUTRA, Iribe Paniagua, aclaró que dicha propuesta no había sido presentada de manera formal. Además Agregó que el 96% de las unidades, para noviembre del 2014, eran modelo 2004 o más recientes (Molina, 2014).

La resolución de la demanda de amparo de los transportistas llegó a su resolución a mediados de noviembre de 2014. La autoridad Federal negó el amparo y se llegó a la conclusión de aprobar los cambios realizados al reglamento (Molina, 2014). El aumento a la tarifa fue un tema que se retrasó debido a faltantes en la información requerida por el consejo municipal del transporte a los concesionarios (Molina, 2014). Los estudios correspondientes para determinar si la tarifa era o no justificable en términos económicos fue un tema del que posteriormente se quejaría el Colegio de Economistas y la sociedad mexicalense en general. El proceso se llevó a cabo de una manera poco transparente, este proceder desencadenó un malestar general, además de los que ya había acarreado con el retraso de los tiempos establecidos por el consejo municipal de transporte.

Finalmente, en diciembre de 2014 se presentó ante la comisión de seguridad pública, tránsito y transporte la propuesta y estudio para el aumento a la tarifa por viaje de 12 pesos con 84 centavos. Debe destacar que tan sólo dos empresas concesionadas presentaron la

información completa. Jaime Navarro Celaya, presidente del Consejo Municipal de Transporte en aquel entonces, señaló que este aumento se mantendría por al menos dos años. Sobre el aspecto técnico del estudio señaló que esta cifra correspondió a un aforo diario de 350 pasajeros y comentó que: "Si el aforo llega a subir a 500, la tarifa automáticamente bajaría a 9 pesos" (Martínez, 2014). El estudio sería criticado posteriormente debido a la falta de medidores convincentes. La paradoja del transporte público es que un aforo de 500 pasajeros es un escenario muy difícil de concretarse si no se mejoran las rutas y se optimizan los precios. Por otro lado, como se ha demostrado, los transportistas argumentan que el sistema no puede operar sin los aumentos correspondientes, los cuales son evaluados con diferentes variables en consideración, tales como el aumento de los hidrocarburos y la homologación del IVA en la zona fronteriza.

Finalmente, con fecha del 10 de diciembre de 2014, se aprobó el aumento a la tarifa del transporte público. En la sesión extraordinaria 43 del cabildo la votación cerró con 8 votos a favor, 7 en contra, 1 voto nulo y dos abstenciones. La tarifa oficial fue fijada en 13 pesos (Molina, 2014).

Inmediatamente, diversos sectores de la sociedad manifestaron a través de distintos medios su inconformidad con el aumento a la tarifa. Enrique Rovirosa Miramontes, presidente del Colegio de Economistas expresó para los medios de comunicación sus puntos de vista. El economista hizo referencia a la situación económica de la región, dañina en gran parte por la homologación del IVA. Dijo: "No hay que olvidar que puede convertirse en un inhibidor para la competitividad de una ciudad". También hizo mención de los estudios que ponen en evidencia las deficiencias del sistema (Molina, 2014).

La competitividad en el ámbito económico es afectada directamente por el dinamismo que la movilidad dentro de una ciudad pueda ofrecer. Desde este enfoque se pueden

garantizar distintas opciones de empleo para los habitantes que viven en las zonas más alejadas de la mancha urbana; por supuesto que para lograr esto es necesario establecer un nuevo sistema de rutas que permita acceder a ciertos puntos importantes de la ciudad desde cualquier otro punto con el mínimo de transbordos posibles. Sin duda alguna esto sería con el fin de dar una mejor calidad de vida a los usuarios del transporte público. Pero a pesar de los motivos aparentemente axiológicos, en una acción gubernamental de estas características también estaría incluida la racionalidad instrumental. Estas dos orientaciones de la acción social —la axiológica y la instrumental—, podrían ser trabajadas para lograr determinados fines que dieran como resultado una relación sin roces entre los tres actores (Weber, 2014).

Sería imposible hablar de una situación ideal donde la lucha entre los partícipes de esta problemática sea sustituida por una relación de total armoniosa, pero sí de una disminución considerable de los desacuerdos a través de una planeación y una posterior implementación de acciones en materia de transporte público. Como se ha escrito anteriormente, el diseño de rutas y la disminución de los trasbordos es lo principal para captar mayor cantidad de pasajeros. Sólo de esa manera o a través de un subsidio gubernamental es que los costos podrían disminuirse y atenuar la situación que hoy en día es parte de la experiencia en el transporte público de la ciudad de Mexicali: un alto precio por un servicio de baja calidad.

Fue con el aumento a la tarifa del transporte público que el Frente Estudiantil Mexicalense salió a escena. Además de la cuestión tarifaria, uno de sus reproches a la autoridad municipal fue el relacionado con la toma de decisiones, la cual consideraron como alejada de las necesidades de los ciudadanos usuarios del transporte público. Por esto último fue que se planteó la idea de realizar un plebiscito, el cual sería el primero en la historia del

municipio. Aunque esta propuesta no logró llevarse a cabo, las consecuencias de este conflicto, una vez más, ofrecen evidencias de interés para esta investigación.

Capítulo VI: El frente estudiantil mexicalense: una lucha por el plebiscito

6.1. Conflicto en torno a las tarifas y calidad del transporte público

La última quincena del mes de diciembre de 2014 fue un periodo de movilizaciones en contra del aumento a la tarifa del transporte público. En concreto: el Frente Estudiantil Mexicalense. Es a partir de este momento que el FEM entra como un actor más dentro de la problemática del transporte. En su primera declaración ante los medios de comunicación se realizó una invitación a la sociedad civil para manifestarse en el centro cívico de la ciudad de Mexicali. (Alcay, 2014). Dicha manifestación convocada por el FEM se llevó a cabo el martes 16 de diciembre. Cerca de 300 manifestantes se unieron a maestros y burócratas que protestaban por la reforma de Ley del Issstecali (Martínez, 2014).

Líderes empresariales de la ciudad lamentaron la decisión del aumento, tomada por el cabildo en sesión extraordinaria. Adrián Flores Sosa, presidente de la Canacintra Mexicali, comentó para la prensa que el aumento recomendado por la comisión de tarifas dentro del consejo municipal de transporte era de 1.34 pesos. De igual forma, Enrique Roviroza Miramontes, presidente del colegio de economistas de Mexicali cuestionó la manera en la que se tomó la decisión.

La información presentada por los concesionarios consistió en un estudio expuesto en hojas de Excel donde aparecían las cifras. De acuerdo con Roviroza, esta información no correspondía a una decisión tan importante como la alza a la tarifa del transporte público. El coordinador del consejo coordinador empresarial en Mexicali, Joaquín Ramírez Chacón propuso la búsqueda de nuevos empresarios que fueran capaces de ofrecer una tarifa acorde al salario mínimo (Molina, 2014).

Es importante hacer una distinción que fue mencionada en los aspectos introductorios de este trabajo, y que además tiene que ver con la variedad de motivos que pueden dar forma a la acción: podría confundirse la visión que tiene el sector empresarial y el sector transportista; a pesar de que los transportistas pertenecen al sector empresarial, es su trabajo —su relación con el usuario y su relación con el ayuntamiento— el que determina sus acciones, las cuales están orientadas a la ganancia. A pesar de que el objetivo es el mismo para otros grupos de empresarios, está claro que la forma de actuar de los transportistas va en contra de los intereses de al menos dos grupos importantes: El Colegio de Economistas y la Canacintra. Como todos ellos pertenecen a la iniciativa privada es necesario hacer esta precisión; no sin la cautela de insistir en que según el método que emplea Max Weber, la construcción de tipos ideales es de carácter demostrativo y bajo ninguna circunstancia podrá describir de lleno las motivaciones de un actor en particular, sino de una masa de individuos cuya acción pueda calificarse como homogénea —los transportistas, los usuarios del transporte, el cabildo— y pueda interpretarse para posteriormente ser explicada (Weber, 2014).

Pese a la decisión, el incremento debía ser implementado de acuerdo al procedimiento del reglamento de transporte. El periodo para la entrada en vigor de la nueva tarifa, según el artículo 263 del reglamento de transporte público de Mexicali, es de 30 días. En el contexto de descontento por parte de la ciudadanía, además de las manifestaciones, se inició una serie de procedimientos legales en contra de la alza a la tarifa. La regidora, Mayra Flores Preciado, intentó interponer una solicitud de revocación para el alza, propuesta que fue enviada a comisiones para su análisis (Molina, 2014). Después de la propuesta presentada por la regidora del Partido Encuentro Social, la Alianza de líderes sociales interpuso un amparo ante la autoridad federal en contra del aumento a la tarifa de 11 a 13 pesos (Molina, 2015). Ninguna de estas demandas procedió de manera significativa. Aunque estos recursos legales

eran legítimos, el escenario político de aquel tiempo indicaba que la decisión, una vez tomada, ya no podría ser revertida. Los juicios de amparo mencionados en el capítulo anterior y el interés que se expresó a través de los medios de comunicación por parte de figuras del sector transportista y municipal, en vez de formar todo un proceso mediante el cual se tomaría o no la decisión de la alza, fueron el preámbulo de una decisión que tendría que tomarse en favor del aumento en algún punto del conflicto. Las condiciones en las que fue presentado el estudio técnico y la rapidez para dar una resolución posterior a la entrega de dicho documento despertó sospechas de un entendido previo entre el sector municipal y transportista. Desde la posición de racionalidad de los usuarios, estas acciones fueron percibidas como una afectación directa a sus intereses. Las propuestas de revocación interpuestas por partidos minoritarios de la entidad fueron el antecedente para la propuesta de la realización de un plebiscito con apoyo del Frente Estudiantil Mexicalense.

Por su parte, el coordinador de la Alianza de líderes sociales de Mexicali, Armando Salinas Bravo, presentó una denuncia de juicio político en el congreso del estado de Baja California, está en contra de Jaime Díaz (Reynaga, 2015).

Después de acudir a diferentes instancias, el Frente Estudiantil Mexicalense se fijó para el 26 de febrero la entrega de la solicitud para realizar el plebiscito. Para febrero 6 se habían recolectado 3 mil 150 firmas, de las 3 mil 750 solicitadas (Molina, 2015). Mientras se realizaban los juicios y la prensa publicaba notas sobre el malestar de la decisión, Javier Tenorio Vázquez, representante del transporte masivo ante el consejo municipal de transporte, señaló que de no eliminar el transporte pirata (los autobuses de transporte de personal), sería necesario un nuevo ajuste a la tarifa (Molina, 2015).

La propuesta de realizar un plebiscito en contra de la alza al transporte encontró sus primeros obstáculos por parte del Instituto electoral y de participación ciudadana (Iepcbc).

Pese a que se les habló de la existencia de posibilidades para la realización del plebiscito, el presidente del Iepcbc, Rubén Castro Bojórquez también comentó que existía una posibilidad de negar la realización del plebiscito a falta de presupuesto. Su recomendación a los integrantes del FEM fue la de iniciar un cabildeo con los diputados de la XXI legislatura. Daniel Solorio Martínez trabajó como el representante legal de los estudiantes durante este proceso (Molina, 2015).

Para el mes de abril de 2015 fue designado Alfredo Arenas Moreno como el nuevo director del Simutra. El tercero en ocupar dicho cargo durante la administración de Rafael Díaz Ochoa (La Crónica, 2015).

El proceso que buscaba la realización del primer plebiscito en la historia de la ciudad parecía haber dado un gran paso con la suspensión de la alza al transporte. En los primeros días de mayo, el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Baja California votó por la suspensión del alza al transporte público hasta la realización del plebiscito para validar la decisión con la ciudadanía (Molina, 2015).

Benjamín Garza Fernández, ante la información de la prensa sobre la baja a la tarifa del transporte público, manifestó que aceptaría el precio hasta que el SIMUTRA girara la orden. "Si queremos una modernización esto significa gastos e incremento de costos, entonces la ciudadanía deberá votar en ese sentido si quiere o no esta modernización" (Reynaga, 2015).

La declaración de Garza Fernández puede ser relacionada con algo que se mencionó en la introducción de este trabajo: las diferentes significaciones que se le dan a la palabra «Modernización». Al formar parte del sector transportista, el director de Transportes Modernos (Garza Fernández), es comprensible que relacione la modernización a un incremento de costos y gastos en general. Esta es una manera completamente racional de

entender el problema, ya que, con más gastos se podría invertir en más unidades para el transporte público. La motivación es clara: a mayor inversión en las unidades, mayores los costos de abordaje. Sin embargo, desde esta racionalidad pragmática se pierden de vista otros problemas. Este ejercicio de método se vuelve repetitivo, pero donde la racionalidad instrumental parece imperar, siempre se le puede oponer otro tipo de racionalidad, en este caso la axiológica (Weber, 2014). Esto fue lo que los jóvenes del Frente Estudiantil Mexicalense manifestaron: para ellos, y para los usuarios del transporte, la modernización puede venir acompañada o no de unidades nuevas; el factor crucial es la eficiencia del sistema y la satisfacción del usuario. Los medios que tienen para lograr sus objetivos provienen de los institutos de participación ciudadana, que de haber aprobado el plebiscito, hubiesen aprobado también un presupuesto millonario para poder realizarlo. Este dinero proviene del erario público, situación que fue aprovechada políticamente por Benjamín Garza para defender sus posiciones con respecto al tema. Declaró para la prensa: "Con esta inversión millonaria que se tiene destinada para el plebiscito debería ser enfocada a este sector para abaratar los costos de las tarifas del transporte público" (Reynaga, 2015). Desde el punto de vista de los transportistas, los precios de los insumos llegan a un punto donde el incremento es inevitable; su única opción, si la lógica de estos actores es recreada a partir de la racionalidad instrumental (Weber, 2014), es el aumento a la tarifa, o bien, un subsidio gubernamental. Sobre la eficiencia del sistema y la satisfacción del usuario se pensará poco si el objetivo primordial es el de obtener ganancias en un mercado donde la totalidad de los competidores brinda un servicio con calidad similar.

Para el mes de mayo, no obstante la resolución del Iepcbc, las unidades del transporte público continuaron con el cobro normal de la tarifa, a 13 pesos. Como habían argumentado los propietarios, estos seguían sin recibir notificación alguna del ayuntamiento de Mexicali (Molina, 2015).

En el mes de mayo, a pesar de haber dado la orden de bajar la tarifa a 11 pesos, el Tribunal Electoral anuló el proyecto del plebiscito y la tarifa quedó oficialmente en 13 pesos (Martínez , 2015).

Como parte de los requisitos para aprobar la realización del plebiscito se solicitó al FEM recolectar las firmas de al menos el .5% de electores en la lista nominal. Esto de acuerdo a la ley Estatal de participación ciudadana. No obstante, la resolución a la que llegó el Tribunal Electoral pretendía que el plebiscito se realizara a través del consejo municipal de participación ciudadana y vecinal, donde se requiere el 1% del padrón electoral (aproximadamente 7 mil firmas) el ex director del SIMUTRA y secretario del Ayuntamiento, Francisco Iribe Paniagua, confirmó que este consejo nunca ha sido conformado (Martínez, 2015).

Se aprobó dar seguimiento al proceso de plebiscito contra la alza al transporte público. La decisión de girar la orden de conformación del consejo municipal de participación ciudadana. De igual forma se acordó enviar las invitaciones al consejo estatal electoral del Iepcbc, UABC, CETYS Y CCE, para que estos designaran a su representante ante el consejo por conformar (Molina, 2015).

La resolución en el tema del plebiscito, a lo largo del proceso, pasó por una serie de instancias. Después de atribuir al ayuntamiento la responsabilidad de organizar y aplicar el plebiscito, los miembros del FEM realizaron una impugnación a la decisión que el tribunal local tomó de pasar la responsabilidad del estado al municipio (Molina, 2015).

En verano del 2015, José Ramón López Hernández informó para la prensa local que el consejo de participación seguía sin instalarse a pesar de contar para esa fecha con la totalidad de sus representantes. De igual forma, señaló que el tema de la impugnación ante el Trife, seguía sin resolución (Molina, 2015).

Hacia finales de julio del año 2015, los miembros del FEM declararon en rueda de prensa que el ayuntamiento encabezado por Jaime Díaz carecía de voluntad política en lo relacionado al plebiscito. Michel Sánchez Allende declaró que el FEM fue notificado sobre la reunión de instalación del consejo, y que tampoco hubo una notificación oficial sobre los representantes en el consejo. "Pedimos al ayuntamiento, que notifiquen mínimo a los solicitantes del plebiscito, pedimos respeto porque no nos hacen llegar ninguna información" (Molina, 2015). El alcalde Jaime Díaz declaró estar en desacuerdo con la inconformidad de los miembros del FEM, ya que les habían hecho llegar la información de manera adecuada. (Molina, 2015).

Miembros de la iniciativa privada declararon en los medios de comunicación su inconformidad con el proyecto inconcluso del BRT. En concreto, Juan Ignacio Gallego Topete, titular de la Canacintra, mencionó: "Como industriales queremos saber cuál es la solución al carril que esta sobre corredor industrial Palaco que está cerrado, y que no se ha podido iniciar con el BRT (...) que es lo que nos afecta para tener un transporte mucho más eficiente y económico" (Reynaga, 2015).

Para enero de 2016 el Instituto Estatal Electora hizo entrega al INE las firmas recolectadas por el FEM para el proceso del plebiscito, donde se tratará el tema de la alza al transporte público. Ángel Norzagaray, consejero municipal de participación ciudadana declaró: "Ya el INE las tiene (las firmas), sigue recibir la validación e inmediatamente hacer un estudio de factibilidad de que esto es bueno para la ciudad y empezar a trabajar en ese análisis como comité ciudadano" (Gallego, 2016).

Jaime Díaz Ochoa declaró que el sistema de transporte rápido estaría finalizado hacia el final de su administración. El alcalde viajó a la ciudad de México para lograr un

refinanciamiento de la deuda con Banobras y un nuevo recurso por parte del Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) (Martínez, 2016).

Sobre los transportes de personal, y el poco avance en el proyecto del BRT, Ignacio Gallego Topete, dijo a la prensa: "Sí el transporte público fuera eficiente no se necesitaría pagar para el transporte de la industria, habría menos camiones, se contaminaría menos" (De León, 2016).

Benjamín Garza Fernández dijo a los medios de comunicación que buscarían otro aumento al transporte público para el mes de diciembre de 2016. Uno de los argumentos que el líder transportista mencionó fue el del aumento al precio de las gasolinas y en términos generales, al aumento de otros insumos necesarios para el funcionamiento del transporte (De León, 2016).

La resolución del proceso que el Frente Estudiantil Mexicalense inició en diciembre de 2014 dio resultados negativos para el movimiento. Ángel Norzagaray, consejero municipal de participación ciudadana, declaró ante la prensa que la cantidad de firmas no había sido reunida en su totalidad. De las 4 mil 270 firmas que los jóvenes reunieron, se invalidaron 854. (García, 2016). También comentó lo siguiente: "Es tal la burocracia, tal la cantidad de requisitos que se piden que yo creo que desgraciadamente es un beneficio que no puede ser llevado a la realidad. Tendría que ser cambiado desde la cámara" (García, 2016). Michel Sánchez, representante del FEM, declaró que el movimiento aún tenía acciones por realizar, y que debían organizarse para la siguiente administración municipal (García, 2016).

VII. Conclusiones

El plan para la construcción del BRT de Mexicali ha sido uno de los proyectos de obra pública más polémicos de las últimas décadas. Esto se debe, en gran parte, a que el proyecto, impulsado en un inicio por el alcalde Francisco Pérez Tejada, tuvo un fallo en su construcción. En un largo tramo del carril confinado no caben 2 autobuses (Zeta, 2016). Este tramo es el del corredor Palaco, que actualmente es utilizado como ciclovía por los locales. El corredor Palaco tiene importancia estratégica en el rubro del transporte debido a los parques industriales que se encuentran en el área; una gran cantidad de trabajadores se transportan a ese punto de la ciudad en el transporte público y/o en los transportes de personal que las empresas ofrecen.

Este proyecto se llevó a cabo con Francisco Pérez Tejada, en la alcaldía, y con José Guadalupe Osuna Millán en la gubernatura del Estado. El primero de estos, del Partido Revolucionario Institucional y el segundo, del Partido Acción Nacional. La alcaldía fue la encargada de construir la ruta desde la zona centro, hasta la glorieta Rodolfo Sánchez Taboada. Mientras que el gobierno del Estado estuvo a cargo de la continuación hasta el corredor Palaco. Esta última sección, fue la del fallo (Zeta, 2016), al parecer un error de cálculo, tanto de las dimensiones de la vía como de las de los carriles.

El diario Zeta reportó que: “Por un mal diseño se llegó a la conclusión que dos camiones no podían operar a la vez, por lo que el proyecto se dejó inconcluso para la siguiente administración, cuando faltaba adecuar los paradores, señalización y una central camionera” (Zeta, 2016).

El resultado, insatisfactorio a todas luces, no es tan sólo producto de la mala planeación de la obra; el proyecto inicial y el estudio Costo-Beneficio, aunque en momentos lleno de retórica, era viable y su etapa de planeación transcurrió sin grandes contratiempos. La implementación fue la fase que causó graves problemas. Los principales, como se ha visto a lo largo de este trabajo, fueron la oposición de intereses de diversos actores involucrados en el transporte público y en un segundo lugar, los problemas técnicos.

El enfoque teórico ha servido para poder entender la posición de racionalidad de algunos de los actores involucrados en este proceso tan complejo. No hay que dejar pasar la observación que Weber hace con respecto a su teoría y método; sólo son susceptibles de comprensión racional las acciones motivadas por arreglo a fines, y las motivadas por arreglo a valores (Weber, 2014). Aquí se ha ceñido al esquema clásico más puro de la sociología del alemán.

El problema del transporte público, al tratarse de un tema donde se encuentran inmersos distintos actores típicos ideales, todos ellos con fines distintos, se adapta bien a este tratamiento metodológico. Las motivaciones de dichos actores pueden ser rastreadas de acuerdo a sus acciones y contrastadas con sus discursos ante la prensa, al menos en el marco de esta investigación. Los ejemplos más claros han sido los de los transportistas que se manifestaron y ampararon legalmente contra el proyecto del BRT

El municipio, los concesionarios del transporte y el usuario, tienen motivaciones en función de su papel en el problema. El municipio, actor que realiza la más diversa gama de acciones funciona, a veces, con una sólida motivación racional, pero nunca es perdido de vista el componente axiológico de las acciones gubernamentales. Se hace referencia a la figura del alcalde en términos de un actor típico ideal que responde a los intereses de un partido, y que por otro lado responde también a los intereses de un electorado. Los actores

involucrados en la problemática del transporte tienen expectativas de acción muy diferentes para este actor en particular, por lo cual, es el actor más complicado de comprender, además de la naturaleza de los asuntos públicos que en sí mismas ya representan ciertas dificultades.

Para el caso de los concesionarios del transporte público y los usuarios del transporte público es más sencillo. Los concesionarios, a pesar de brindar un servicio público, constituyen organizaciones con fines de lucro. Su motivación, que tampoco está exenta de consideraciones de valores, es más clara para los observadores, y puede perfilarse como una motivación de tipo instrumental. El procedimiento para poder afirmar esto fue, como se menciona en los apartados teórico y metodológico del presente trabajo, la interpretación de los hechos que este actor ha llevado a cabo.

Las acciones que los concesionarios del transporte han puesto en marcha son opuestas a los intereses de los usuarios, quienes esperan un mínimo de calidad en los servicios públicos y que se molestan cuando este requerimiento no llega a los niveles aceptables. En esta relación, transportista-usuario, los motivos de la acción racional están contrapuestos. La racionalidad instrumental se opone a la racionalidad axiológica.

Pero se debe recordar que los casos puros de racionalidad instrumental o axiológica son construcciones metodológicas que ayudan en los análisis sociológicos (Weber, 2014). Hay que mencionar que los usuarios, a pesar de ser un actor motivado en mayor medida por razonamientos axiológicos, también realizan acciones que se inspiran de la acción instrumental; este es el caso de la predilección por el transporte privado. Dadas las condiciones del transporte público, y con la facilidad de adquirir carros de procedencia estadounidense a precios relativamente accesibles, un usuario disgustado con el funcionamiento del transporte público elabora un cálculo donde incluye el gasto, el tiempo de traslado y los disgustos que tendría que pasar a bordo de los camiones de la ciudad. Por eso,

quienes se encuentran en la posibilidad económica de adquirir un auto lo hacen sin dar tanta importancia a problemas como el tráfico y la contaminación ambiental. Esta afirmación está en consonancia con los datos de la parte introductoria de este trabajo de investigación.

Como comentario final hay que decir que el enfoque desde las ciencias sociales permite ver que es erróneo atribuir relaciones de causa y efecto a los problemas sociales y políticos. La monocausalidad, o al menos la costumbre, incluso dentro de la academia, de establecer relaciones de causa-efecto puede ser enriquecida con análisis como los que Max Weber sugiere en su metodología.

El caso del transporte público en la ciudad de Mexicali ha sido un buen ejemplo de cómo una serie de factores (que van de la decisión de las personas a comprar automóviles privados hasta las decisión de gobierno para aprobar más aumentos al transporte público) contribuyen a que un problema se prolongue a lo largo del tiempo. Los problemas que la sociología enfrenta son problemas complejos. En este caso, una recomendación para resolver el problema relacionado con el transporte también sería un asunto complicado. De acuerdo al análisis que se puso en marcha en el marco de esta tesis, es necesaria una efectiva comunicación entre los principales actores, Municipio-Transportistas-Usuarios, con el fin de determinar las necesidades reales de cada uno y los alcances de cada uno de los actores.

Referencias.

560/2012 (Segundo Tribunal Colegiado septiembre 20, 2013).

Alcay, S. (2014a, julio 29). Regidores ganan partida. *La Crónica* , p. 2A.

Alcay, S. (2014b, septiembre 18). "Difícil pedir honestidad" : Rafael Morgan. *La Crónica* , p. 4A.

Alcay, S. (2014c, diciembre 13). Alumnos contra el aumento. *La Crónica* , p. 4A.

Arthur D Little. (2011). *No.1: Future of Urban Mobility. Towards networked, multimodal cities of 2050.*

Benítez, J. (2013a, julio 19). Llegan transportistas y municipio a acuerdo. *La Crónica* , p. 2A.

Benítez, J. (2014b, julio 8). Sigue en pie aumento a transporte público. *La Crónica* , p. 2A.

Bobbio, N. (1986). *El futuro de la democracia*. México: Fondo de Cultura Económica .

Centro de Transporte Sustentable de México A.C. (2011). *Estudio de emisiones y características vehiculares en ciudades mexicanas*. México.

Comisión de Seguridad Pública, t. y. (2011, Abril 27). Dictamen No.02/11. Mexicali, Baja California, México.

COPLADE. (2015). *Pirámides de población. Baja California y sus municipios, 2015*. Mexicali, B.C.

De León, N. (2016, mayo 16). Canacintra exige arranque de BRT y regularización de transporte. *La Crónica* , p. 7A.

De León, N. (2016, octubre 18). Van por otro aumento a autobuses. *La Crónica* , p. 2A.

Gallego, E. (2016, enero 21). IEE entrega copias de firmas para plebiscito. *La Crónica* , p. 5A.

García, P. (2016, Noviembre 29). "No habrá plebiscito"; Norzagaray. *La Crónica* , p. 4A.

IMERK S.C. (2014). *Pulso Ciudadano: El sentir de los Bajacalifornianos*. Tijuana.

Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático. (2011). *Estudio de emisiones y actividad vehicular en Baja California, México*. México.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2015). Estadística de accidentes de tránsito en zonas urbanas y suburbanas. Aguascalientes.

La Crónica. (2014 , noviembre 4). Transportistas quieren usar unidades de segunda mano. *La Crónica* , p. 2A.

La Crónica. (2015, abril 14). Designan como director del Simutra a Arenas. *La Crónica* , p. 2A.

Logística e Informática. (2009). *Proyecto de modernización del sistema municipal de transporte troncal LINEA EXPRESS-1 de la ciudad de Mexicali B.C. con un sistema de autobuses rapidos troncales BRT*.

Martínez, Y. (2013a, Febrero 9). Servicio de camiones 24 horas en la Ruta Exprés. *La Crónica* , p. 2A.

Martínez, Y. (2013b, septiembre 22). Retrasan proyecto de SRT por un año. *La Crónica* , p. 2A.

Martínez, Y. (2013c, septiembre 23). Trabajan en licitaciones y reestructuración de rutas. *La Crónica* , p. 2A.

Martínez, Y. (2013d, noviembre 6). Cancelan licitación nacional del SRT. *La Crónica* , p. 4A.

Martínez, Y. (2014a, mayo 6). Permiten a autobuses circular sin placas. *La Crónica* , p. 4A.

Martínez, Y. (2014b, mayo 13). Tardan autobuses hasta una hora en pasar. *La Crónica* , p. 4A.

Martínez, Y. (2014c, junio 7). Solicitan eliminar transporte privado para movilizar personal. *La Crónica* , p. 7A.

Martínez, S. (2014a, diciembre 5). Proponen tarifa de autobús. *La Crónica* , p. 4A.

Martínez, S. (2014b, diciembre 17). Realizan protestas en C. Cívico. *La Crónica* , p. 2A.

Martínez, S. (2015c, mayo 5). Tribunal anula orden de bajar tarifa de camión. *La Crónica* , p. 2A.

Martínez, S. (2015d, mayo 6). Requerirán más firmas para plebiscito contra alza a transporte. *La Crónica* , p. 2A.

Martínez, S. (2016, marzo 24). Sistema de transporte quedará este año: Alcalde. *La Crónica* , p. 2A.

Molina, O. (2014a, Mayo 1). Perdonan la falta de refri a camioneros. *La Crónica* , p. 2A.

Molina, O. (2014b, mayo 21). Piden transportistas tarifa de 14.25 pesos. *La Crónica* , p. 2A.

Molina, O. (2014c, junio 5). Aplican 130 infracciones a unidades de transporte por no usar la "refri". *La Crónica* , p. 5A.

Molina, O. (2014d, junio 14). Moderniza Atusa transporte público. *La Crónica* , p. 6A.

Molina, O. (2014e, agosto 24). Tribunal da esperanza a transportistas. *La Crónica* , p. 2A.

Molina, O. (2014f, octubre 3). Sin fecha para definir tarifa de transporte. *La Crónica* , p. 5A.

Molina, O. (2014g, Octubre 9). Sin fecha para determinarse precio de transporte. *La Crónica* , p. 7A.

Molina, O. (2014h, Octubre 11). Desproporcionada petición: Alcalde. *La Crónica* , p. 4A.

Molina, O. (2014i, Octubre 11). Quieren aumente 4.50 pesos el pasaje. *La Crónica* , p. 4A.

Molina, O. (2014j, Noviembre 6). No se permitirán camiones viejos: Iribe Paniagua. *La Crónica* , p. 6A.

Molina, O. (2014k, Noviembre 12). Desechan amparo de transportistas; faltantes. *La Crónica* , p. 7A.

Molina, O. (2014l, noviembre 14). Transportitas no han entregado información completa para alza. *La Crónica* , p. 8A.

Molina, O. (2014m, diciembre 10). Cabildo aprueba subir la tarifa del autobús. *La Crónica* , p. 4A.

Molina, O. (2014n, diciembre 11). Economista: alza a camión afectará de sobremanera. *La Crónica* , p. 2A.

Molina, O. (2014o, diciembre 12). Tarifa de camión ya fue publicada en Periódico Oficial. *La Crónica* , p. 6A.

Molina, O. (2014p, diciembre 17). Ignoró ayuntamiento recomendación sobre tarifas. *La Crónica* , p. 4A.

Molina, O. (2015a, enero 3). Interponen un amparo contra alza al transporte. *La Crónica* , p. 2A.

- Molina, O. (2015b, enero 8). Reclaman a alcalde alza al camión. *La Crónica* , p. 2A.
- Molina, O. (2015c, febrero 7). Plebiscito contra alza a transporte se presenta el 26 de febrero. *La Crónica* , p. 2A.
- Molina, O. (2015d, febrero 12). Camioneros amenazan con otra alza. *La Crónica* , p. 2A.
- Molina, O. (2015e, febrero 25). Iepcbc sin recursos para plebiscito. *La Crónica* , p. 4A.
- Molina, O. (2015f, Mayo 1). Suspenden alza al transporte hasta realizar plebisicto . *La Crónica* , p. 4A.
- Molina, O. (2015g, mayo 3). Mantienen tarifa de 13 pesos; no quieren bajarla. *La Crónica* , p. 3A.
- Molina, O. (2015h, mayo 9). Aprueba cabildo el plebiscito. *La Crónica* , p. 2A.
- Molina, O. (2015i, junio 11). Estudiantes esperan respuesta del Trife en plebiscito. *La Crónica* , p. 4A.
- Molina, O. (2015j, julio 19). Siguen sin instalar el Consejo de Participación. *La Crónica* , p. 6A.
- Molina, O. (2015k, julio 23). Instalarán hasta el 18 de agosto el Consejo, aseguran. *La Crónica* , p. 2A.
- Molina, O. (2015l, julio 23). Exige el FEM acelerar el plebiscito. *La Crónica* , p. 2A.
- Periódico Oficial. (1997). *Acuerdo por el que se crea el sistema municipal de transporte de Mexicali, Baja California*. Mexicali, B.C.: Gobierno del Estado.
- Periódico Oficial. (2004). *Plan Maestro de Vialidad y Transporte de Mexicali B.C.* Mexicali, B.C.: Gobierno del Estado.

- Reale, G., & Antiseri, D. (1988). *Historia del pensamiento filosófico y científico* (Vol. III). Barcelona: Herder.
- Reynaga, E. (2015a, enero 13). En congreso acusan al cabildo. *La Crónica* , p. 2A.
- Reynaga, E. (2015b , mayo 2). Acataremos ordenes cuando la autoridad lo dictamine: Garza. *La Crónica* , p. 2A.
- Reynaga, E. (2015c, noviembre 4). Falta de sistema de transporte genera afectaciones: IP. *La Crónica* , p. 8A.
- Weber, M. (2002). *Economía y Sociedad*. Madrid: Fondo de Cultura Económica .
- Weber, M. (2005). *El politico y el cientifico*. Madrid: Alianza.
- Weber, M. (2011). *La ética protestante y el espiritu del capitalismo* . México: Fondo de Cultura Económica.
- Weber, M. (2014). *Economía y Sociedad*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Zamudio, D. A. (2015). *Ranking Nacional de los sistemas BRT. Evaluación técnica, desde el punto de vista de los usuarios*. El Poder del Consumidor.
- Zeta. (2016, Agosto 16). Zeta. Retrieved from Zeta: <http://zetatijuana.com/2016/08/01/brt-mexicali-la-ciclovia-mas-cara-de-mexico/>

Anexos

Cuadro 1

1A "Vienna – type" Public, small, mature	1B "Hong Kong – type" Public, large, mature	1C "Beijing – type" Public, large, emerging
↑○ Lisbon ↑○ Stockholm ↑○ Berlin ↑○ Zurich ↑● Singapore ↑○ Boston ↑○ Munich	↑● New York ↑● Osaka ↑● Moscow ↑● Hong Kong ↑● Tokyo ↑○ London ↑● Paris	↑● Jakarta ↑○ São Paulo ↑○ Guangzhou ↑● Bombay ↑● Manila ↑● Chennai ↑● Dhaka ↑○ Tianjin
↑○ Frankfurt ↑○ Vienna ↑○ Prague ↑○ Amsterdam ↑○ Saint Petersburg	↑● Seoul ↑● Buenos Aires ↑● Barcelona ↑○ Madrid	↑● Lahore ↑● Kinshasa ↑● Beijing ↑● Karachi ↑○ Istanbul ↑○ Shanghai ↑● Wuhan ↑● Shenzhen
↑○ Bangalore ↑● Kolkata ↑○ Mexico City ↑○ Lagos ↑● Delhi ↑● Hyderabad ↑● Ankara ↑○ Bangkok ↑● Tehran		
2A "Rome – type" Individual, small, mature	2B "Los Angeles – type" Individual, large, mature	2C "Kuala Lumpur – type" Individual, large, emerging
↑○ Houston ↑○ Atlanta ↑○ Dallas ↑○ Washington ↑○ Dubai ↑○ Athens	↑○ Los Angeles ↑○ Chicago ↑○ Toronto ↑○ Philadelphia ↑○ Miami	↑● Kuala Lumpur ↑● Baghdad
↑○ Brussels ↑○ Rome ↑○ Cambridge ↑○ Goteborg ↑○ Milan		

↑ Population growth > 0,5% p.a. ↑ Population growth ≤ 0,5% p.a. ● Density > 7.000 people/ km² ○ Density ≤ 7.000 people/ km²

Fuente: Arthur D Little. (2011). *No.1: Future of Urban Mobility. Towards networked, multimodal cities of 2050.*

Cuadro 2

Cluster	Planet	People	Profit	Imperative
1A Vienna - type				Further decrease share of individual transport in modal split – Be pioneers of future urban mobility!
1B Hong Kong - type	Sustainability – often a goal of master plans; public transport less environmentally harmful	Sufficient infrastructure supply and convenient usage/ access	Mature cities with high mobility budgets; able to implement high-end technologies	
2A Rome - type				Change mobility culture and system – You are polluting strongly an environment and offer low quality of life!
2B Los Angeles - type	Often most dirtiest cities in the world (mobility related impact), e.g., 7 t CO ₂ / capita	High congestion and accident levels lead to lowering quality of life	Increasingly attractive markets for infrastructure providers, due to anticipated shift to public transport	
1C Beijing - type				Do not follow "Western" development path – Otherwise you will become unsustainable!
2C Kuala Lumpur - type	Weak environmental impact due to partially underdeveloped of infrastructure	Low satisfaction with mobility supply esp. in Africa, South-East Asia	Often problems with financing of mobility infrastructure - affordability challenges	

Note: performance level: ● good ○ bad

Fuente: Arthur D Little. (2011). *No.1: Future of Urban Mobility. Towards networked, multimodal cities of 2050.*

Cuadro 3

\$9.00 (Nueve pesos)	Vehículos nuevos con aire acondicionado.
\$7.50 (Siete cincuenta pesos)	Vehículos regulares con aire acondicionado.
\$6.50 (Seis cincuenta pesos)	Tarifa normal.
\$4.50 (Cuatro cincuenta pesos)	Tarifa para personas con discapacidad.
\$3.50 (Tres cincuenta pesos)	Tarifa para personas de la 3ª. Edad
\$3.50 (Tres cincuenta pesos)	Tarifa para estudiantes.

Fuente: Logística e Informática. (2009). *Proyecto de modernización del sistema municipal de transporte troncal LINEA EXPRESS-1 de la ciudad de Mexicali B.C. con un sistema de autobuses rápidos troncales BRT.*

Cuadro 4

Tabla 1.2: Costos Totales de Inversión del Proyecto. Etapa de ejecución.

DESCRIPCION DE LA INVERSION	INFRAESTRUCTURA	TECNOLOGÍA
INFRAESTRUCTURA		
CORREDOR	261,730,125	
TERMINAL SUR	60,307,104	
ESTRUCTURAL DE PLATAFORMAS	55,628,649	
PARADEROS ABIERTOS	172,617,383	
PARADEROS CERRADOS	60,685,799	
CONSTRUCCION DE TALLERES Y ENCIERROS	35,775,182	
ADQUISICION DE PREDIO PARA TERMINAL, TALLERES Y ENCIERROS	4,886,836	
TECNOLOGÍA		
CENTRO DE CONTROL OPERACIONAL	34,039,171	
ADQUISICION DE VEHÍCULOS 34 (MAS 1 RESERVA)		90,100,000
SISTEMA DE BOLETAJE E INFORMACIÓN (TRONCALES)		31,000,000
SISTEMA DE BOLETAJE E INFORMACIÓN (ALIMENTADORAS)		24,220,542
SUB TOTAL	685,670,247	145,320,542
TOTAL (pesos)	830,990,789	

Fuente: Logística e Informática. (2009). *Proyecto de modernización del sistema municipal de transporte troncal LINEA EXPRESS-1 de la ciudad de Mexicali B.C. con un sistema de autobuses rápidos troncales BRT.*

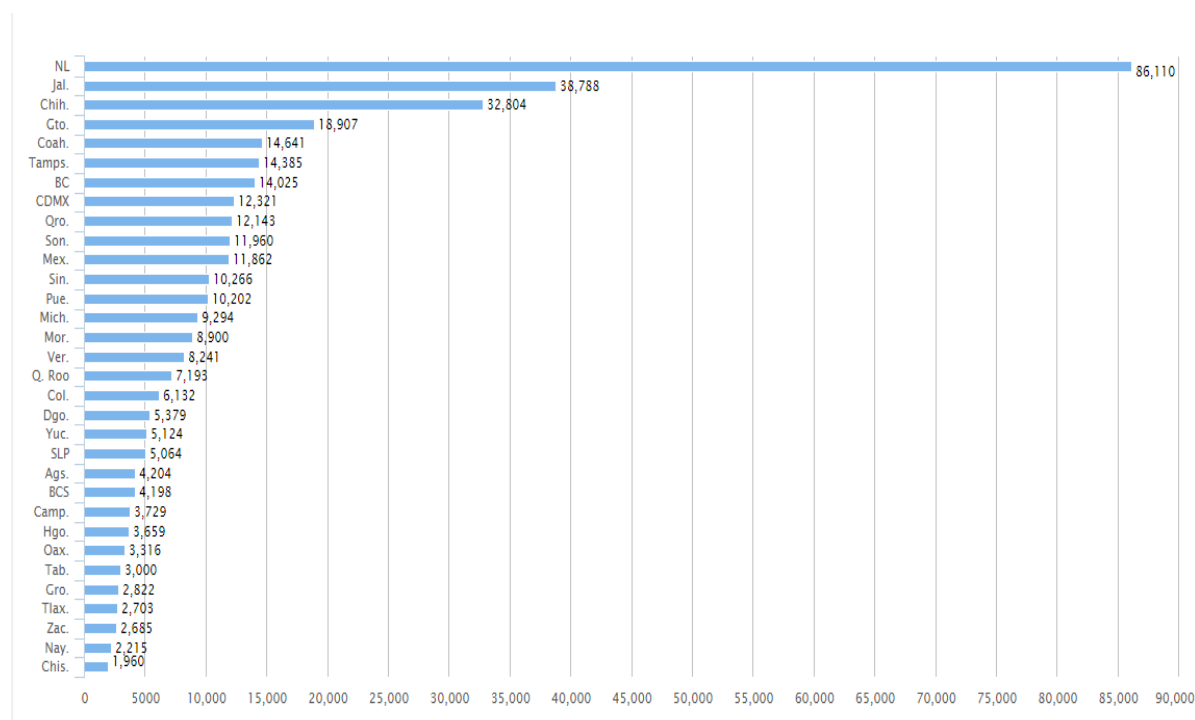
Cuadro 5

Tabla 1.3: Costos Totales de Inversión del Proyecto. Etapa de ejecución.

ESQUEMA FINANCIERO				
CONCEPTO	TOTAL	FONADIN	GOBIERNO(PPS)	PRIVADO (PPS)
Infraestructura	685,670,247	317,358,774	271,850,493	96,460,980
Transportistas	90,100,000	0	0	90,100,000
Prepago	55,220,542	0	0	55,220,542
TOTAL	830,990,789	317,358,774	271,850,493	241,781,522
%	100%	38%	33%	29%

Fuente: Logística e Informática. (2009). *Proyecto de modernización del sistema municipal de transporte troncal LINEA EXPRESS-1 de la ciudad de Mexicali B.C. con un sistema de autobuses rápidos troncales BRT.*

Gráfica 1



Fuente: INEGI, 2015