

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

Nada humano me es ajeno

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

**Una política pública para la UACM San Lorenzo Tezonco en pro
de un programa de transporte seguro**

TRABAJO RECEPCIONAL QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADA
EN CIENCIA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN URBANA

PRESENTA

Frida Sarahí Páez Ayala

Director del Trabajo Recepcional

Dr. Miguel Moreno Plata

Ciudad De México, abril de 2023

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS ©

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

INDICE

Presentación

Capítulo I

El marco metodológico de la investigación

- 1.1 El Oriente de la ciudad de México
- 1.2 Planteamiento del problema de investigación
- 1.3 Justificación
- 1.4 Preguntas de Investigación
- 1.5 Premisas
- 1.6 Objetivos de investigación
- 1.7 Metodología

Capítulo II

Marco teórico conceptual: política pública y movilidad

- 2.1 Movilidad urbana
- 2.2 Transporte público
- 2.3 Inseguridad ciudadana y movilidad
- 2.4 Política Pública

Capítulo III

El marco jurídico de la política pública

- 3.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

3.2 Constitución Política de la Ciudad de México

3.3 La organización de la administración pública

3.4 Intervención pública aplicable para este análisis

Capítulo IV

Contexto: El transporte público y la Inseguridad en San Lorenzo Tezonco

4.1 Panorama general del transporte en la Ciudad de México

4.2 Importancia de análisis

4.3 Rutas de transporte

4.4 Índices delictivos en SLT

Capítulo V

Propuesta de política pública para la UACM San Lorenzo Tezonco para un transporte seguro

Conclusiones

Bibliografía

PRESENTACIÓN

Las políticas públicas son el resultado de la intervención del Estado en respuesta a una problemática surgida en la esfera social. Una problemática es toda aquella circunstancia que genera insatisfacción y aqueja a cierto grupo de personas; cuando estas circunstancias se vuelven constantes demandas sociales, los grupos de interés o partidos las canalizan y agrupan, definiéndolas como un problema. Ya clasificadas las problemáticas, los actores colectivos (partidos, grupos, movimientos) las convierten en propuestas legislativas, como veremos posteriormente.

Como diría Aguilar Villanueva (2012:29) las políticas públicas son el conjunto de acciones estructuradas intencional y causalmente, que se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad o a resolver los problemas identificados.

El enfoque de las políticas públicas se desarrolló en el contexto del “nuevo liberalismo” formulado por Keynes y Dewey, el cual encontró voz en el New Deal de Roosevelt, así como la administración y reforma en tiempos de guerra; este buscaba el desarrollo del proceso de políticas públicas y la toma de decisiones desde la política pública con mayor información y conocimiento que años antes, y así lograr que el Estado tuviera un papel más intervencionista en los problemas sociales y económicos. A partir de este modelo, es que se comienzan a diferenciar los bienes y servicios entre los públicos y los privados, donde lo público es todo bien o servicio no lucrativo, lo “técnicamente social”, es decir, que está disponible para todos sin posibilidad de excepción. Y lo privado es todo aquello que sea lucrativo, y exclusivo para quien pueda pagarlo, por tanto, gozan de posibilidad de exclusión (Parsons, 2007: 40 - 44).

La política pública al encargarse de resolver problemáticas sociales, se extiende al tema de la movilidad y el transporte urbano, así como la inseguridad a la que se exponen los usuarios de este servicio público.

El transporte público mexicano se caracteriza por la mala calidad en el servicio y la ineficiencia funcional en su estructura. Hay una insuficiencia grave en el transporte masivo rápido y eficiente en las grandes urbes del país. Los centros urbanos y metropolitanos, aunque son potencia económica del país, carecen mayoritariamente de un mando que sustente la movilidad de la población de manera eficiente y ordenada, ya que el sistema de transporte debería ser un conjunto de modalidades interrelacionadas, organizadas, coordinadas y jerarquizadas según el valor de sus atributos con las que se busque lograr una eficaz gestión recíproca entre sus componentes, de origen a destino, en las que intervienen varias modalidades o empresas de transporte.

La Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM) surge en el año 2001 en respuesta al compromiso de contribuir a la satisfacción de las necesidades educativas, ya que surge en pro de aquellos estudiantes que no pueden acceder a alguna institución de educación superior, ya sea por cuestiones económicas o sociales; y es precisamente por estas cuestiones que los planteles de la UACM se encuentran en zonas que cuentan con sectores que carecen de sedes de educación a nivel superior. Sus planteles son y se ubican en lugares coincidentes con sus nombres: Centro Histórico, Cuauhtépec, Del Valle, Casa Libertad y San Lorenzo Tezonco, los dos últimos ubicados en la alcaldía Iztapalapa. En este texto se analizará lo concerniente al transporte público en el área geográfica correspondiente al plantel San Lorenzo Tezonco (SLT).

La finalidad de esta investigación es estudiar el beneficio referente al nivel de accesibilidad que posee la comunidad universitaria de SLT para arribar al plantel. Para este trabajo, se aplicaron encuestas y cuestionarios tanto cualitativos, como cuantitativos, con el objetivo de conocer los aspectos que deben mejorarse en el transporte público del que hace uso la comunidad de la UACM.

Para ello se divide el texto de la siguiente manera. En el primer capítulo se describe el marco metodológico de la investigación, incluyendo el problema de la inseguridad en la que se sumerge la zona oriente de la Ciudad de México y específicamente San Lorenzo Tezonco en la alcaldía Iztapalapa, así como la forma en que ésta se

manifiesta en el transporte público del que hace uso la comunidad de la UACM SLT, así como el énfasis en aquellas variables vinculadas con la política pública sobre transporte público, y movilidad urbana.

En el segundo capítulo, se construye un marco teórico conceptual, por lo que en él se definen y tratan a detalle las categorías relativas a la movilidad urbana, transporte público, inseguridad ciudadana y política pública.

En el tercer capítulo, se establece el marco jurídico en el cual se describen los instrumentos legales de los que se valen los tomadores de decisiones en materia de movilidad para la creación y regulación de la movilidad y medios de transporte en la Ciudad de México (CDMX).

En el cuarto capítulo se plantea el contexto de la investigación, se comienza con un panorama general del transporte en la CDMX, posteriormente, se retoma la importancia del análisis del problema de investigación, seguido de las rutas de transporte que colindan con la casa de estudios; y se señalan los índices delictivos de la zona y en el transporte público.

Finalmente, en el quinto capítulo se desarrolla la propuesta de una política pública en materia de movilidad exclusiva para la comunidad universitaria, con énfasis en los aspectos programáticos de su eventual implementación.

CAPÍTULO I

EL MARCO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 El Oriente de la Ciudad de México

En el año 2014, el jefe de gobierno Miguel Ángel Mancera, dividió la ciudad en cuadrantes con la finalidad de que éstos permitieran monitorear el movimiento de la delincuencia, y así combatirla. Los cuadrantes son: norte, centro-poniente, sur, y oriente. En este caso se analiza el cuadrante oriente, el cual se compone de Iztapalapa, Tláhuac, Xochimilco y Milpa Alta. Y específicamente se investiga lo correspondiente a Iztapalapa. Cabe mencionar que la zona oriente de la ciudad es conocida por su súper uso habitacional y la gran concentración de población.

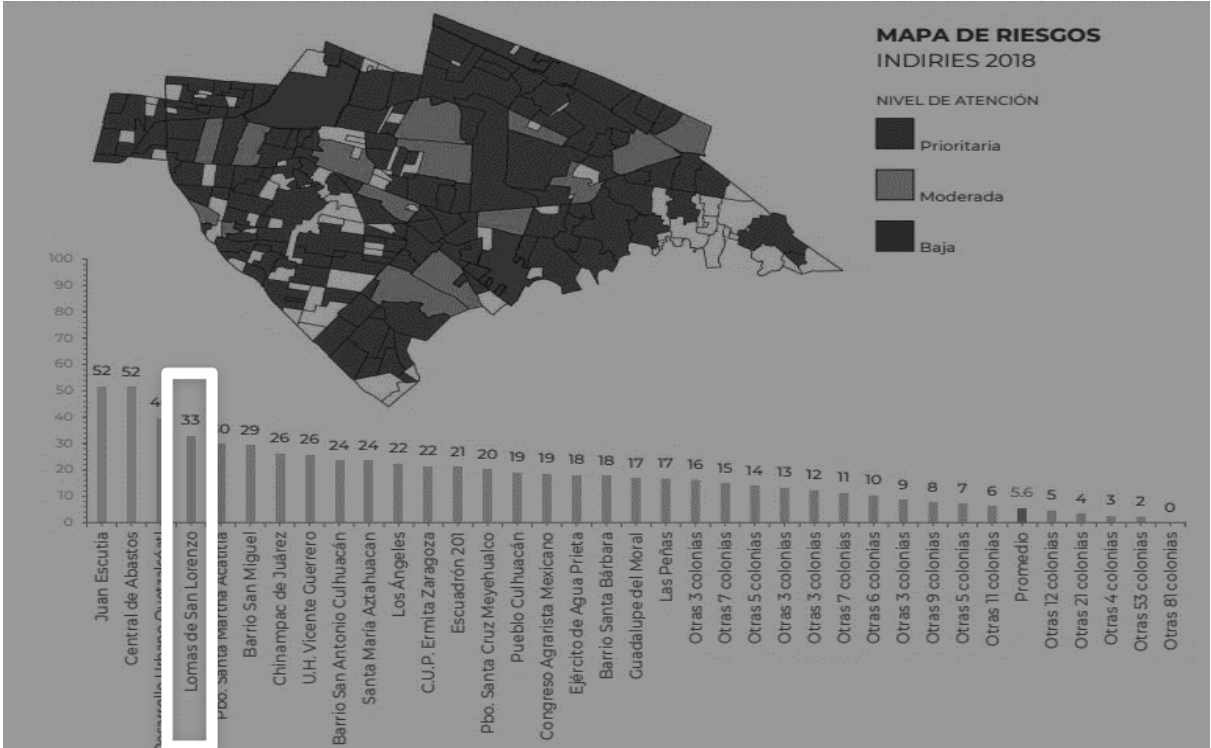
Xochimilco es la alcaldía mejor conocida por sus grandes canales, los cuales son los últimos vestigios de los extensos sistemas de conexión creados por el imperio azteca. Su extensión territorial es de 122 km², con una población total de 415,933 habitantes (Inegi, 2015).

Por su parte, Milpa Alta es la segunda demarcación territorial en extensión superficial, comprende un territorio de 299.154 km² (SEDESOL, 2014). La mayor parte de su territorio sigue siendo rural. Cuenta con una población total de 137,927 habitantes (Inegi, 2015).

Tláhuac se localiza enmarcado por la sierra de Santa Catarina y el cerro Teuhtli. Su extensión territorial es de 83.45 km². El centro de esta demarcación corresponde a las zonas lacustres de Xochimilco y Chalco. La alcaldía se compone de 12 coordinaciones territoriales, de las cuales una de ellas (Los Olivos) colinda con Iztapalapa y la UACM SLT (Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Tláhuac.). Su población total es de 361,593 habitantes (Inegi, 2015).

Iztapalapa es una de las 16 demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, con una superficie de 117.5 km² y se localiza en el oriente de la capital. Su población es de 1,827,345 habitantes (Programa Provisional 2019 – 2020). La demarcación se

ubica entre los municipios con altos niveles de inseguridad; por años, encabezó la lista en homicidios y violencia en general.



Mapa de Riesgos por Colonia en Iztapalapa 2018

Fuente: Lantia Intelligence

<https://lantiaintelligence.com/storage/document/9/Mapa%20de%20riesgos%20Iztapalapa%202018,%20Lantia%20Intelligence.pdf>

Como se mencionó anteriormente, la Universidad Autónoma de la Ciudad de México cuenta con dos planteles en la demarcación territorial de Iztapalapa, Casa Libertad y San Lorenzo Tezonco, para este caso se analiza lo concerniente al plantel San Lorenzo Tezonco, ubicado en Prolongación San Isidro No. 151, Colonia San Lorenzo Tezonco, el cual es uno de los dieciséis pueblos originarios de la alcaldía Iztapalapa; y cabecera de una de las siete coordinaciones territoriales en que se divide el territorio iztapalapense. Se ubica al noreste del cerro Yuhualixqui o las

Minas, el cual constituye el extremo occidental de la sierra de Santa Catarina. Hasta el siglo XIX contó con una zona de chinampas, pues se encontraba en la ribera norte del lago de Xochimilco, y desde 1970 se considera una localidad de la alcaldía.

Si bien es cierto que se ha invertido en materia de movilidad en la CDMX, esta inversión se ha realizado en las zonas más turísticas como el centro y sur; y el oriente al ser de las zonas más problemáticas y olvidadas de la ciudad, también se ha caracterizado por una creciente escasez de servicios, incluso carencia de transporte público en muchas zonas que este abarca. Y la falta de transporte repercute negativamente en los desplazamientos cotidianos de los ciudadanos, restringiéndolos de ciertos servicios urbanos.

1.2 Planteamiento del problema de investigación

En la presente tesis se analiza el tema del Transporte Urbano del que se vale la comunidad de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM), plantel San Lorenzo Tezonco (SLT), la cual se ubica en la Alcaldía Iztapalapa y colinda con el límite de la Alcaldía Tláhuac, para llegar a la casa de estudios o bien a su lugar de trabajo.

A partir del año 2013, la comunidad universitaria y vecinos de la zona, comenzaron a ser víctimas frecuentes de robos y asaltos en la vía pública y a bordo de las unidades de transporte público que colinda con la universidad. La inseguridad aumentó gradualmente en la zona, así como los niveles de violencia con que se realizan los robos y asaltos.

En SLT, según estadísticas de la entonces Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJCDMX, 2019) los homicidios dolosos sumaron un promedio de ocho a la semana, a esto se debe agregar que el narcomenudeo y el enfrentamiento entre bandas rivales ha empeorado la situación de inseguridad en la zona.

También es una zona donde el robo a transeúnte y a transporte público, es ya una situación cotidiana. Ante esto, vecinos y estudiantes de la UACM SLT, se han

organizado para realizar marchas y protestas, demandando a las autoridades poner fin a la inseguridad a la que se exponen diariamente.

Existen dos rutas de transporte público que colindan con la UACM SLT. Una es la ruta de autobuses 119 proveniente del Centro de Transferencia Modal (Cetram) Constitución de 1917 con base en las afueras del plantel. La segunda, es la ruta 91 compuesta por microbuses, proveniente de Taxqueña y también tiene base en el circuito del plantel.

Ambas rutas son inseguras para sus usuarios quienes han sido víctimas frecuentes de asaltos; sin embargo la ruta que ha causado mayor polémica es la 119, pues es la que cuenta con mayor índice delictivo en la zona, tanto estudiantes como usuarios externos a la comunidad universitaria han experimentado asaltos, incluso encañonamientos por parte de los delincuentes con el fin de provocar pánico y así obtener los bienes personales de valor de los pasajeros; lamentablemente, también se han suscitado asesinatos a bordo de las unidades. Igualmente, aunque en números menores, los usuarios, han sido testigos de accidentes viales como choques, y fallas de las unidades, y han quedado varados porque los camiones se descomponen, o se quedan sin combustible, y deben esperar a que pase otro camión de la ruta para seguir su trayecto.

Un botón de muestra son los siguientes testimonios:

“A veces se suben desde la base, o se sube uno desde la base, y otro sube en el semáforo para cruzar periférico, pero siempre atracan en ese punto” (Rosa Martínez, 28 años, estudiante de la UACM SLT).

“Me asaltaron el martes, me quitaron la cartera, el celular y mi mochila del trabajo... el jueves vuelven a asaltar los mismos y me apuntan a la cabeza con una pistola porque no tenía nada que darles, solo llevaba lo exacto del pasaje, le dije al ratero “ya me quitaste todo el martes, no tengo nada más que darte, por favor no dispares” (Juanita, 45 años, enfermera, usuaria de la ruta 119).

El transporte interno de la UACM SLT es insuficiente, pues solo cuenta con un camión con capacidad para 32 personas sentadas y 28 pasajeros de pie; cuando su matrícula estudiantil asciende a los 6800 estudiantes. A esto se le agrega que el camión único, tiene marcados solo 4 horarios, 2 para el turno matutino y 2 para el turno vespertino, y hay días, incluso semanas que el servicio no está disponible en ninguno de los horarios, por razones desconocidas. En vista de esa situación, es que los estudiantes deben tomar los camiones que se encuentran fuera del plantel, y que como ya se mencionó son inseguros al grado de exponer no solo los objetos materiales, sino la vida propia, como ha sucedido en años anteriores y en distintos puntos de las rutas que colindan con la institución. Además, el uso de transporte externo repercute en gastos excesivos en tiempo y economía de los miembros de la comunidad universitaria que deben llegar en transporte colectivo.

El punto 7 de la exposición de motivos de la Ley de la UACM, señala que “los estudiantes son la razón de ser de la Universidad y forman parte constitutiva de la misma en tanto que participan en la realización de sus tareas académicas” y que “El empeño de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México deberá ser que todos los estudiantes que a ella ingresen concluyan con éxito sus estudios. Para ello deberá construir los sistemas y servicios que éstos necesiten para alcanzar este propósito de acuerdo con su condición de vida y preparación previa.” (Ley de la UACM, 2007). Pero el creciente nivel de inseguridad ha fomentado que un gran porcentaje del alumnado se cuestione si vale la pena arriesgar lo material que con esfuerzo logran obtener o la propia vida al acudir a clases, pues no saben si será un día tranquilo, si serán asaltados, amenazados, golpeados, o asesinados; en consecuencia, muchos desertan sus estudios. Ante esta situación las autoridades de la UACM han tomado diversas medidas para cobijar a sus alumnos y trabajadores, sin embargo, no se ha logrado satisfacer la necesidad de un transporte seguro para los miembros de su comunidad, y éstos deben arriesgarse a ser víctimas desde un asalto, hasta de un asesinato.

1.3 Justificación

Diariamente el ser humano se enfrenta a la necesidad de desplazarse para realizar cualquier actividad de la vida cotidiana. Los ciudadanos tenemos derecho al libre tránsito de forma segura y con las mejores condiciones en la ciudad, sin embargo a causa del crecimiento demográfico que se ha presentado en los últimos años en la zona metropolitana y en los municipios conurbados, acceder a la ciudad se ha vuelto un tema caótico en cuestión de transporte público, lo cual ha aumentado la demanda de viajes en transporte público en sus diferentes modalidades (metro, metrobus, camiones, peseros, combis, taxis, mototaxis, etc.) Aunque, por otra parte, debemos reconocer que el servicio de transporte público, que consiste principalmente en autobuses, tiende a ser poco fiable, caro y consume mucho tiempo, y a esto se le suma que la flota es a menudo de mala calidad.

Esta investigación parte de la necesidad de crear un servicio que permita a los miembros de la comunidad universitaria desplazarse de forma cómoda, asequible y sobre todo segura, a sus lugares de actividad laboral, y/o académica, o de esparcimiento.

Para esta investigación el punto de partida fue la comunidad de la UACM SLT, pues desde el año 2014, las autoridades de la universidad han exigido al gobierno capitalino reforzar la seguridad en los alrededores del plantel debido a la creciente ola de asaltos, principalmente a bordo del transporte público, que ha padecido su comunidad.

Es debido a que las unidades de transporte público son los principales focos de inseguridad, y específicamente las de la ruta 119, que los estudiantes demandaron a la Secretaría de Transporte y Vialidad la implementación de un servicio directo de la RTP, de las estaciones de metro Olivos y Tezonco hacia el campus universitario, pues la unidad que existe, no tiene un horario fijo y cuando está disponible casi nadie la toma en consecuencia de ello.

La administración y la comunidad de la UACM han reunido a funcionarios de la Subsecretaría de Gobierno, Secretaría de Seguridad Pública y de la delegación, hoy alcaldía Iztapalapa, para exigirles un plan integral de seguridad; las exigencias de la universidad se han tratado principalmente con la última delegada y la primera

alcaldesa de la demarcación territorial, y se han creado mesas de trabajo para dar seguimiento a las demandas, pero esa atención es pasajera, pues luego de unos meses, la alcaldía retira a los elementos de seguridad y las unidades de transporte seguro; y pareciera que los ladrones agendan con la alcaldía, pues al poco tiempo vuelven a atemorizar a la sociedad (Milenio, 2014).

1.4 Preguntas de Investigación

Pregunta central

- ¿Es posible que en la UACM SLT se instituya un programa de política pública en materia de transporte y movilidad urbana para contribuir a la seguridad en los traslados de sus estudiantes, profesores y personal técnico y manual?

Preguntas secundarias:

- ¿Es posible que los apoyos del gobierno en materia de seguridad y de transporte exclusivo sean permanentes?
- ¿Cuáles son las alternativas de mejora para los sistemas de transporte público en San Lorenzo Tezonco, Iztapalapa y la zona oriente?
- ¿De qué forma se lograría un proyecto incluyente en materia de transporte para la diversidad de personas que son parte de la comunidad universitaria?
- ¿Si existiera un proyecto estudiantil en materia de transporte, éste sería apoyado y financiado por la UACM o podría ser totalmente cubierto por algún otro actor?

1.5 Premisas

- Las dos rutas de transporte público que conectan con la periferia de la UACM SLT son deficientes. Toda persona que utiliza esas rutas de transporte público se arriesga a ser víctima de algún delito. Por lo tanto, las rutas son inseguras.

La UACM SLT, no cuenta con un medio de transporte suficiente para trasladar a su comunidad estudiantil y/o administrativa desde puntos centrales de origen o destino de los estudiantes o personal, por lo cual, éstos se ven obligados a utilizar distintos medios de transporte para llegar desde su lugar de origen a la universidad y viceversa, lamentablemente el transporte que colinda con la universidad, es concesionado, y como la mayor parte del transporte público en la CDMX, es deficiente y de mala calidad en cuestiones de servicio y estado mecánico de las unidades.

La ruta principal de transporte público que proviene del CETRAM Constitución de 1917 y su base es la periferia de la casa de estudios, es la ruta con mayor índice de delincuencia de bajo y alto impacto; ya que existe una larga lista de asaltos y robos con arma blanca, arma de fuego y violencia verbal y física, incluso se han suscitado asesinatos de usuarios a bordo de las unidades en distintos puntos que ésta recorre, entre las personas asesinadas se incluye a un estudiante de la UACM que al resistirse a un asalto, fue fríamente asesinado por un impacto de bala que el asaltante accionó. Muchos de los incidentes han quedado impunes, y para hacer frente a estas situaciones, se han realizado asambleas vecinales en conjunto con autoridades de la UACM para pedir la revocación de la ruta, y que en su lugar se operen unidades de la RTP, sin embargo, no han tenido éxito.



ALCALDÍA | COMI | CIUDAD DE MÉXICO Home > Alcaldías > Se combatirá la inseguridad que padecen estudiantes de la UACM de San Lorenzo Tezonco: Clara Brugada

SE COMBATIRÁ LA INSEGURIDAD QUE PADECEN ESTUDIANTES DE LA UACM DE SAN LORENZO TEZONCO: CLARA BRUGADA

Fuente: Reflexión Informativo 24, 12 de noviembre de 2018.

- Recordemos que la movilidad urbana está ligada a procesos de políticas liberales y de la globalización, por lo cual las formas de transporte han ampliado su variedad y éstas han provocado disgregación socioeconómica, pues entre la variedad, existen algunos medios que no son adquiribles por sociedades de bajos ingresos (el automóvil propio, por ejemplo) en consecuencia de ello, deben adaptarse a formas más baratas que estén a su alcance (transporte colectivo).

La alcaldía Iztapalapa está sujeta a un sistema ineficiente de transporte público, y la UACM SLT al estar en el límite de aquella, hace padecer a su comunidad de esa ineficiencia e inseguridad que se podría contrarrestar a partir de la implementación de un modelo universitario de transporte, donde resultaría imprescindible digitalizar la identidad de los usuarios a través de un padrón total de la comunidad universitaria que permita certificar la seguridad de los pasajeros.

De acuerdo con el diagnóstico de movilidad para el Plan Provisional 2019 – 2020, Iztapalapa cuenta con un padrón vehicular de 667,000 vehículos particulares y

29,258 motocicletas registradas en la demarcación. Además, la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) 2017, realizada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), en Iztapalapa diariamente se movilizan 1,724,000 personas en transporte público, 1,000,000 en vehículo particular, 48,000 personas en bicicleta y 900,000 personas a pie. Y debido a que la demarcación es el punto de entrada del oriente del Valle de México a la ciudad, la demanda de transporte público es cada vez mayor, lamentablemente las vialidades se saturan y en consecuencia, los usuarios ocupan entre 2 y 4 horas en ir de sus hogares a su trabajo y volver, afectando así su derecho a la movilidad y su calidad de vida. Además, se destaca que en 2018 se registraron 1,583 accidentes de tránsito, los cuales provocaron 99 víctimas fatales y 458 heridos. Y esto se vio reflejado en 6 mil 197 denuncias relacionadas con hechos de movilidad.

- Los usuarios del transporte público tienen la necesidad de sentirse seguros y libres al momento de desplazarse desde su hogar hacia su trabajo, escuela o lugar de esparcimiento.

En términos de seguridad, el usuario considera importante la prevención de accidentes, pero la mayor preocupación es evitar incidentes criminales, y si bien este tema va más allá del transporte, es importante señalar que la existencia de la inseguridad en la vía pública afecta la elección del transporte público como modo de transporte.

- La UACM está comprometida con todos aquellos que quieren adquirir formación académica, sin importar la situación física de los interesados, acción que ha confirmado a través del desarrollo de herramientas básicas para lograr la inclusión de personas con capacidades diferentes.

La UACM SLT se distingue por contar con programas y centros educativos incluyentes, de tal forma que personas con discapacidad motriz o visual puedan acceder a la educación sin impedimentos físicos o educativos, es por ello que en el

plantel se han realizado adaptaciones para personas con discapacidad motora, tales como rampas, elevadores y adecuaciones en los baños para que puedan acceder con silla de ruedas. Para las personas con discapacidad visual, se han instalado señalizaciones en braille para identificar aulas, cubículos, baños, biblioteca, etc. Y al ser parte de la comunidad, el proyecto de transporte debe estar diseñado y planificado para satisfacer las necesidades de los usuarios con y sin discapacidades.

1.6 Objetivo de Investigación

El objetivo principal de esta investigación es realizar un estudio exploratorio a partir de la aplicación de un modelo de mejora continua de la calidad y nivel de servicio que, de inicio será exclusivo para la comunidad uacmita (programa piloto). Y de grado en grado este modelo se podrá lanzar al público en general de SLT con la finalidad de posteriormente contribuir a la reconstrucción de una movilidad sostenible del transporte público en la alcaldía Iztapalapa y en la zona oriente de la ciudad.

Con los estudios cualitativos y cuantitativos, se logrará detectar qué características determinan el grado de insatisfacción del usuario en el transporte público externo de la UACM SLT, para así evitar que el transporte del programa propuesto, se contagie de ello.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL: POLÍTICA PÚBLICA Y MOVILIDAD

Este apartado tiene como cometido examinar los elementos conceptuales que aportan conocimiento teórico para comprender el entorno y temática cotidiana de esta problemática en la UACM San Lorenzo Tezonco, los cuales son: la movilidad urbana, el transporte público, y la inseguridad ciudadana; así como algunos antecedentes de éstos en la zona oriente de la Ciudad de México, y específicamente de San Lorenzo Tezonco, en la alcaldía Iztapalapa.

2.1 Movilidad Urbana

La movilidad urbana es todo desplazamiento de personas y/o mercancías, producidas en una ciudad con la finalidad de recorrer la distancia que separa un lugar de otro (origen – destino). La movilidad puede llevarse a cabo de diversas formas, y pueden éstas ser o no motorizadas, y aunque prevalecen las motorizadas, siguen existiendo los transportes rodantes como bicicletas, patines, autobuses, etc. y las caminatas.

El artículo 5º de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México define la movilidad como “el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona”. Y el artículo 1º de la misma Ley señala que se debe asegurar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

Por su parte, la fracción LXXXVIII del artículo 9º de la misma ley, señala que un Sistema de Movilidad es el conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad.

Desde los inicios de los asentamientos humanos, la única forma de desplazarse de un lugar a otro era caminando, por lo cual el peatón siempre ha existido, sin embargo, a medida que los asentamientos crecieron, se volvió tedioso y cansado el hecho de recorrer a pie las distancias que separan una actividad de otra.

Por años la movilidad ha sido entendida como el número de desplazamientos de las personas en un espacio determinado, razón por la cual se ha enlazado con la creación de sistemas de transporte, sin embargo, la movilidad incluye también la relación con el entorno, las sociedades, la planeación del territorio desde los asentamientos humanos, con el desarrollo, incluso con el medio ambiente.

Entre su amplitud, en los últimos años la seguridad es un aspecto fundamental en el tema de la movilidad, pues se cree que, de existir una sensación generalizada de seguridad entre la población, se alentará a retomar las caminatas, el uso de la bicicleta o medios no motorizados, pero la recuperación del espacio público no es tan sencilla.

La movilidad como derecho

Las ciudades se han vuelto cada vez más demandantes en materia de territorio, permanentemente se necesita más espacio para toda actividad cotidiana, por lo cual la movilidad debe ser entendida como un derecho tanto en lo individual como en lo colectivo, que tienen las personas de disponer de un sistema integral de calidad, suficiente, accesible, seguro y eficaz, a la hora de desplazarse en determinado territorio, siempre bajo condiciones de igualdad y sostenibilidad para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

El artículo 7º de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México señala que la Administración Pública debe contemplar lo siguiente al diseñar e implementar políticas, programas, y acciones en materia de movilidad:

- Seguridad: para privilegiar las acciones preventivas del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población para así proteger su integridad física y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.
- Accesibilidad: con el fin de garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin importar el género, la edad, capacidad o condición; los costos deben ser accesibles y con información clara y oportuna.
- Eficiencia: para maximizar los desplazamientos optimizando los recursos disponibles.
- Igualdad: equiparando las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, y enfatizando los grupos en desventaja física, social y económica, para reducir la exclusión.
- Calidad: procurando que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y propiedades aceptables para cumplir con su función, así como producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, seguras y que reciban mantenimiento regular, para así brindar una adecuada experiencia de viaje.
- Resiliencia: para lograr que el sistema de movilidad sea capaz de soportar situaciones de fuerza mayor, con recuperación de bajo costo para la sociedad y medio ambiente.
- Multimodalidad: para ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular.
- Sustentabilidad y bajo carbono: en pro de solucionar los desplazamientos con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y medio ambiente, a través del uso del transporte público y el no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte.

- Participación y corresponsabilidad social: a través del establecimiento de un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y que promueva nuevos hábitos de movilidad.
- Innovación tecnológica: para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación de error subjetivo, así como a la reducción de externalidades negativas de los desplazamientos.

La movilidad implica retos importantes para el desarrollo de las sociedades urbanas, razón por la que no puede estar ausente de las agendas de los gobiernos metropolitanos, pues se debe analizar desde ámbitos económicos, sociales, y del desarrollo urbano, ambiental, incluso sanitario, pues debe satisfacer los servicios básicos urbanos sin descuidar el ámbito de la igualdad en el acceso a las oportunidades, el mejoramiento de los espacios de vivienda, y el ofrecimiento de espacios de recreación y convivencia pública. Además, la movilidad urbana se ha convertido en un importante impulsor del crecimiento y desarrollo de empleo, el cual incide en el desarrollo de las ciudades.

Desde sus inicios, la Ciudad de México ha priorizado desde su infraestructura el uso del automóvil ante otros medios de transporte, lo que se debe principalmente a que la cultura del tránsito ha privilegiado el uso de vehículos motorizados en detrimento de peatones y ciclistas, y en consecuencia el aumento del parque vehicular que a su vez ha agravado los problemas de congestión vial, esto aunado al nulo mejoramiento de las vialidades. Lamentablemente, el aumento de vehículos particulares ha generado que la movilidad urbana experimente problemas cada vez más agudos debido a la saturación vehicular, que a su vez genera problemas ambientales y de salud pública derivado de la gran emisión de contaminantes a la atmosfera. Por si fuera poco, también se debe añadir a las problemáticas, la pérdida de tiempo de los usuarios tanto en el transporte público, como en el privado a causa

de los congestionamientos viales y la mala e insuficiente infraestructura del transporte masivo de pasajeros.

A pesar de que el número de personas que se mueven en automóvil particular es menor al de quienes se trasladan en transporte público y en transporte no motorizado, no se debería descartar el ofrecer a los usuarios de automóvil particular, opciones de transporte alternativos que les permitan trasladarse sin contratiempos a sus correspondientes destinos; lo cual se puede lograr a través de un plan de desarrollo de políticas públicas en materia de movilidad, por lo que resulta necesario que los gobiernos locales promuevan un modelo de movilidad urbana sustentable, pues tienen a su cargo la creación de los mecanismos y estructuras necesarios para transporte, y aunque pareciera que se han olvidado, tienen la responsabilidad de implementar políticas públicas que prioricen al peatón en todo momento, y en segundo lugar al transporte público y su modernización y eficiencia.

2.2 Transporte Público

Tenemos entonces que el transporte público es el servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros al cual se accede mediante el pago de una tarifa determinada y que se lleva a cabo con servicios regulares fijados en rutas marcadas, horarios y paradas específicas (SEMOVI, 2019).

Actualmente en la Ciudad de México, operan principalmente 3 servicios de transporte:

- Privado
- De alquiler, y
- Público.

El transporte privado es aquel que es operado por el dueño de la unidad, un claro ejemplo de éste es el automóvil, así como la motocicleta, la bicicleta y el peatón mismo. La Ley de Movilidad de la Ciudad de México lo señala como la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas

físicas o morales satisfacen las necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general. (Artículo 9º, fracción LXXXV, 2020).

El transporte de alquiler es aquel que puede ser utilizado por cualquier persona que pague una tarifa por su uso, y es operado por un chofer o empleado. Este tipo de transporte se ajusta a la necesidad de movilidad del usuario, entre los más comunes encontramos los taxis, los bicitaxis, moto taxis, y en algunos casos los servicios de colectivos.

Al transporte público, Molinero et al (2002: 8) lo señalan como el sistema de transportación que opera con rutas fijas y horarios predeterminados y que pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio del pago de una tarifa previamente establecida. (2002: 8). La fracción LXXXVII del artículo 9º de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México lo señala como “la actividad a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, a través de entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a una persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios”.

El transporte concesionado está definido por el artículo 9º de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México como el acto administrativo por virtud del cual la Secretaría confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros, mediante la utilización de bienes de dominio público o privado de la Ciudad. Y el concesionario es la persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por la Secretaría para prestar el servicio de transporte público de pasajeros.

Un sistema de transporte debe componerse de tres elementos clave para existir:

1. El vehículo, el cual es la unidad de transporte (este en conjunto es denominado parque vehicular).
2. La infraestructura, compuesta por derechos de vía en que operan los sistemas de transporte, estaciones, talleres de mantenimiento y reparación, sistemas de control (principalmente vía satélite, y con checadores de horarios).
3. Una red de transporte, la cual se compone por las rutas de autobuses, los ramales de sistemas colectivos y minibuses, así como las líneas de tren ligero y metro que operan en la ciudad.

En cuanto a la seguridad, sería prudente añadir un cuarto punto, el cual se dedique a la seguridad del usuario al realizar sus traslados, donde se tenga en cuenta la seguridad mecánica, la correcta operación de las unidades, el buen servicio por parte de los conductores, así como el apego a las normas y leyes de movilidad, uso de vías y el control de las personas dedicadas al trabajo no asalariado (vendedores ambulantes, payasos, mimos, etcétera) que abordan las unidades, ya que muchas veces vuelven los trayectos más incómodos para las personas, o porque suben personas con aparente intención de vender, pero en realidad son ladrones o extorsionadores.

Al mismo tiempo, un servicio de transporte debe cumplir con ciertos requerimientos en su operación, tales como la disponibilidad, ya que el usuario requiere contar con cobertura, paradas o estaciones cercanas, así como un servicio regular del que pueda hacer uso a cualquier hora del día.

También se requiere de un servicio puntual y confiable que le permita al usuario abordar la unidad que lo trasladará. Anclado a lo anterior, están la comodidad y el tiempo del recorrido, el cual no debe ser demasiado largo debido a que, al ser un transporte exclusivo de estación a estación, reduce el tiempo de traslado. Por su parte la comodidad va desde la disponibilidad de asientos y un recorrido suave y directo, hasta el adecuado diseño y tamaño de entradas y salidas del vehículo, así como de los pasillos, climatización de la unidad, y los niveles de ruido interior, que son las principales características que busca el usuario.

El transporte debe ser considerado un elemento constitutivo de la vida urbana que pretende mejorar la calidad de vida y economía de la población, no obstante, su deterioro, excesivas unidades en circulación y consumo de energéticos constituye una causa de degradación que termina pagando toda la población. Por consiguiente, resulta preocupante que los problemas de transporte urbano se han agudizado especialmente en zonas conurbadas, principalmente derivado del crecimiento urbano desorganizado, así como por las escasas vías de comunicación y estrechez de las mismas, tal es el caso de la alcaldía Iztapalapa.

Transporte urbano de pasajeros

El sistema de transporte urbano de pasajeros por autobús, se ha convertido en un elemento fundamental para el desarrollo y crecimiento de las ciudades, pues a través de éste se lleva a cabo el movimiento de personas, servicio socialmente necesario.

Jiménez (1996: 161), señala que las características del transporte urbano de pasajeros son elementos que definen el funcionamiento del sistema y describen cómo es percibido por los usuarios. Comprenden operaciones, administración, mantenimiento y planeación. Sin embargo, las características pueden variar según los factores de propiedad de cada contexto y condiciones del ambiente.

Actualmente, los debates urbanos dirigidos hacia políticas públicas de transporte, terminan realizándose, a través de transporte privado: el automóvil, y el transporte público. Y siendo el segundo el medio más accesible para la mayoría de la población, éste al no estar correctamente integrado en los usos y funciones del territorio, difícilmente se garantizará el acceso desde cualquier punto de la metrópoli.

Si bien el transporte urbano ha sido descuidado si no es que, olvidado por las autoridades locales y federales, no hay que olvidar que estos han generado significativos costos sociales expresados en vidas humanas, contaminación ambiental, tiempos consumidos y malgasto de recursos. El problema de la calidad

de vida de los ciudadanos se acentúa con estas desregulaciones, principalmente de aquel que es concesionado, pues el gobierno no ha podido asumir la responsabilidad al otorgarlo, y al no controlarlo ni supervisarlo sobreviene el caos social.

El transporte y la movilidad como servicios urbanos

“Mientras los desplazamientos en medios de transporte se disparaban, los sistemas de transporte público evolucionaron lentamente en términos de tamaño y renovación de su flota, los modelos de operación y administración se estancaron y disminuyó progresivamente la calidad en el servicio, por lo que al avanzar el proceso de expansión urbana, los problemas de movilidad crecieron de manera exponencial al igual que el rechazo de las y los usuarios que generalmente lo califican de malo, lento, peligroso, deteriorado y como un sinónimo de pobreza” (Vittrup Christensen, 2015: 34).

No podemos olvidar la importancia del transporte y la movilidad como un binomio de servicios urbanos, pues su orientación depende de decisiones gubernamentales, de necesidades específicas por ámbitos socio-espaciales, y de la forma en que se implementan las decisiones dentro y fuera de las instituciones de gobierno. A partir de esta afirmación, resulta lógico que de un sector tan importante como lo es el transporte público, se busque la obtención de una ganancia y acumulación económica a través de la satisfacción de la necesidad de la movilidad de la población, y que ambos campos terminen siendo parte de la mercantilización.

El neoliberalismo afirma que el libre funcionamiento del mercado lleva al máximo crecimiento económico, sin embargo, desde hace años, los pobres son más pobres y los ricos más ricos. Las reformas económicas neoliberales suponen que en el mercado, la oferta y la demanda operan libremente aumentando la presión para competir entre empresas y entre lugares por las empresas, razón por la cual, “no hay” otras fuerzas que las del mercado para avanzar hacia la competitividad por la vía de la innovación, productividad y factores de rentabilidad. En México, la movilidad entró en el juego de la liberalización económica, y hay más empresas privadas y concesionarios operando el transporte público, que empresas estatales,

lo que ha llevado a una competencia nulamente sana y resiliente, pues la calidad de los servicios va de mal a peor cada vez.

De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas (ONU) Hábitat “La escasez de transporte impide que muchos habitantes puedan ir a los centros urbanos o a las áreas que concentran el comercio y las instituciones, privándoles las ventajas que la urbanización ofrece. Las deficiencias en la movilidad han restringido por lo tanto los derechos de los habitantes en las ciudades; los tiempos invertidos en los traslados, el costo económico y el impacto en el presupuesto familiar, así como la inseguridad que se vive en los trayectos, han deteriorado las condiciones de vida de la población”. (ONU Hábitat, 2016). Por lo tanto, el hecho de que haya más unidades de transporte público, no quiere decir que el servicio sea mejor, al contrario, diariamente parecieran sumarse unidades de mala calidad y más antiguos, a brindar “servicio”.

2.3 Inseguridad Ciudadana y Movilidad

En este apartado, se define lo que es la seguridad pública como punto de partida hacia su extremo contrario, la inseguridad (ciudadana).

Si bien la seguridad es un asunto que ocupa a toda la población, pues la mayoría de personas buscan la seguridad en cualquier ámbito de su vida, hay que señalar que la definición del concepto de seguridad es tan amplio, que resulta difícil englobar todas sus dimensiones. Por ejemplo, algunos encuentran la seguridad en el control de los índices criminales y de violencia, otros consideran que es un sentimiento de estar a salvo de algún peligro, incluso está relacionada con la satisfacción de necesidades básicas como comer, dormir, o tener un techo.

No obstante, un estudio realizado por los gobiernos de Quebec y Suecia, en colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 1998, define la seguridad como “un estado resultante del equilibrio dinámico entre los distintos componentes de un medio de vida. Es el resultado de un proceso complejo donde el ser humano interactúa con su medio ambiente, no solo el ambiente físico, sino

que también se consideran los ambientes cultural, tecnológico, político, social, económico y organizacional.” Aunque también señala que “la seguridad no supone la eliminación de todos los peligros, sino más bien su control para preservar la salud y el bienestar de los individuos y la comunidad” (OMS, 1998: 18).

Por lo que se refiere a la seguridad pública, el *Institut National de santé publique du Québec*, la define como “un estado en el cual los peligros y las condiciones que pueden provocar daños de tipo físico, psicológico o material, son controlados para preservar la salud y el bienestar de las personas y de la comunidad. Es un recurso indispensable para la vida cotidiana, que permite al individuo y a la comunidad realizar sus aspiraciones” (OMS, 1998: 1).

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 21 establece que, la seguridad pública es una función del Estado a cargo de la federación, estados y municipios, quienes deben salvaguardar la vida, las libertades, la integridad y el patrimonio de las personas, así como deben contribuir a la generación y preservación del orden público y la paz social. Además, la seguridad pública comprende la prevención, investigación y persecución de los delitos, así como la sanción de las infracciones administrativas en términos legales.

Las observaciones anteriores van de la mano con la seguridad ciudadana, la cual está definida en el apartado B del artículo 14 de la Constitución Política de la Ciudad de México como el derecho de toda persona, a la convivencia pacífica y solidaria, a vivir libre de amenazas generadas por el ejercicio de las violencias y delitos. El artículo 41 de esta misma Constitución establece que la seguridad ciudadana es responsabilidad exclusiva del gobierno de la Ciudad de México, alcaldías y habitantes, para la prevención, investigación, sanción de infracciones administrativas y persecución de los delitos, la impartición de justicia, la reinserción social, el acceso a una vida libre de violencia y la protección de las personas frente a riesgos y amenazas que atenten contra sus derechos y libertades.

Como contrapartida, la inseguridad ciudadana es el temor por parte de los ciudadanos de ser víctimas de alguna agresión, asalto, secuestro, violación, incluso asesinato. Hoy en día, el tema de la inseguridad ciudadana es algo tan cotidiano

que se ha normalizado en la sociedad mexicana, y el transporte público no queda exento de ella, lo cual es la razón de que la inseguridad sea uno de los principales problemas a los que se enfrentan diariamente miles de personas que utilizan el transporte público para trasladarse de un lugar a otro para realizar sus actividades cotidianas.

De acuerdo con Valles (2007: 399), la seguridad ciudadana se convierte en una *issue* (problemática) cuando abunda entre la población la sensación de indefensión frente a agresiones a las personas y a sus bienes.

2.4 Política Pública

Primeramente, debe indicarse que las políticas públicas derivan de lo político, sin embargo, definir la política resulta complicado debido a que su significado es muy variado y multifacético en lo referente al poder. Parsons (2007: 37) señala que las políticas se ocupan de las esferas públicas, donde lo público es una dimensión de la actividad humana que requiere la regulación y/o intervención gubernamental o social, o mínimamente, la adopción de medidas comunes; en consecuencia, las políticas públicas presuponen la existencia de esa esfera que no es individual ni privada, sino colectiva, es decir, pública.

Gracias a que el idioma inglés recoge con claridad una distinción entre tres dimensiones de la política, se puede llegar a ubicar las políticas públicas en una de ellas. Por un lado, existe la *Polity*, referente a la estructura política, a las instituciones estatales que configuran de manera jurídica y políticamente las reglas de su territorio. Por otro lado, están las *Politics*, referentes a los fenómenos de lucha por el poder, el proceso o sistema político, así como las actividades y tácticas que llevan a cabo distintos actores tales como partidos políticos y/o grupos de interés, para alcanzar o mantener el poder. Y finalmente, en la *Policy* encontramos la esfera de las políticas públicas, pues *Policy* corresponde a toda aquella formulación racional de un plan o series de objetivos políticos, es decir, las políticas públicas son el resultado de un juicio meditado, ya que están asociadas a las estrategias de

solución a determinados asuntos públicos, que, para resolverse, es necesario definir un problema público, y posteriormente, la intervención gubernamental a través de la acción institucional (Parsons, 2007: 47).

De acuerdo con Muller (2002) citado en Pastor (2014: 19) pese a esta diferenciación conceptual, existe una correlación entre ellos, pues las políticas públicas (policy) dependen del tipo de Estado (polity) y mediante éstas se visualiza al Estado en acción, por tanto, no se puede separar el juego político (politics) de la acción pública (policy). Como prueba de esto, encontramos las negociaciones y transacciones entre actores que detentan poder y son parte de las instituciones, y los que defienden sus intereses y pueden verse afectados por las decisiones políticas.

En la política pública convergen diversos factores, uno de ellos son los actores, los cuales podemos definir como toda persona física o jurídica que de algún modo se encuentra relacionado en el proceso de las políticas públicas. Éstos a su vez se dividen en dos categorías:

- Actores públicos: son aquellos que son parte del entorno institucional, de la estructura gubernamental o de la administración pública. Suelen participar en todas las etapas del proceso de las políticas públicas, sin embargo, tienen un papel más visible en determinadas fases según sea su esfera.
- Actores privados: son individuos y grupos organizados o no, que son parte de la sociedad. Estos actores pueden ser analizados desde dos enfoques 1. Actores privados – participantes: son los que intervienen en cierta medida en alguna de las etapas de formulación, por lo cual destacan actores como partidos políticos, grupos de presión, la opinión pública, medios de comunicación, etc. 2. Por otro lado están los actores privados – destinatarios: que son actores sociales receptores directos o indirectos de las políticas públicas, donde según (Knoepfel et al., 2007) destacan cuatro categorías de actores: los grupos objetivo (individuos y grupos cuyo comportamiento se considera, políticamente, la causa (in)directa del problema que la política pública intenta solventar); los beneficiarios finales o beneficiarios directos (personas o grupos que sufren los efectos negativos del problema, por lo que la eficacia de la política pública puede

mejorar su situación); los beneficiarios indirectos (sujetos y grupos a quienes no se destina de manera directa la política pública, pero cuyo desarrollo modifica positivamente su situación); y los afectados (sujetos y grupos a los que no se destina directamente la política pública, aunque su puesta en práctica produce una serie de impactos negativos en su situación) (Pastor, 2014: 33).

Según Aguilar Villanueva (2012:155) las políticas públicas son decisiones de gobierno que incorporan la opinión, participación, corresponsabilidad y el dinero de los privados en su calidad de ciudadanos, electores y contribuyentes.

Como atinadamente dijera Jean-Claude Thoenig (1997: 19), la política pública se ha caracterizado por la atención que presta en su estudio al trabajo de las autoridades gubernamentales, pues abarca múltiples aspectos que van de la definición y selección de prioridades de intervención, hasta la toma de decisiones, administración y evaluación. En consecuencia, de que las autoridades cuentan con herramientas necesarias para realizar desde el cobro de impuestos, hasta la creación de instituciones, en la política pública, el desempeño gubernamental es estudiado como productor de efectos y repercusiones sociales, y como proceso de actividad.

Las políticas públicas son decisiones tomadas por los entes capacitados para controlar, modificar e influir en el comportamiento social, por lo tanto, deben ser consideradas como manifestaciones político-sociales. El enfoque de las políticas públicas se centra en el análisis de problemas, y para analizarlos y resolverlos, se ha creado una serie de pasos a seguir en la formulación de una política pública, los cuales se han desarrollado en cuatro fases que analizaremos más adelante, y según Laswell son los siguientes:

- Definición del problema
- Evaluación/Formulación de opciones (a soluciones)
- Implementación, y
- Evaluación.

Aunque, hay que señalar que en la puesta en marcha de la política pública, estas etapas suelen mezclarse y discrepan de ser un proceso racional y seriado debido a que la implementación de las políticas públicas siempre es parte de la misma definición de la naturaleza política, lo cual puede distorsionar o llevar a la redefinición de cualquier política pública.

Definición del Problema

“Quien sea el primero en identificar un problema social, será también el primero en delinear los términos para su discusión” James A. Jones.

Wayne Parsons (2007: 97) señala que la dificultad de los problemas de políticas públicas, obedece a su complejidad y mala definición, por tanto, los asuntos de tipo público, no cuentan con límites claros, no se sabe dónde empieza un problema y donde termina otro, causando que los problemas se traslapen y tropiecen entre sí.

Como se mencionó antes, para una política pública es primordial, el reconocimiento de un problema, por lo cual debe decirse que la definición del problema es etiquetar y catalogar un hecho, que es el resultado de una cadena causal de factores sociales (problemáticas), así como de la evolución de las percepciones y valoraciones de una sociedad. Este proceso de definición y etiquetado del problema es crucial para la formulación de una política de respuesta, debido a que las palabras y conceptos utilizados para describirlo, enmarcan la realidad a la que se desea aplicar esa política de solución.

El motivo de que las autoridades político administrativas decidan iniciar una política pública, es la existencia o la persistencia de un problema que suele despertar su atención y que consideran prioritario en un momento determinado, por lo que deciden introducirlo en la agenda gubernamental con la intención de incidir o actuar sobre él para así solucionarlo. Algunos de los indicadores de valoración de la definición de un problema son:

- La intensidad: mide el grado de importancia que se da a las consecuencias de un problema, por lo que se logra identificar problemas serios o problemas poco significativos y que no requieren una acción inmediata.
- El perímetro: valora el alcance de los efectos negativos sobre los grupos sociales afectados, la localización geográfica de tales efectos, y el desarrollo del problema en el tiempo.
- La novedad: es una variable que ayuda a conocer si el problema es reciente o antiguo, lo cual es determinante para la inclusión en la agenda gubernamental, ya que un problema reciente moviliza más fácilmente a la opinión pública.
- La urgencia: determina si se está ante un problema que requiere intervención inmediata o no.
- La variable causal: permite indagar si el problema se produce por una o varias causas.
- La interdependencia en relación con otros problemas: indicador para verificar si es un problema aislado o una serie de problemas (Pastor. 2014: 21, 22, 36).

Evaluación/Formulación de opciones

“Las decisiones son procesos, y las primeras decisiones suelen no ser más que vagas señales direccionales, pruebas incipientes o ensayos para especificaciones y revisiones ulteriores” (Etzioni. 1968: 203-204 en Parsons. 2007: 248).

Si bien el proceso de la decisión es multifacético, Laswell (en Parsons 2007) lo resumió en: quién obtiene qué, cuándo y cómo. Por ende, el análisis de las decisiones exige el conocimiento y comprensión de la forma en que interactúan los hechos, valores, convicciones, ideales, e intereses sociales.

Esta etapa puede ser entendida como la parte operativa de las decisiones políticas ya que en ella se realiza el análisis de alternativas que ayuden a solucionar un problema público, y a la vez se contemplan las posibles consecuencias sociales que tendrán. Las alternativas son las opciones previas a la toma de decisiones mediante las cuales el o los decisores esperan alcanzar los objetivos; por ende, se debe

analizar qué pasaría si se decide accionar algo, o qué pasaría si no se actúa sobre el problema definido. La finalidad de la etapa de decisión es reducir la incertidumbre del posible éxito de la decisión.

Básicamente en la evaluación de posibles soluciones, se diagnostica y analiza una problemática pública, así como la respuesta gubernamental para atenderla. Es a través de las evaluaciones estratégicas que se adquiere información valiosa para el diseño de las políticas públicas. La formulación incluye la programación y reglamentación de las decisiones políticas, así como el establecimiento de nuevas reglas formales e informales, surgidas de negociaciones y acuerdos entre los actores involucrados. “La formalización de estos acuerdos y reglas requiere de todo tipo de instrumentos legales y documentos que es lo que podemos entender como programación. Estos instrumentos incluyen leyes macro hasta las ordenanzas municipales y recursos de los diferentes actores gubernamentales” (López, 2014: 68).

En esta etapa existen actores con relevancia y pueden tener impacto positivo o negativo en la toma de decisiones, según Dente y Subirats (2014) estos son:

- Promotor: es quien plantea inicialmente el problema público.
- Director: quien pilotea el proceso decisorio de la política. Puede coincidir con el papel de promotor, siendo un emprendedor de políticas.
- Opositor: quien actúa para impedir transformaciones.
- Aliado: con intereses semejantes a los del promotor y el director y que muestra su disposición a aportar recursos.
- Mediador: persigue objetivos de proceso y está interesado en que se llegue a un acuerdo entre los actores. Puede ser un tipo de director y son útiles cuando hay conflicto de intereses.
- Portero: el que tiene poder de veto o controla la entrada de los demás actores en el proceso decisorio.
- Filtro: es un actor que representa los intereses y objetivos de otros.

Estos roles son ideales y no se presentan en todas las políticas, ni de forma nítida, pero son figuras que permiten precisar mejor las relaciones y redes que forman los actores en la formulación, cómo aportan recursos y satisfacen sus intereses y objetivos (López, 2014: 71 – 72).

A la hora de evaluar las alternativas, se deben considerar los contextos sociales, económicos y se debe ser cuidadoso con cuadrar los intereses de los diferentes actores sobre los que se va intervenir para evitar la no satisfacción de éstos.

Se han desarrollado diferentes enfoques y teorías para analizar y explicar la toma de decisiones, por qué se actúa en algunos casos y en otros no, por qué algunas políticas públicas son estables mientras que otras varían; y aunque éstas se innovan de acuerdo con el sistema político de cada Estado. John, (citado en Navarro, 2013) las ha englobado en cinco enfoques que explican las decisiones de políticas:

1. Estructura socioeconómica: las decisiones están determinadas por fuerzas económicas que dictan la agenda y privilegian determinados intereses.
2. Institucionalista: las reglas y los valores del sistema político que rigen las relaciones entre los actores explican la variación, estabilidad y el cambio en las políticas públicas.
3. Redes de actores: las decisiones son producto de las relaciones de interdependencia y pautas de interacción entre actores públicos y privados.
4. Teorías de la elección racional: las decisiones de política pública derivan de las estrategias de individuos y colectivos que hacen para optimizar sus intereses; y
5. Enfoque de las ideas: las decisiones se apoyan en el conocimiento y la investigación.

En términos prácticos, podemos englobar la formulación de posibles soluciones como la fase en que el problema y su objetivo de solución han sido procesados en la agenda gubernamental, y se ha vinculado a una actuación programada y focalizada a la realidad social con el fin de transformarla a través de la reglamentación de decisiones políticas que a su vez generen nuevas reglas para los actores involucrados. Por ello, la planificación debe ser concisa con los objetivos de la política y las soluciones, así como el plan a seguir, y los objetivos a cumplir.

Eliseo López (2014: 80) señala que la matriz de planificación sirve para organizar el desarrollo de los objetivos de la alternativa elegida, y este se compone de dos ejes:

- Eje vertical: se colocan el objetivo general y los objetivos específicos, los resultados esperados, y las actividades a ejecutar.
- Eje horizontal: en este eje se colocan los campos que permiten conocer qué vamos a hacer y cómo lo sabemos, es decir lo que nos permite realizar el seguimiento/monitoreo de la planificación.

En este caso, esa información la encontramos detallada en el marco metodológico de esta investigación.

De una política pública surgen programas y proyectos con recursos asignados y ordenados a través de la acción gubernamental. En lo que respecta, un programa es una serie de acciones relacionadas entre sí para el logro de un objetivo particular de largo plazo, es decir, cada programa atiende un ámbito diferente de la política para el cumplimiento de objetivos, siempre intentando no duplicar esfuerzos. Y un proyecto es una iniciativa planeada y diseñada cuidadosamente para lograr un objetivo particular de manera temporal; los proyectos son considerados como un complemento de los programas.

“Sea cual sea la vía utilizada para la elaboración de la prospectiva sobre las políticas a aplicar, su objetivo es disminuir la incertidumbre, particularmente la causada por el entorno social, estableciendo la mejor vía de acción, aunque hay que tener en cuenta que reducir la incertidumbre a cero es imposible. Esto implica que finalmente los responsables del decisor público han de asumir un riesgo a la hora de programar una alternativa”
(Losada, 2014: 75).

Implementación

La implementación es la continuidad de la formulación de las políticas públicas, una vez aprobada la política pública, el siguiente paso es elaborar y aplicar un plan de implementación que coordine y determine las acciones correspondientes a cada administración afectada.

En la etapa de la implementación, existe una dimensión territorial, ya que las políticas se implementan a través de las estructuras que pueden ser nacionales, regionales o locales, por ello, la administración del sistema político toma gran importancia, pues el administrador es quien pone en marcha las políticas diseñadas por los tomadores de decisiones; y el papel del Estado como proveedor de servicios es ejecutar las políticas administradas por el burócrata. De ahí la importancia de determinar a qué nivel de gobierno le corresponde la implementación de una política o programa.

Durante esta etapa, además de las relaciones intergubernamentales, también se debe considerar la relación entre el sector público, privado, y la esfera social, ya que la orientación que tome la política pública puede partir o dirigirse según los actores involucrados en cada nivel de implementación.

En esta etapa existen diversos enfoques que ayudan a comprenderla. El primero es el enfoque sistémico racional de arriba hacia abajo (*top-down*), desarrollado por Pressman y Wildavsky en 1984, donde inciden que una política pública es una hipótesis con condiciones iniciales y consecuencias predichas: “Si se hace X en el momento t1, entonces Y resultará en el momento t2”. Desde esta perspectiva, la implementación es un proceso de interacción entre el establecimiento de objetivos y acciones orientadas a lograrlos, donde la clave radica en la reducción de complejidad de la acción conjunta, lo cual lleva a que los objetivos se definan claramente, a asignar convenientemente los recursos disponibles, así como conectarlos y controlarlos; y a crear líneas de comunicación y control social efectivas. El modelo racional se caracteriza por considerar a la implementación como un medio de conseguir control social, así como de controlar una secuencia de etapas dentro de un sistema (Parsons, 2007: 484-485).

Otro enfoque es el de abajo hacia arriba (*bottom-up*), modelado por Elmore en 1985 como “mapeo regresivo”. Este modelo considera que los procesos implican la negociación y construcción de consensos, los cuales a su vez, implican las aptitudes gerenciales y las culturas de las organizaciones que participan en la implementación de las políticas públicas, así como el entorno político en el que deben funcionar. En

este modelo es primordial el trato directo de los implementadores con el público, pues considera que quienes tienen contacto con él, aplican políticas con discrecionalidad, de ahí que, sea indispensable una buena relación entre los diseñadores de las políticas y los responsables de su implementación y resultados.

El modelo *bottom-up* favorece la participación de las bases, así que el proceso de implementación implica la formulación de una política pública de aquellos que participan en el proceso de ponerla en práctica (Parsons, 2007: 488-490).

“Desde un punto de vista metodológico, es necesario mantener una doble mirada sobre la acción gubernamental, por un lado, los enfoques “desde arriba”, que recuerdan la necesaria articulación entre Politics y policies, y, por el otro, los enfoques “desde abajo” que a partir de un análisis sociológico de los procesos de traducción y renegociación permanentes de las decisiones gubernamentales, muestran los límites de un enfoque político de la política pública estrictamente basado en el estudio de las elites político-administrativas (Muller et al. 1996: 97 en Thoenig. 1997:27).

Ambos enfoques han tenido críticas por subestimar la importancia de la implementación. Sin embargo, para este trabajo, se considera de gran importancia el modelo “bottom-up”, pues va desde la base (población de SLT) hasta la cresta del poder (gobierno e instituciones involucradas en la movilidad, transporte y seguridad urbanos).

En términos políticos, resulta importante el modelo bottom-up, ya que los intereses y vivencias de los actores locales pueden hacer gran aportación a los niveles operativos de la política pública, pues conocen bien el entorno y las problemáticas, por lo tanto son esos actores quienes poseen mejor disposición para adaptar y ajustar la política a sus realidades. La coordinación sociedad – gobierno, tiene como principal ventaja el poder incorporar características locales que con el tiempo pueden ser implementadas a nivel regional y así lograr un cambio en el componente estratégico de la creación de política pública en diversas materias, pues tienen el apoyo e ímpetu de cambio de las esferas sociales que viven esas situaciones día con día, lo cual es mejor para atender necesidades, que intentar solucionar con una idea vaga de lo que es “x” situación en “x” espacio territorial, es decir, es mejor hacerlo desde un diálogo constructivo, que desde uno unidireccional.

Como se mencionó arriba, durante la implementación se ponen en marcha los planes de acción, los cuales Subirats et al (2008: 188) definen como “el conjunto de decisiones consideradas como necesarias para la producción coordinada y puntual de productos, servicios o prestaciones administrativas (outputs)”. Estos actos de implementación se caracterizan por correlacionar a los grupos objetivo de la política pública con las instancias públicas a cargo de la implementación de la misma, pero lamentablemente durante este proceso, los actos también tienden a ser negativos para otros grupos de personas, por lo cual se impide satisfacer a todos los participantes. Esto puede derivarse de una limitación de recursos con que cuentan las administraciones, lo cual es denominado como déficit de implementación temporal y/o territorial.

En resumen, la implementación es el conjunto de acciones gubernamentales con miras a la realización de un objetivo específico para una población objetivo, es decir, es la aplicación de lo planeado en la etapa de formulación. Esta fase tiene como finalidad accionar los planes para erradicar un determinado problema, sin embargo puede suceder que al aplicarlos se beneficie a mucha más gente de la estimada, o se reflejen otro tipo de cambios positivos, aunque no siempre sea así.

Evaluación

Considerando la política pública como un ciclo, la evaluación, es calificada como la última fase del análisis, por tanto puede decirse que es el instrumento de comprobación del ciclo. En esta etapa se prueba la validez de la política pública a través de la examinación “empírica” de la o las teorías de acción en las que se basó el inicio de la política pública, y donde es posible medir el grado de aplicación, impacto e instrumentalización alcanzados durante la implementación.

En la etapa de la evaluación se consideran dos aspectos: 1 la evaluación de la política específica y los programas que la constituyen. Y 2 la evaluación de las personas que trabajan en las organizaciones responsables de la implementación de la política y los programas.

En palabras de Subirats (2008:208), definimos los impactos (outputs) de una política pública como “el conjunto de cambios de conducta en las causas que pueden imputarse directamente a la entrada en vigor de los programas que conforman la actuación de las administraciones públicas con responsabilidad en la política pública, a los planes de acción y a los actos formales de implementación que los concretan.” Del mismo modo, dicho autor define los resultados de una política pública (outcomes) como “el conjunto de efectos que pueden imputarse a las modificaciones de las causas que influyen sobre el problema público, es decir, lo que se ha conseguido resolver del problema en función de la intervención del sistema político-administrativo”

Si bien en la etapa de la implementación ocurre una evaluación formativa, para conocer la manera en que se está llevando a cabo una política o programa; su finalidad es retroalimentar en pro de mejorar el proceso de implementación; mientras la investigación de la evaluación de las políticas Parsons la señala como el análisis objetivo, sistemático y empírico de los efectos de las políticas y programas públicos en curso sobre sus objetivos, y en términos de las metas que se pretendan alcanzar. La evaluación se realiza a través de una serie de técnicas que permiten: medir la relación costo beneficio, y la utilidad; medir el desempeño; recurrir a experimentos para evaluar las políticas y los programas. Para así lograr intervenir en la definición del tamaño y distribución de un problema, así como la previsión de las necesidades y la definición de grupos objetivo (Parsons, 2007:563-564).

Como se mencionó antes, la evaluación y administración de los recursos humanos es de suma importancia en esta etapa evaluatoria, pues a través de ella se conoce, valora y monitorea a las personas que trabajan en el sector público. Al evaluar se debe considerar tanto a los decisores públicos como a todos los involucrados en los efectos de la política, ya que desde ese análisis, se parte para modificar, terminar o continuar el programa; asimismo, se toma como ejemplo en los nuevos procesos de elaboración de una política pública.

Thomason (1988) define la evaluación del desempeño en la administración de recursos humanos como un proceso de tres pasos: 1. Identificar las tareas a realizar, y los criterios que se emplearan para medir un desempeño exitoso. 2. La evaluación del desempeño dado, mediante la valoración de los resultados que son medibles, o de los esfuerzos relevantes cuando los resultados no son medibles. 3. Determinar el monto de la recompensa para mejorar, mantener, o potenciar el nivel actual de desempeño (Parsons, 2007:571).

Para evaluar los efectos de una política, se consideran algunos criterios como:

- Criterio de efectividad: se aplica al evaluar los impactos. Mide el grado de adecuación entre los objetivos normativos y el comportamiento de las medidas contra las causas.
- Criterio de eficacia: mide los resultados de una política o programa público. Una política será eficaz en la medida que logre resolver el problema al que va dirigida.
- Criterio de eficiencia: establece y mide la relación entre los recursos invertidos en una política pública y los efectos obtenidos (Gutiérrez, 2014: 114 - 117).

También resulta importante señalar que la evaluación se clasifica según quien la realice, por ejemplo, si la realiza el propio órgano que ha elaborado o es responsable de la ejecución de la política, se trata de una evaluación interna; en cambio si la realiza otro órgano u organismo distinto, es una evaluación externa (Gutiérrez, 2014: 119).

La evaluación hace un recorrido de todo el ciclo de la política pública ya que analiza cada etapa para llegar a la conclusión más acertada posible, por lo tanto realiza:

- Evaluación del diseño: tiene como finalidad detectar las posibles debilidades de una política.
- Evaluación de la evaluabilidad: tiene como objetivo responder si una política es evaluable o no, ya que una política necesita cumplir ciertas condiciones para ser evaluada según su naturaleza.
- Evaluación de implementación: consiste en estudiar las causas de no haber puesto en marcha el conjunto de acciones previstas para llevar a cabo las

medidas adoptadas. O bien, analiza y describe la política, y las diferencias entre el funcionamiento real y el previsto.

- Evaluación de resultados: mide el grado en que se han alcanzado los objetivos formulados para resolver el problema.
- Evaluación de impacto: analiza los efectos producidos por la política en la población en general, y no sólo con la población objetivo.

Y por último, también se considera la Metaevaluación, la cual es un análisis de los resultados de varias evaluaciones de una misma política pública, a través de la cual se obtiene información sintética de esa política.

Como conclusión, la evaluación de la política pública implementada, mide los beneficios distribuidos, los diagnostica a través de los indicadores de cobertura, la eficacia, eficiencia, efectividad e impacto generado por la política pública.

A lo largo de este capítulo hemos precisado la importancia que tiene la injerencia de la política pública en términos de movilidad, pues se deben considerar ciertos aspectos al momento de planear y aplicar las políticas en un determinado territorio. Asimismo, se habla de la importancia que ha tomado la trilogía movilidad – seguridad – política pública, ya que los desplazamientos humanos son actividades diarias e indispensables para realizar toda clase de diligencias, por ello, es importante llevarlos a cabo de manera segura, y es ahí donde entra el Estado con su suma de poderes y delegaciones, pues debe salvaguardar la integridad de los ciudadanos y sus bienes a través de la implementación de planes de acción que garanticen la seguridad, la accesibilidad, igualdad y calidad al momento de ofrecer los servicios de transporte colectivo, así como debe supervisar y mantener en óptimas condiciones la infraestructura necesaria para llevar a cabo dicho servicio, ya sea que esté a su mando o sea concesionado.

Por ende, el ciclo de las políticas públicas toma gran importancia, ya que desde la fase de la definición del problema (inseguridad a bordo de las unidades de transporte colindante con la UACM SLT), se deben considerar todos los aspectos que se envuelven con dicha problemática, para así avanzar a la etapa de evaluación de posible solución (en este caso se propone en el quinto capítulo del trabajo), y

continuar con la implementación de dicha alternativa, la cual finalmente deberá ser evaluada al paso de determinado tiempo para conocer si la política pública cumplió con su cometido, y si es preciso continuarla, modificarla, o eliminarla.

CAPÍTULO III

EL MARCO JURÍDICO DE LA POLÍTICA PÚBLICA

Para este análisis sobre la inseguridad en el transporte público y la movilidad urbana se elaboró un marco jurídico bajo el cual se desenvuelven las políticas públicas en la ciudad, especialmente en el Oriente de la Ciudad de México. Lo anterior con la finalidad de identificar los instrumentos de los que se valen los diferentes niveles de gobierno como tomadores de decisiones en materia de transporte y movilidad urbana, en los que inciden en mayor o menor medida los diferentes actores, así como se aluden los artículos que serán relevantes para el quinto capítulo de este trabajo.

“Las instituciones son las reglas del juego de una sociedad” (North, 1990:3).

En primera instancia, se tratan artículos de la Carta Magna, los cuales establecen los lineamientos generales en pro de los derechos humanos y las funciones que las autoridades federales y locales tienen como compromiso para salvaguardarlos en pleno uso de sus facultades. Asimismo, haciendo referencia a lo establecido en el capítulo I, se menciona la importancia del establecimiento de los límites que tienen las demarcaciones territoriales, y la responsabilidad que adquieren las alcaldías, las cuales deberán atender y participar en la solución de los problemas públicos y sociales en el ámbito local.

3.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El marco regulatorio en este caso se sustenta en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, principalmente en los artículos:

1°, donde se establece que en los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la Constitución. Y que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos en los términos que establezca la ley.

El artículo 21, señala que la seguridad pública es una función del Estado, las entidades federativas y los Municipios, y que éstos deben salvaguardar la vida, libertades, integridad y patrimonio de las personas, así como generar y preservar el orden público y la paz social. Así mismo indica que las instituciones de seguridad pública, deberán coordinarse entre sí para conformar el Sistema Nacional de Seguridad Pública, el cual tiene entre sus funciones, formular políticas públicas tendientes a prevenir la comisión de delitos.

Artículo 122, referente a la autonomía en todo lo concerniente al régimen interior y a la organización política y administrativa de la Ciudad de México. En el sexto numeral de la fracción A del artículo se puntualiza que la división territorial de la CDMX para efectos de su organización administrativa, así como el número, la denominación y los límites de sus demarcaciones territoriales, serán definidos con lo dispuesto en la Constitución Política local, por tanto, el gobierno de las demarcaciones territoriales de la Ciudad estará a cargo de las Alcaldías. Dicho artículo demuestra que el crecimiento desordenado de las ciudades plantea un gran desafío en cuestión de su gestión y sustentabilidad debido a que mientras más grande sea una ciudad, se requiere mayor infraestructura para sustentarla. Siguiendo este razonamiento, en lo que respecta a esta investigación, Iztapalapa al ser la demarcación territorial más poblada de la Ciudad, debe comenzar a ser ordenada en la movilidad interna desde su propia existencia y desarrollo actuales.

3.2 Constitución Política de la Ciudad de México

Como lo indica el artículo anterior, la Constitución Política de la Ciudad de México adjunta una serie de elementos indispensables para la organización territorial y administrativa, los cuales se plasman en los siguientes artículos:

Artículo 4º, el cual erige que las autoridades adoptarán medidas para la disponibilidad, accesibilidad, diseño universal, aceptabilidad, adaptabilidad y calidad de los bienes y servicios e infraestructura públicos necesarios para que las personas que habitan en la Ciudad puedan ejercer sus derechos y elevar los niveles de bienestar, mediante la distribución más justa del ingreso y la erradicación de la desigualdad, y que las autoridades deberán prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos.

Por su parte el artículo 6º, ordena en su fracción B que toda persona tiene derecho a ser respetada en su integridad física y psicológica, así como a una vida libre de violencia.

El artículo 7º, decreta que toda persona tiene derecho a una buena administración pública, de carácter receptivo, eficaz y eficiente, así como a recibir los servicios públicos de conformidad con los principios de generalidad, uniformidad, regularidad, continuidad, calidad y uso de las tecnologías de la información y la comunicación.

Contrario a los últimos artículos, hay que señalar que las acciones que se han tomado en SLT no han sido suficientes, por lo que no será de extrañarse que si el gobierno no cumple con su obligación de garantizar un buen servicio de transporte y echar mano de las herramientas legales para presionar a los permisionarios del servicio y ajustarlos a la normatividad, se afecte a los ciudadanos, y a través de esas acciones, se pueda observar el desinterés en organizar la movilidad, así como la accesibilidad en otorgar las concesiones; ni que desde las sociedades locales emerjan nuevos sujetos, colectivos y alianzas capaces de contrarrestar los problemas de la movilidad, aunque sea desde la iniciativa privada, pero siempre con el objetivo de crear una red articulada de transporte público masivo.

En el artículo 9º, encontramos que las autoridades deberán adoptar las medidas necesarias para que progresivamente, se erradiquen las desigualdades

estructurales y la pobreza, y se promueva el desarrollo sustentable que permita alcanzar una justa distribución de la riqueza y del ingreso entre personas, familias, grupos sociales y ámbitos territoriales.

En lo que respecta, hay que considerar también que las decisiones de política pública son eficaces cuando las acciones responden a una visión colectiva en las ciudades, donde se alinean las expectativas con los proyectos, es por eso que la movilidad debe posicionarse con la importancia que conlleva desde la planeación urbana, hasta la integración y gestión de las vialidades, sistemas de transporte y usos del suelo, tal como sugieren los artículos 11, el cual señala que la CDMX garantizará la atención prioritaria para el pleno ejercicio de los derechos de las personas que debido a la desigualdad estructural enfrentan discriminación, exclusión, maltrato, abuso, violencia y mayores obstáculos para el pleno ejercicio de sus derechos y libertades fundamentales.

Y que La Ciudad garantizará su participación en la adopción de medidas legislativas, administrativas, presupuestales, judiciales y de cualquier otra índole, para hacer efectivos sus derechos; y el derecho a una vida libre de todo tipo de violencia o discriminación. Así como se promoverá la creación, desarrollo y fortalecimiento de organizaciones de la sociedad civil dedicadas a la defensa de sus derechos. Además, la ley preverá un sistema integral de asistencia social a cargo de diseñar y ejecutar políticas públicas para la atención de personas, familias, grupos y comunidades con perspectiva de derechos humanos y resiliencia. Y el artículo 13 el cual en su apartado E trata sobre la movilidad, y señala que toda persona tiene derecho a ésta en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.

Mientras que el artículo 14 establece que toda persona tiene derecho a vivir en un entorno seguro, a la protección civil, y a la atención en caso de accidentes por fallas en la infraestructura de la ciudad, en el apartado B establece el derecho a la seguridad ciudadana y a la prevención de la violencia y del delito, señalando que toda persona tiene derecho a la convivencia pacífica y solidaria, a la seguridad ciudadana y a vivir libre de amenazas generadas por el ejercicio de las violencias y

delitos; se puede observar que la situación de inseguridad en SLT quebranta estos derechos, pues los colonos, vecinos y visitantes están en constante relación con la inseguridad, la ausencia de las autoridades de seguridad ciudadana, y con la falta de atención a la infraestructura vial tanto para vehículos como para peatones.

Seguidamente, el artículo 16, dedicado al ordenamiento territorial, en el cuarto numeral de la fracción H establece que corresponde al Gobierno de la Ciudad autorizar y regular la prestación de servicios públicos de transporte de personas por particulares y las tarifas correspondientes, en los términos que establezca la ley. Y que las autorizaciones o concesiones para el servicio de transporte público colectivo solo podrán ser otorgadas a empresas sociales y particulares, con operadores con salarios y prestaciones de ley.

En el segundo numeral del artículo 19 se establece que el Gobierno de la Ciudad y las Alcaldías impulsarán la creación de instancias y mecanismos de coordinación con la Federación, los Estados y Municipios para la planeación democrática del desarrollo y la prestación de servicios públicos de impacto regional y metropolitano, en materia de movilidad, transporte, y seguridad ciudadana.

En consecuencia de lo estipulado en los artículos anteriores, hay que señalar que en repetidas ocasiones, la Universidad ha realizado mesas de trabajo con la alcaldía, pero las acciones preventivas han sido cortas y sin continuidad. Mientras que los convenios con la RTP, han permanecido, pero no se les ha hecho la difusión adecuada, sumado a que el servicio lo brinda sólo una unidad, y la zona de donde parte es una de las más afectadas por la delincuencia, y por la falta de atención de las autoridades, ya que por mucho tiempo fue una zona sin alumbrado público, y por temporadas ha sido tomada por basurero, razones por las que los usuarios evitan transitar esa área.

3.3 La Organización de la Administración Pública

Ahora bien, es importante resaltar que las leyes se ven respaldadas en los artículos anteriores de las cartas magnas y atribuciones de organismos gubernamentales o

secretarías, los cuales influyen directa o indirectamente, ya sea en la movilidad urbana, en los sistemas de transporte público, o bien, en la seguridad de los habitantes de la Ciudad, tal es el caso de las leyes y secretarías que a continuación se citan.

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Al hablar de materia de movilidad, resulta indispensable resaltar el papel que toma la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, pues como señala su primer artículo, ésta es quien establece las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes. Entre sus artículos, los siguientes toman relevancia para este trabajo:

Artículo 1°, además de lo mencionado anteriormente, instituye que las disposiciones establecidas en la Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto. Acciones que resultan imprescindibles para la vida cotidiana.

El artículo 5°, establece que la movilidad es el derecho de toda persona y la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

El artículo 6° indica que La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización

del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II. Ciclistas;
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros; y
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros.

A pesar de lo que estipulan estos artículos, la falta de interés en la resolución de la inseguridad en las rutas de transporte público ha orillado a las personas a utilizar más los transportes privados, lo cual no es que los pasajeros quieran utilizarlos, pero su percepción de inseguridad se reduce y prefieren hacer un gasto mayor en taxi, que uno menor e inseguro en camiones colectivos, restringiendo así su elección a la menos mala.

A partir de este punto, es preciso señalar que en el quinto capítulo se presentará la propuesta de un programa de transporte interno para la comunidad universitaria de la UACM SLT, por lo que los siguientes artículos estarán ligados a las diferentes etapas de política pública y reglas de operación de dicho programa.

El artículo 7° señala que la Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios de: seguridad, accesibilidad, eficiencia, igualdad, calidad, resiliencia, multimodalidad, sustentabilidad y bajo carbono, participación y corresponsabilidad social, e innovación tecnológica.

El artículo 35, establece que el objetivo de la planeación de la movilidad y la seguridad vial es garantizar la movilidad de las personas, por lo que las políticas públicas y programas en la materia deberán tomarlo como referente y fin último.

El artículo 37, en su quinto criterio para la planeación de la movilidad y la seguridad vial, indica promover la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la movilidad. Mientras que el séptimo criterio indica impulsar programas

y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad. Finalmente, en el noveno criterio indica incrementar la resiliencia del sistema de movilidad fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema.

El artículo 39, establece que la planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará a través del Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, y de Programas específicos, dejando lugar al programa sugerido en el capítulo V.

Posteriormente, el artículo 80, implanta que la prestación del servicio público de transporte debe realizarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia. Y que la Administración Pública debe realizar las acciones necesarias que permitan que en los sistemas de transporte público existan las condiciones de diseño universal y se eviten actos de discriminación. En términos de anti discriminación, el Programa propuesto, contemplará un parque vehicular incluyente para prestar servicio a personas con limitaciones motrices y/o visuales.

El artículo 82, establece que los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia, tarjetón, fotografía y nombre del conductor y matrícula de la unidad concesionada; información que deberá estar colocada en un lugar visible del vehículo en un tamaño que permita su lectura a distancia; así como conocer el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.

Con lo anterior, se estipula que una política de transporte debe tener como principal objetivo el enfoque social referente al acceso oportuno de la población a un transporte seguro, rápido, eficiente, cómodo y confiable. Desde esta perspectiva, se considera elevar la calidad de vida de los habitantes y la competitividad de las ciudades; pero para lograrlo, se requiere de innovación en los modelos alternativos de movilidad, donde se de preferencia a las personas y no a los automóviles. Esto

es posible a través de un mayor presupuesto a programas de transporte público masivo en vez de priorizar las grandes inversiones a infraestructura vial que de un momento a otro colapsará, pues de acuerdo con Bacon: “Aquel que no aplique nuevos remedios debe esperar nuevos males, pues el tiempo es el innovador más grande” (Bacon, en Parsons: 591).

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Las disposiciones de esta Ley, tal como lo indica su primer artículo y apartado, tienen por objeto fijar las normas básicas e instrumentos de gestión de observancia general, para ordenar el uso del territorio y los asentamientos humanos en el país, con pleno respeto a los derechos humanos, así como el cumplimiento de las obligaciones que tiene el Estado para promoverlos, respetarlos, protegerlos y garantizarlos plenamente. El quinto apartado establece mecanismos que permitan la participación ciudadana en particular para las mujeres, jóvenes y personas en situación de vulnerabilidad, en los procesos de planeación y gestión del territorio con base en el acceso a información transparente, completa y oportuna, así como la creación de espacios e instrumentos que garanticen la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia. Lo referente a la movilidad indicado para este trabajo, es lo estipulado en el Artículo 71, que indica que las políticas y programas de movilidad deberán:

- I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando la movilidad peatonal y no motorizada;
- II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;
- III. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones

y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;

- IV. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal;
- V. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura vial y de Movilidad;
- VI. Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;
- VII. Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte, por medio del fomento de mecanismos para el financiamiento de la operación del transporte público.

Lo que se pretende resaltar con estos artículos, es que los gobiernos locales deben fomentar políticas y regulaciones específicas que promuevan el desarrollo ordenado del transporte, además deben alinear la zonificación, y sobre todo, deben alinear los estándares de diseño, pues las necesidades varían según las características de las localidades y colonias del territorio.

Ley General para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia

Los retos a los que se enfrentan los gobiernos actuales, deben ser atendidos desde estrategias que respondan al traslado de personas, pero éstas también están ligadas a la recuperación del espacio público, la movilidad alternativa, el desestimulo al uso del automóvil particular, la construcción y operación de sistemas de transporte masivo, lo cual lo complica aún más. Pero es posible remediar esos problemas a través de las políticas urbanas y sociales, pues las políticas urbanas son todas aquellas acciones gubernamentales dirigidas a la producción de suelo, vivienda, infraestructura, equipamientos, y servicios necesarios para garantizar el

funcionamiento y desarrollo de la población. Mientras que las políticas sociales son las que se encargan de redistribuir los servicios a través del reconocimiento de los derechos de los ciudadanos, y en este caso particular, de los usuarios de los diversos sistemas de transporte. Ambas políticas trabajan para satisfacer necesidades equitativamente, y casi siempre en pro de la integración de los servicios públicos.

Esta Ley establece en su artículo primero que tiene por objeto constituir las bases de coordinación entre la Federación, los Estados, el Distrito Federal y los Municipios en materia de prevención social de la violencia y la delincuencia en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Pública, previsto en el artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En su artículo 2° establece que la prevención social de la violencia y la delincuencia es el conjunto de políticas públicas, programas y acciones orientadas a reducir factores de riesgo que favorezcan la generación de violencia y delincuencia, así como a combatir las distintas causas y factores que la generan.

El artículo 7° establece que la prevención social de la violencia y la delincuencia en el ámbito social se llevará a cabo mediante: programas integrales de desarrollo social, cultural y económico que no produzcan estigmatización, incluidos los de salud, educación, vivienda, empleo, deporte y desarrollo urbano; Estrategias de educación y sensibilización de la población para promover la cultura de legalidad y tolerancia respetando al mismo tiempo las diversas identidades culturales. Asimismo, incluye tanto programas generales como aquellos enfocados a grupos sociales y comunidades en altas condiciones de vulnerabilidad, y programas que modifiquen las condiciones sociales de la comunidad y generen oportunidades de desarrollo especialmente para los grupos en situación de riesgo, vulnerabilidad, o afectación, como lo es el caso de SLT.

El artículo 8° establece que la prevención en el ámbito comunitario pretende atender los factores que generan violencia y delincuencia mediante la participación ciudadana y comunitaria, y comprende: la participación ciudadana y comunitaria en acciones tendentes a establecer las prioridades de la prevención, mediante

diagnósticos participativos, el mejoramiento de las condiciones de seguridad de su entorno y el desarrollo de prácticas que fomenten una cultura de prevención, autoprotección, denuncia ciudadana y de utilización de los mecanismos alternativos de solución de controversias; El mejoramiento del acceso de la comunidad a los servicios básicos; Fomentar el desarrollo comunitario, la convivencia y la cohesión social entre las comunidades frente a problemas locales; La participación ciudadana y comunitaria, a través de mecanismos que garanticen su efectiva intervención ciudadana en el diseño e implementación de planes y programas, su evaluación y sostenibilidad, y el fomento de las actividades de las organizaciones de la sociedad civil.

Derivado de éste artículo, como se mencionó, en el quinto capítulo de esta tesis se desglosará un programa llamado “Oriente Seguro” como alternativa de solución al problema de inseguridad en la movilidad a la que se exponen los estudiantes y trabajadores de la UACM SLT, el cual pretende operar bajo las leyes locales y federales en estos artículos descritos. El Programa tiene como objetivo brindar seguridad en las unidades de transporte de tres rutas de conveniencia para los estudiantes y trabajadores de La Universidad, a través de acciones colectivas de cuidado del entorno, el equipamiento y mobiliario urbano, tal como lo establece el artículo 9º el cual señala que la prevención en el ámbito situacional consiste en modificar el entorno para propiciar la convivencia y la cohesión social, así como disminuir los factores de riesgo que facilitan fenómenos de violencia y de incidencia delictiva, mediante: El mejoramiento y regulación del desarrollo urbano, incluidos los sistemas de transporte público y de vigilancia; El uso de nuevas tecnologías; La vigilancia respetando los derechos a la intimidad y a la privacidad; Medidas administrativas encaminadas a disminuir la disponibilidad de medios comisivos o facilitadores de violencia, y la aplicación de estrategias para garantizar la no repetición de casos de victimización.

En ámbitos de seguridad y prevención, los gobiernos deben reconocer y trabajar conjuntamente con sectores que intervengan en la problemática a tratar considerando las percepciones de la población, así mismo, cuando existan

programas de intervención, éstos deben estar adaptados a las experiencias de la comunidad y no a las expectativas gubernamentales.

3.4 Intervención pública aplicable para este análisis

Si bien en México los tres niveles de gobierno tienen responsabilidades diversas e importantes, una de ellas es alinear las políticas y el financiamiento entre sectores y niveles administrativos, lo cual es imprescindible para que el desarrollo orientado al transporte se implemente exitosamente. Para lograr los resultados planeados es necesario establecer una correlación entre el transporte, la accesibilidad, la movilidad y la gestión urbana; a su vez, se debe promover el cruce de información entre las diversas localidades de las prácticas de los sistemas de transporte; finalmente se debe dar paso a la creación de redes de cooperación entre profesionales, autoridades, asociaciones y usuarios.

Tal como las constituciones, leyes, las secretarías y otras agencias son fundamentales para este marco regulatorio, pues son éstas las que se encargan de ejecutar los planes y programas que derivan de los derechos y leyes decretados gubernamentalmente. Para este trabajo se alude a las siguientes.

Secretaría de Movilidad SEMOVI

De acuerdo con el Artículo 12 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México sobre las atribuciones de La Secretaría de Movilidad establece que ésta deberá:

- Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas;
- Realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre oferta y demanda de servicio público de transporte, así como los estudios de origen - destino dentro del periodo que determine la Ley;

- Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;
- Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la prestación de los servicios públicos, y privado de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, conforme a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad;
- Establecer y promover políticas públicas para proponer mejoras e impulsar que los servicios públicos de transporte de pasajeros sean incluyentes para personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, así como instrumentar los programas y acciones necesarias que les faciliten su libre desplazamiento con seguridad en las vialidades, coordinando la instalación de ajustes necesarios en la infraestructura y señalamientos existentes que se requieran para cumplir con dicho fin;
- Realizar o aprobar estudios que sustenten la necesidad de otorgar nuevas concesiones para la prestación de servicio de transporte público de pasajeros, así como para aprobar el establecimiento de nuevos sistemas, rutas de transporte, y las modificaciones de las ya existentes; tomando como base los objetivos, metas y previsiones establecidas en el Programa Integral de Movilidad.
- También deberá realizar la supervisión, vigilancia y control de los servicios de transporte de pasajeros en la Ciudad; imponer las sanciones establecidas en la normatividad de la materia; y
- Desarrollar, en coordinación con Seguridad Ciudadana, políticas en materia de control y operación vial, para contribuir a la movilidad de las personas en la Ciudad.

El desarrollo de un sistema de movilidad eficiente, inclusivo y sustentable requiere de la integración de las diferentes modalidades de transportación que ofrezcan soluciones para mejorar la accesibilidad de las personas; estas acciones a su vez

necesitan que las autoridades asuman sus responsabilidades en materia de seguridad y movilidad, es por ello que se hace la propuesta del programa “Oriente seguro”, donde se busca la eficiencia del servicio de transporte masivo desde las unidades adecuadas, hasta el servicio que brindan los operadores.

Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México

En términos aplicables para este trabajo, se señala que La Ley de Movilidad de la CDMX establece en su artículo 13 que las atribuciones de la Secretaria de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México son:

- Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, con base en las políticas de movilidad que emita la Secretaría, coordinándose, en su caso, con las áreas correspondientes para lograr este objetivo; y
- Llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservar el orden público y la seguridad.

Alcaldía Iztapalapa

El artículo 15 de la Ley de movilidad de la CDMX establece que las Alcaldías tienen como atribuciones:

- Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todos los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin;

- Conformar y mantener actualizado un inventario de los servicios, infraestructura y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, vigilando que en su caso, cuenten con las autorizaciones o avisos necesarios para el efecto;
- Crear un Consejo Asesor de la alcaldía en materia de Movilidad y Seguridad Vial, como órgano de asesoría y consulta, de carácter honorífico, que tendrá por objeto proponer, opinar y emitir recomendaciones en dicha materia;
- Dar seguimiento y atención de las peticiones y demandas ciudadanas; y
- Mantener una coordinación eficiente con la Secretaría para coadyuvar en el cumplimiento oportuno de los programas integrales de movilidad y seguridad vial y ciudadana.

La gestión del desarrollo urbano masivo se ha convertido en un instrumento importante para lograr avances significativos en las políticas públicas de distribución de beneficios a la mayoría de los ciudadanos. El desarrollo urbano al ser una tarea compleja, involucra a los tres niveles de gobierno, así como a instituciones públicas y privadas para lograr un trabajo conjunto a partir de las necesidades e intereses del suelo y los ciudadanos.

UACM SLT

La Universidad Autónoma de la Ciudad de México es una institución de educación superior pública, gratuita e incluyente, cuyos principios plasmados en la Exposición de motivos de la Ley son:

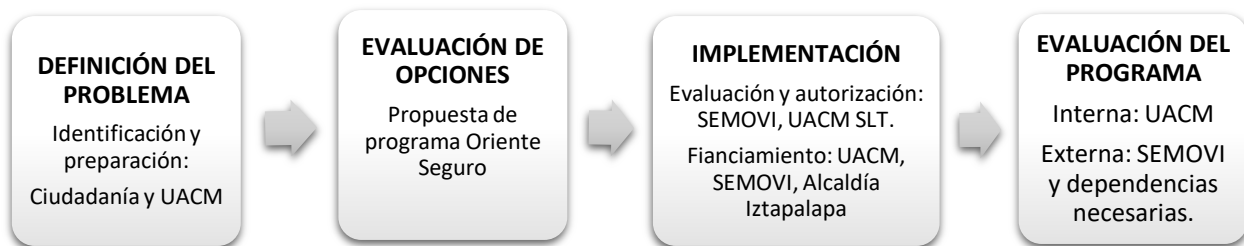
1. Aumentar las oportunidades de educación superior,
2. Crear un espacio académico autónomo,
3. Instituir una universidad de carácter público,
4. Desarrollar un proyecto innovador,
5. Constituir una comunidad académica,
6. Garantizar la libertad académica y la pluralidad de pensamiento,

7. Contribuir al desarrollo cultural, profesional y personal de los estudiantes [...]

9. Establecer una relación responsable con la sociedad.

Asimismo, su cuarto eje institucional sustantivo es la cooperación, actividad que se centra en el intercambio de experiencias y saberes de la comunidad universitaria con la población que forma parte del entorno de los espacios universitarios con la intención de beneficiarse mutuamente para el mejoramiento de su vida social y comunitaria. Por lo cual parte de la ejecución del programa sugerido en el quinto capítulo estará a cargo de las autoridades del plantel San Lorenzo Tezonco.

Es importante destacar que para cada etapa en las que se desarrolla la política pública, hay un grupo de actores definido con participación según su papel en éstas. En esta investigación se encuentran: el gobierno local a cargo de la alcaldía Iztapalapa, ésta se encargará de la atención a los servicios e infraestructura necesarias para llevar a cabo un correcto uso de la vía y del espacio público; por otro lado se encuentran las dependencias del gobierno de la ciudad de México SEMOVI y SSC de quien dependerán los permisos y las supervisiones a las rutas, infraestructura y unidades que se proponen en el Programa Oriente Seguro, y además, en el caso de la SEMOVI, a través de sus programas puede aportar parte del financiamiento del proyecto. También se encuentra el organismo público autónomo UACM a cargo de contribuir positivamente a la comunidad inmediata a sus instalaciones, de promover proyectos en pro de desarrollo, y de la operación del programa sugerido. Y por último, están los actores sociales, ejerciendo la participación ciudadana a través de las protestas que se llevan a cabo buscando un mejor servicio de transporte, y mayor seguridad a bordo de las unidades y en la vía pública. En respuesta a estas problemáticas, y con la responsabilidad, no sólo social, sino académica como miembro de la UACM, se sugiere la implementación del Programa.



Fuente: Elaboración propia

En definitiva, este capítulo hace alusión a lo que acertadamente dijo Pradilla:

“El campo de las políticas urbanas es muy vasto, pues incluye todas aquellas acciones que llevan a cabo los distintos poderes del Estado (ejecutivo, legislativo y judicial) en diferentes campos de la actividad económica, social, política, cultural, etcétera, que tienen efectos directos o indirectos, temporales o durables sobre las estructuras y el funcionamiento de las ciudades” (Pradilla, 2009).

Como se puede observar, en el marco jurídico encontramos los derechos estipulados en diversas leyes y artículos que supuestamente deberían garantizar la seguridad de las personas al momento de desplazarse y de habitar o concurrir un lugar, pues como estudiante, se pasan al menos cuatro años visitando una misma periferia al menos cinco días a la semana, y por más de seis horas diarias, así que de una manera u otra, es indiscutible volverse parte de ese entorno, y experimentar todo lo que se vive en él, sea positivo o negativo.

Es evidente que la mayor parte del capítulo, resalta las normas que se infringen, así como es evidente que tanto personas de la sociedad civil, empresarios, incluso el mismo gobierno, viola los derechos que se han desarrollado para el bienestar de los ciudadanos en la CDMX, y como ya se ha mencionado, es el mismo Estado quien excluye a las personas al realizar mejoras únicamente en las partes turísticas o más

emblemáticas de La Ciudad, olvidando que el resto de los habitantes, también merecen y necesitan servicios básicos para poder desarrollarse plenamente, como el alumbrado, la pavimentación, la vigilancia, la integración de nuevos medios de transporte, o la simple supervisión de los ya existentes, pero no es algo que se atienda, aun cuando se realizan peticiones constantemente.

Por otro lado, dentro de todas esas fallas gubernamentales, encontramos los aspectos básicos a los que se deberían apegar las instancias al momento de planear e implementar políticas públicas en materia de movilidad y seguridad ciudadana, y es a partir de ellas que se hace la propuesta del Programa en el quinto capítulo, pues se encuentran los actores que estarían involucrados en él. Asimismo, los estudios cualitativos y cuantitativos aplicados, han mostrado aquellos defectos que deben erradicarse y que realmente no son complicados de eliminar siguiendo las normas que se establecieron en este apartado.

CAPÍTULO IV

CONTEXTO: EL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA INSEGURIDAD EN SLT

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública, coordinada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) la mayoría de los casos de victimización en el país ocurren en zonas urbanas, pues es donde se eleva la densidad poblacional, a partir de ello, es que en el año 2010 surge La Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) realizada por el mismo instituto, y ofrece una serie de indicadores con elementos de análisis de percepción y experiencias de la inseguridad pública por personas de 18 años en adelante, a detalle. Los resultados a abril de 2020 mostraron que:

- 73.4% de la población considera en términos de delincuencia, que vivir en la ciudad es inseguro.

En Iztapalapa:

- El 91.3% de la población se siente insegura en la alcaldía. En Tláhuac fue el 86.1%.
- 41.4% se siente inseguro en el automóvil.
- 38.6% se siente inseguro en el trabajo.
- 28.5% se siente inseguro en la escuela.
- El 89.6% de la población manifestó sentirse insegura en el transporte público.
- 76.1% de la población presencié o escuchó sobre robos y/o asaltos en los alrededores de su vivienda.
- El 70.2% identificó disparos frecuentes con armas.

PORCENTAJE DE LA POBLACIÓN DE 18 AÑOS Y MÁS QUE SE SIENTE INSEGURA POR TIPO DE LUGAR MARZO DE 2020 Y SEPTIEMBRE DE 2020
(Porcentaje)



Percepción de Inseguridad en la CDMX

Fuente: Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana ENSU 2020.

https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2020/ensu/ensu2020_10.pdf

Derivado de la alta percepción de inseguridad tanto en la ciudad como en la demarcación, el 64.8% de la población tuvo cambios en sus hábitos por temor a ser víctimas de la delincuencia, por ejemplo: el 76.8% de los Iztapalapenses dejaron de llevar objetos de valor consigo, el 67.7% de las personas, ya no permite que los menores de edad salgan de su vivienda solos, el 57.1% dejó de caminar de noche en alrededores de su vivienda, y el 40.5% dejó de visitar a parientes o amigos.

Lamentablemente las expectativas sobre la delincuencia en Iztapalapa, arrojaron que 65.4% de la población consideró que seguirá igual de mal o empeorará en los próximos meses.

Esta misma encuesta, considera la percepción de desempeño de las autoridades por parte de los ciudadanos. En Iztapalapa 87.6% de la población consideró efectivo el desempeño de la Marina, mientras que del Ejército fue el 88.8%, la Guardia Nacional 71.9%, la Policía Federal 62.6%, la policía estatal 44.2%, y la policía preventiva municipal no aplicó.

Entre las problemáticas en la CDMX, los índices de delincuencia (considerando robos, extorsiones, secuestros, fraudes, etc.) son bastante altos, sólo considerando Iztapalapa con 70.6% y Tláhuac con 75.1%, podemos dar cuenta de la ausencia de regulaciones y orden en el territorio por parte de las autoridades.

En la inseguridad ciudadana, no solo repercuten los temas de violencia, agresiones, y la invasión a la persona y a su integridad física, la percepción de la inseguridad también ha surgido del arrebato del espacio público por automóviles a los peatones. Esto nos lleva a que:

- 76.5% de la población de la ciudad, identifica baches en calles y avenidas,
- 60.1% considera insuficiente el alumbrado público,
- 45.3% se encuentra frecuentemente con calles y avenidas con embotellamiento,
- 41.7% nota coladeras tapadas por acumulación de desechos,
- 37.2% denuncia que los parques y jardines están descuidados,
- 15.3% que los mercados y centrales de abasto están en mal estado tanto para compradores como para vendedores y trabajadores.
- 40.4% considera que el transporte público es deficiente (ENSU, 2020).

El transporte colectivo también genera inseguridad ciudadana en términos de temor ante la posibilidad de sufrir accidentes viales, esto derivado de que los usuarios

aseguran que los operadores conducen mal, y organizan carreras, las cuales han terminado en graves accidentes viales.

Lo anterior nos lleva a recalcar que los gobiernos locales deben encausar sus acciones a que las modalidades en materia de movilidad, se integren y generen una sensación de seguridad de los peatones y ciclistas entre vehículos motorizados, de modo que actividades como caminar, realizar compras de cualquier índole, o circular en medios no motorizados se puedan realizar con el mínimo de riesgo. El aumento de la percepción de seguridad puede venir del desarrollo de infraestructura de alta calidad, una buena pavimentación, mejoras en la visibilidad e iluminación de las áreas públicas, y la presencia de elementos de vigilancia o policía en los que la población confíe.

Como se mencionó antes, la movilidad urbana presenta diferentes retos como la extensión y calidad del transporte público, infraestructura vial, retos ambientales, calidad en la salud pública, regulaciones, entre otros. Por tanto, es importante el trabajo conjunto de gobierno federal y local, sin olvidar que éstos deben trabajar a partir de la participación ciudadana a fin de fortalecer aspectos culturales que permitan el desarrollo social a través de una movilidad ordenada, tales como respeto a los límites de velocidad, a los reglamentos y al uso de transporte masivo.

4.1 Panorama del transporte en la Ciudad de México

Desde 1960, la mayoría de los ciudadanos deciden emigrar a la zona céntrica de la ciudad en busca de mejores oportunidades de vida tanto en empleo, educación y salud; razón por la que las tasas de crecimiento poblacional han aumentado de forma desordenada ante la carencia de una buena planificación urbana, la cual influye en la toma de decisiones sobre la planificación estratégica del transporte.

La Ciudad de México cuenta con 9, 209, 944 habitantes (INEGI, 2020), y brindarle movilidad a cada uno de ellos implica tener un servicio de transporte público masivo bien estructurado.

Los sistemas de transporte en la CDMX se han dividido en dos: el transporte operado por el Estado; y el concesionado, individualmente cuentan con sus propias características y modos de operación, pero ambos movilizan a la población. Los principales sistemas de transporte público de pasajeros operados por el Estado son: el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Servicio de Transportes Eléctricos (STE) aunque ya son pocas las rutas que brindan servicio de este tipo, y el Sistema de Movilidad 1 (M1) anteriormente Ruta de Transporte de Pasajeros RTP y el Metrobus. Mientras que la red de transporte público concesionado se integra por los autobuses, microbuses, y taxis.

Actualmente los servicios de transporte constan de diferentes medios que, si bien permiten la movilidad de la población, lo hacen con deficiencia y baja o nula calidad, lo cual conlleva problemas como la contaminación, el tráfico, pérdida de tiempo entre los traslados, etc.

Tal como se señaló anteriormente, en la CDMX el transporte público se compone de diferentes medios, tales como: metro, tren ligero, tren suburbano, metrobus, trolebús, rutas de transporte público de pasajeros (RTP/ hoy M1), colectivo, autobús suburbano y taxis. En conjunto, realizan un 78.5% de los viajes en la ciudad, el resto se realiza en transporte privado, principalmente en automóvil particular. Los viajes realizados en transporte público son en transporte concesionado colectivo de pasajeros, tanto en microbuses, taxis, y metro.

De acuerdo con datos de la SEMOVI, los microbuses, autobuses y combis trasladan al 67.8% de los pasajeros de la ciudad, mientras que el STC Metro transporta al 38.2%, seguido del taxi con el 11.2%, metrobus con 8.8%, vehículos no motorizados y caminatas realizan el 4.1%. Además, se deben sumar los moto-taxis, los cuales han cobrado fuerza en los últimos años y cubren el 1.1% de traslados (SEMOVI, 2019).

Los servicios de transporte tienen diversos problemas que trascienden en una movilidad de baja calidad. Considerando el aspecto económico, podemos encontrar tres causas para esos problemas, y son: 1) la competencia entre rutas por el pasaje, incluso dentro de la misma ruta por las grandes ganancias que generan las

concesiones otorgadas a los microbuses; 2) los altos costos asociados que dificultan la creación de una red multimodal eficiente; y la tercera se ubica institucionalmente, pues el conservadorismo mexicano continua sumergido en un oscurantismo brutal, donde la falta de mecanismos de coordinación entre las distintas instancias de gobierno, contribuye a la baja calidad de los servicios, los cuales pueden ilustrarse con que los microbuses no funcionan como una red articulada de transporte; que cada ruta se compone por un diverso grupo de concesionarios individuales que están lejos de funcionar como una empresa, y de aquí que la manera en que se organizan se define al interior de cada ruta, y se excluyen las ganancias, pues cada microbús las recolecta para beneficio de su dueño, y son producto del pasaje recolectado, y en consecuencia, se impide dar un servicio de calidad.

Si bien trasladarse es todo un proceso, en la CDMX usar el transporte colectivo implica tardar hasta un 54% más de tiempo para los usuarios que hacerlo en un automóvil propio debido a las condiciones en que operan las unidades, pues la mayoría de las unidades registradas por la Semovi presentan fallas eléctricas y mecánicas, y tienen más de 15 años en uso; y a que el aumento del parque vehicular genera embotellamientos y vuelve lentas las vialidades. A esto se debe sumar que hacer uso del transporte colectivo es inseguro para los usuarios, según datos del INEGI, 9 de cada 10 habitantes declaran sentirse inseguros en el transporte público, incluido el administrado y operado por el gobierno capitalino (INEGI, 2017).

En los últimos años debido a diversos cambios funcionales y morfológicos, la distancia entre una actividad y otra de la vida cotidiana se ha incrementado, lo cual repercute en los tiempos de traslado de las personas, y en consecuencia se origina un incremento de la jornada laboral, académica, etcétera, a partir de los recorridos de casa hacia el lugar de destino.

Según datos de la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México, realizada por el INEGI, el tiempo de traslado promedio de un viaje en transporte colectivo asciende a 1 hora con 5 minutos, por lo tanto, los usuarios usan más de un medio de transporte para llegar a sus destinos tratando

de agilizar los traslados y eso los lleva a un desgaste no solo en tiempo, sino económico (INEGI, 2017).

4.2 Importancia de análisis

La UACM SLT se ubica en la colonia San Lorenzo Tezonco (Pueblo) y colinda con las colonias:

- Lomas de San Lorenzo I
- Lomas de San Lorenzo II
- Año de Juárez
- Barrio Guadalupe, y
- Barrio San Lorenzo Tezonco.

Estas colonias son afectadas por la inseguridad y violencia en distintos puntos que las conectan con la UACM SLT. Para este estudio nos enfocamos en la colonia Pueblo SLT.



Mapa de San Lorenzo Tezonco (Pueblo).

Fuente: Instituto Electoral del Distrito Federal.

<http://secure.iedf.org.mx/screc2010/coloniasRecibe.php?col=SAN%20LORENZO%20TEZONCO%20%28PBLO%29%20|%2007-191>

4.3 Rutas de Transporte

Es preciso señalar que el miedo y la inseguridad tienen un rol importante en este problema, pues se consideran las experiencias, creencias, actitudes, valores, y percepciones de los usuarios del transporte público que colinda con el plantel SLT, debido a que el conjunto de éstas influye en el proceso de demandas y necesidades en materia de seguridad en el transporte y la vía pública.

Como ya se mencionó, a la periferia del campus universitario de SLT, arriban 2 rutas, la 91 proveniente de Taxqueña, y la 119, proveniente de Constitución de 1917.

La ruta 91 es considerada la más segura, pues no es víctima frecuente de asaltos, aunque según declaraciones de los estudiantes y vecinos de San Lorenzo, se debe a que la ruta se conforma por los mismos colonos, y que los delincuentes también son originarios de la zona, por lo tanto, deducen que se conocen y por no afectarse entre ellos, permiten el libre tránsito de las unidades. Pese a que las unidades no son focos rojos delictivos, éstas no son la mejor opción de transporte debido a dos razones: la primera es que la mayoría de los usuarios se dirigen hacia Avenida Tláhuac, y hacia el Cetram Constitución de 1917, por lo tanto, la ruta no les funciona para llegar a sus destinos inmediatos, y fue a partir de ello, que algunas unidades están destinadas a realizar viajes del campus universitario hacia Av. Tláhuac para satisfacer esa necesidad inmediata de transporte. La segunda razón es que las unidades que operan en esta ruta, son unidades antiguas (mucho más que las unidades de la ruta 119), dado a esto, es que las unidades constantemente

presentan fallas mecánicas, y cuando esto pasa, repercute en los tiempos de traslado de los usuarios, pues éstos deben esperar a que pase otra unidad de la ruta para poder continuar su recorrido. Y si no son fallas mecánicas, los microbuses se quedan sin combustible, y los usuarios deben esperar afuera de la estación de carga de gas L.P mientras los operadores cargan, el tiempo de espera asciende a los 15 minutos, además resulta inseguro que los usuarios estén tan cerca de las estaciones de carga de gas, pues podrían sufrir algún accidente o afectación por el olor a gas.



Mapa de la Ruta 91 Taxqueña – Lomas de San Lorenzo.

Fuente: Gobierno de la Ciudad de México. Datos Abiertos Ciudad de México, Rutas y corredores del transporte concesionado.

https://datos.cdmx.gob.mx/dataset/rutas-y-corredores-del-transporte-publico-concesionado?activity_id=5e10c3f4-356e-4d12-bcd9-05def60fa60f

Por otra parte, la ruta 119, de “Auto Transportes Urbanos Ruta 119” siempre ha estado bajo la lupa de la inseguridad, pues desde hace ya varios años, las unidades han sido lugar perfecto para llevar a cabo diversas actividades delictivas y de violencia, tal como veremos más adelante.

Según un reportaje de La Razón México, las rutas con más asaltos en la CDMX incluyen 2 que atraviesan SLT. La primera es la que corre de SLT a San Vicente, la segunda va de Metro Constitución de 1917 a San Lorenzo (La Razón de México, 2020). Siendo la segunda la principal ruta utilizada por los estudiantes de la UACM SLT resulta indispensable analizar los problemas que derivan en y desde ella.



Mapa de la Ruta 119 Metro Constitución de 1917 – UACM SLT.

Fuente: Gobierno de la Ciudad de México: Rutas y corredores del transporte concesionado

https://datos.cdmx.gob.mx/dataset/rutas-y-corredores-del-transporte-publico-concesionado?activity_id=5e10c3f4-356e-4d12-bcd9-05def60fa60f

4.4 Índices delictivos en SLT

Desde la mitad del año 2013, los miembros de la comunidad universitaria del plantel San Lorenzo Tezonco, así como usuarios externos de la ruta 119, han sido víctimas concurrentes de asaltos, los cuales han presentado un gradual crecimiento en los niveles de violencia. El día 25 de junio de ese año, una de las unidades de la ruta ya mencionada, fue asaltada por tres sujetos armados y luego de amenazar a los pasajeros, uno de ellos se opuso y en consecuencia uno de los ladrones accionó su arma, hiriéndolo en la pierna y escapando antes de que llegara la policía y las unidades del Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM), dejando impune el delito cometido.

Para 2014 el circuito universitario de la UACM se convirtió en el blanco de la delincuencia, pues desde las primeras horas del día, hasta que terminaba la jornada académica, los estudiantes eran víctimas de asaltos tanto en la vía pública, como a bordo de las unidades de transporte, y que, según declaraciones, ocurrían de la misma forma, un grupo de jóvenes en motocicletas cerraba el paso a las unidades y provistos con armas de fuego subían y despojaban a los usuarios de sus pertenencias.

En los años subsecuentes en el periodo 2015 - 2017, si bien no se registraron asesinatos en la ruta 119, el índice delictivo continuó aumentando, exponiendo la seguridad de los usuarios de la ruta, pues éstos continuamente eran asaltados, agredidos físicamente e intimidados por los grupos delictivos.

En 2018 Iztapalapa alcanzó las siguientes cifras en distintos ramos:

- 25.4% en homicidio doloso
- 44.8% en robo con violencia
- 10.3% en robo a transeúnte / en transporte colectivo
- 5.3 % en homicidio culposo.

Ese año se registraron 1,225 homicidios dolosos, posicionando a la alcaldía en el cuarto lugar en la tasa de homicidios de la Ciudad de México. Estos datos son relevantes, ya que dentro de los porcentajes se encuentran miembros de la comunidad de la UACM: en primer sitio se encuentra el feminicidio de Mariana Valdés Borges. El segundo fue el homicidio de otro estudiante, quien viajaba a bordo de una unidad de la ruta 119, la cual fue asaltada y dejó un fallecido por impacto de bala. César Ramírez Méndez era estudiante de la carrera de Ingeniería en Sistemas Electrónicos en SLT, y fue asesinado el miércoles 7 de noviembre de 2018, durante un asalto en el transporte público. César abordó un camión de la ruta 119 para dirigirse a su casa, y fue a bordo de la unidad de transporte donde al resistirse al asalto, fue atacado con un arma de fuego y murió al recibir varios impactos de bala. Una vez cometido el asesinato, los asaltantes amenazaron al chofer y abandonaron la unidad corriendo para huir del lugar (ADN 40, 2018).

Con motivos de exigir justicia por el asesinato de César Ramírez, estudiantes, académicos y autoridades del plantel, marcharon desde el plantel hasta la sede de la Alcaldía, en protesta por el clima delictivo y violento en los que se sumerge San Lorenzo. En la Alcaldía exigieron a las autoridades dar solución a la inseguridad, ante lo cual, la alcaldesa Clara Brugada destinó unidades de transporte que sería de uso exclusivo para estudiantes y trabajadores del plantel, además se establecieron mesas de trabajo para dar seguimiento al mejoramiento urbano en las inmediaciones del plantel, pues se manifestó que los asaltos aumentaban conforme el sol se ocultaba, y la zona carecía de luminarias y de presencia del personal de seguridad.

Parte de las medidas implementadas por la alcaldesa, fueron el transporte exclusivo, y la colocación de una estación del C5 Iztapalapa, en la entrada principal del plantel, además, cada unidad de transporte que salía, era acompañada por un par de policías en motocicleta hasta la avenida Tláhuac, posteriormente, las unidades eran resguardadas por otros elementos de seguridad en Av. del Árbol y en el Periférico. Lamentablemente estas medidas se terminaron a la par del semestre 2018 II, y la inseguridad volvió al poco tiempo. Los estudiantes en periodo

vacacional estuvieron a salvo de esa ruta, pero los habitantes de San Lorenzo, continuaron experimentando asaltos. Definitivamente el 2018 fue un año violento y agitado para la comunidad de la UACM SLT.

Ahora veamos, entre los meses de enero y abril de 2019, se registraron 110 homicidios dolosos. En marzo de ese año, Iztapalapa registró un total de 3,265 denuncias, y 872 de éstas fueron a delitos de alto impacto. Y según datos del Boletín Estadístico de la Incidencia Delictiva en la Ciudad de México, al mes de septiembre del 2019, en la alcaldía Iztapalapa hubo 3,058 delitos en distintos ramos evaluados, donde 253 fueron delitos contra la vida y la integridad corporal. Y sólo en ese mes, 564 personas fueron víctimas de robo en transporte público colectivo, 306 de ellas con violencia, y 258 sin violencia. Y a estas debemos sumarle 57 delitos en transporte público individual taxi donde 26 fueron aplicados con violencia.

Desde finales del año 2018, en la CDMX, se implementó el programa “Senderos Seguros” por parte de la Secretaría de Obras y Servicios, este programa tiene como objetivo garantizar la seguridad de los estudiantes en las inmediaciones de planteles educativos, a través de diversas acciones de mejoramiento y mantenimiento del espacio público, con mejor iluminación y mayor vigilancia en los tramos que han sido detectados de alto riesgo para la ciudadanía.

Aunque “Senderos seguros” inicialmente fue pensado e implementado en 29 sedes de la UNAM y 24 del IPN para contrarrestar la presencia de porros en estas instituciones educativas, debido a los altos índices delictivos en San Lorenzo Tezonco y sus colonias aledañas, el gobierno capitalino decidió implementar el programa en distintos puntos de la alcaldía denominados “focos rojos”.

En Iztapalapa también se han implementado “Senderos Seguros: Camina Segura”, dedicado a mujeres, el cual tiene los mismos objetivos que sendero seguro para estudiantes, y está complementado con la intención de proteger a las mujeres en la vía pública con la instalación de botones de pánico que conectan con el Centro de Comando, Control, Computo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5), los cuales pueden presionar y accionar en caso de ser víctimas de

cualquier delito para que las autoridades arriben al lugar del incidente y brinden el apoyo necesario.

Con la finalidad de mantener la seguridad de los colonos de SLT, el 14 de noviembre de 2019 la alcaldesa Clara Brugada inauguró el sendero “Camina Seguro San Lorenzo”, que corre de Avenida Zacatlán, Avenida Tláhuac, hacia Avenida del Árbol. No obstante, el 15 de noviembre Erick López Galicia, hermano de una estudiante de la UACM SLT fue asesinado a solo 350 metros del “sendero seguro”, el hecho ocurrió en las calles Vista Hermosa esquina con Flor del Ejido (Reforma Ciudad, 15 de noviembre de 2019).

A consecuencia de los altos niveles de inseguridad en la zona, a partir de mayo de 2019, las unidades de transporte de 8 rutas que recorren Iztapalapa comenzaron a ser monitoreadas desde el C5 del gobierno de la CDMX, a través de videocámaras que fueron instaladas en las unidades con el fin de reducir los robos en el transporte público. Esta medida, fue operada en coordinación con el programa “Transporte Seguro” en el cual, oficiales de la policía auxiliar iban a bordo de las unidades (La Jornada, 28 de mayo de 2019).

Entre esas ocho rutas, se encuentra la polémica ruta 119, pues es una de las más conflictivas con las que se ha encontrado la alcaldía, y a pesar de las medidas implementadas tanto por el gobierno capitalino como el local, no se logró disminuir el índice delictivo a bordo de las unidades de dicha ruta. Los asaltantes al poco tiempo de la operación del programa, identificaron los puntos donde los policías abordaban las unidades, y las cámaras a pesar de funcionar, la atención al delito era bastante lenta y cuando las autoridades arribaban al lugar, los asaltantes ya se habían marchado con gran ventaja de tiempo.

Para el mes de abril del 2022 como parte del Programa de Sendero Seguro y luego de las gestiones efectuadas por la Coordinación del Plantel ante la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP), se consiguió que el servicio de transporte seguro y económico se brindara para la comunidad con origen a destino de la estación de metro Constitución de 1917, y desde la estación de metro Tláhuac, hacia el estacionamiento de estudiantes del Plantel SLT de la UACM, y

desde el plantel hacia dichas estaciones de metro. En los horarios 7:45 am, y 20:45 pm. Los requisitos para abordar las unidades fueron: mostrar la credencial de la universidad o bien la tira de materias, y respetar las medidas de seguridad indicadas por el operador.

El 22 de abril del mismo año, a través de una circular el coordinador del plantel, Juan Carlos Aguilar Franco, dio a conocer el beneficio obtenido para la comunidad estudiantil, e hizo una invitación a utilizar el servicio de transporte a fin de garantizar la continuidad de éste. Sin embargo, hay que señalar que la cantidad de estudiantes supera la capacidad de una o dos unidades que prestan el servicio, además ¿qué pasa con el resto de los horarios? Hay estudiantes desde las 7:00 am, hasta las 10:00 pm, y la mayoría de ellos requiere hacer uso de un transporte público para trasladarse a sus hogares y a falta de más horarios destinados para las unidades seguras de RTP, deben abordar las unidades de las rutas 119 o 91, exponiéndose a ser víctimas de algún delito o violencia.

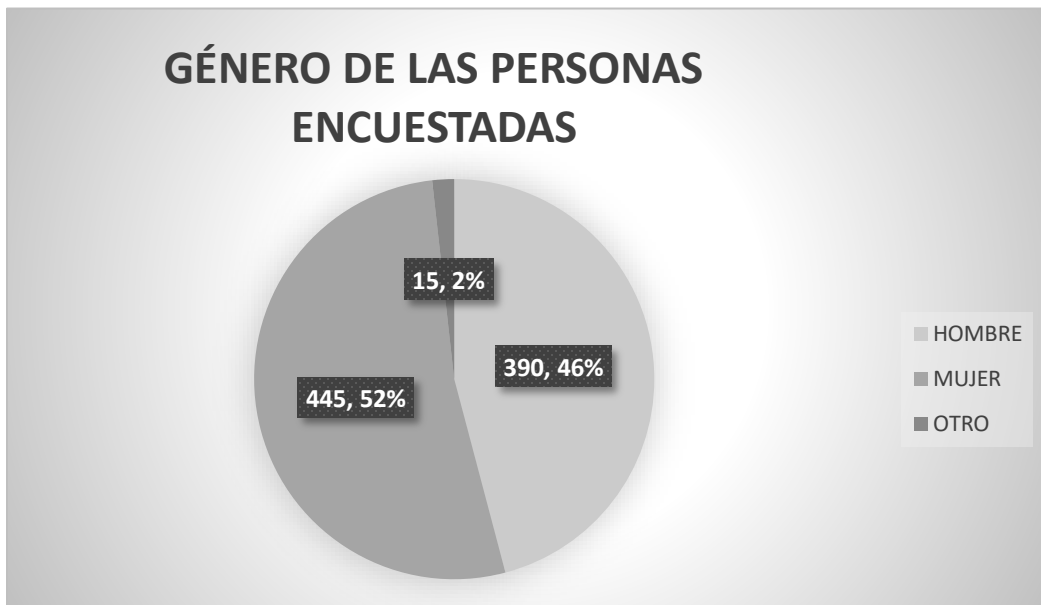
San Lorenzo Tezonco es una clara muestra de que la delincuencia afecta seriamente al transporte público, pues ésta se puede percibir desde la inseguridad que se vive en las zonas aledañas a las estaciones, a la casa de estudios, y dentro de las mismas unidades de transporte, y el hecho de que sólo se manejen dos horarios del servicio de transporte seguro prestado por la RTP, deja desprotegidos al resto de los usuarios a lo largo del día.

Como se mencionó en el primer capítulo, se aplicaron encuestas y cuestionarios con enfoques cualitativos y cuantitativos. El objetivo de realizar tales sondeos fue analizar los aspectos que se relacionan con la problemática de inseguridad en el transporte público colindante con el plantel, así como en el transporte interno.

Los resultados de 850 muestras realizadas a miembros de la comunidad universitaria demostraron lo siguiente:

- 445 personas son mujeres, 390 son hombres, y 15 son de otro género no especificado.

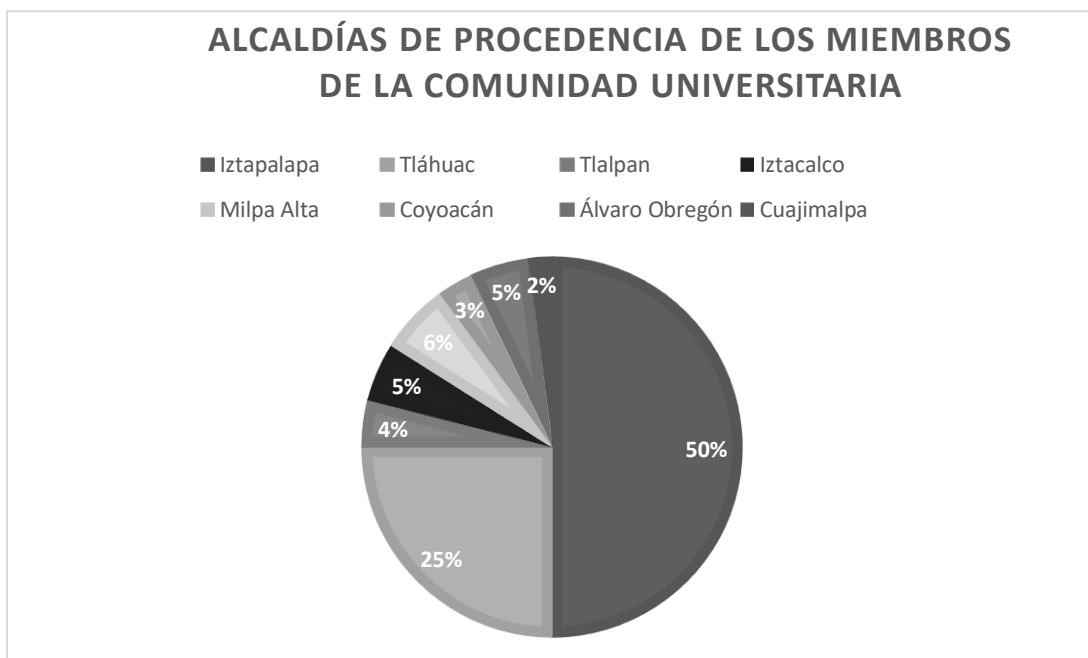
GÉNERO DE LAS PERSONAS ENCUESTADAS



Fuente: Elaboración propia con datos del trabajo de campo.

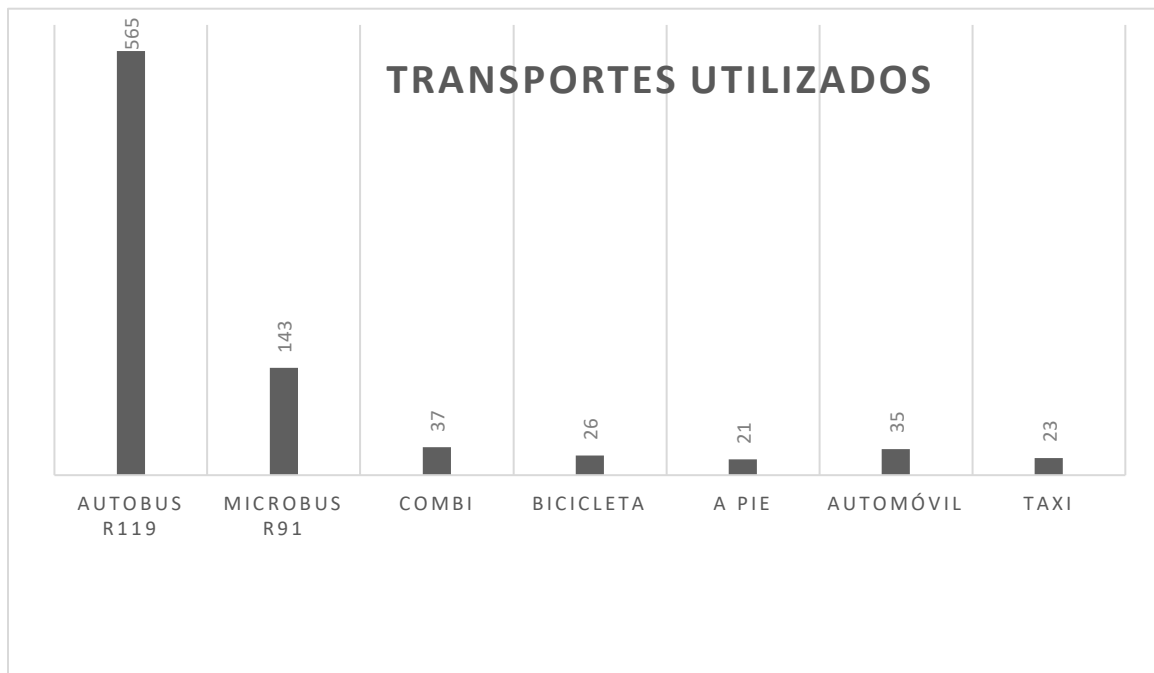
- La mayoría de personas reside en la alcaldía Iztapalapa. Seguida de otras alcaldías como Tláhuac, Tlalpan, Iztacalco, Milpa Alta, Coyoacán, Álvaro Obregón, y una minoría de Cuajimalpa.

ALCALDÍAS DE PROCEDENCIA DE LOS MIEMBROS DE LA COMUNIDAD UNIVERSITARIA



Fuente: Elaboración propia con datos del trabajo de campo.

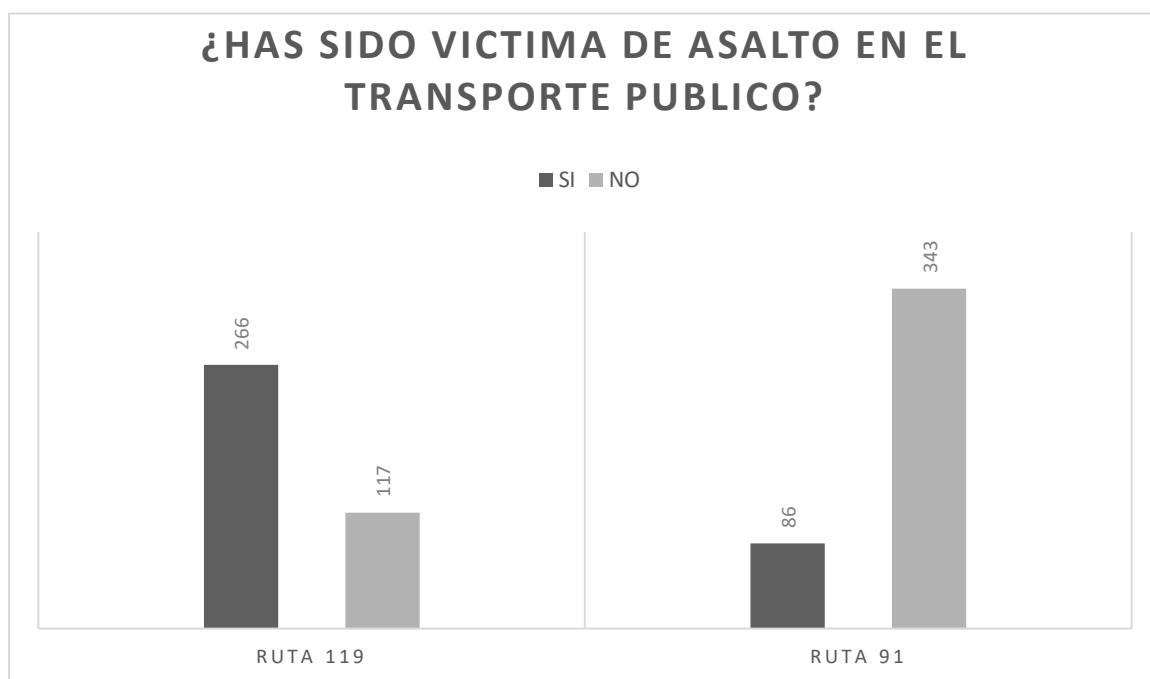
- 565 miembros utilizan los autobuses de la ruta 119 para trasladarse al plantel.
- 143 miembros utilizan los microbuses de la ruta 91, de los cuales 28 van hacia taxqueña, y el resto utilizan la ruta como medio de conexión con Avenida Tláhuac y Periférico.
- Sobre otros medios de transporte: 37 personas utilizan combi; 26 arriban en bicicleta; 21 llegan a pie; 35 en automóvil y 23 en taxi.



Fuente: Elaboración propia con datos del trabajo de campo.

- Una de las preguntas más importantes fue ¿has sido víctima de asalto en el transporte público? Y la mayoría de respuestas fue SI (352), 266 a bordo de autobuses de la ruta 119, y 86 en microbuses de la ruta 91. Mientras que (460)

personas respondieron que NO, 117 a bordo de la ruta 119 y 343 a bordo de microbuses de la ruta 91, dejando así un rango de diferencia bastante corto. Además, la ruta 119 tomó la delantera en percepción de inseguridad, debido al ambulante y a los constantes asaltos.



Fuente: Elaboración propia con datos del trabajo de campo.

- Siguiendo la línea de inseguridad, la percepción de inseguridad es alta, pues 7 de cada 10 usuarios se sienten inseguros a bordo de las unidades de autobuses de la ruta 119. Esa percepción aumenta en puntos específicos que ésta recorre, como el cruce de Periférico y San Lorenzo; y Av. del árbol esquina con Palmilla.
- Sobre el cuestionamiento del motivo por el cual toman esas rutas de transporte, se indicó que: son la única opción, son los que los dejan más cerca del plantel, o que es su opción más barata.
- Ante la situación de asaltos se cuestionó si les gustaría que existiera una ruta exclusiva para alumnos y trabajadores de la UACM, a lo cual 731 personas

respondieron que si, 70 respondieron que no y 49 respondieron que no les interesa.



Fuente: Elaboración propia con datos del trabajo de campo.

- Respecto a la calidad del servicio de los choferes de las unidades de transporte se detectó que la mayoría de usuarios la percibe como regular.

En lo que respecta al autobús que ofrece la universidad desde y hacia el Cetram Constitución de 1917, los datos arrojados son:

- La espera para saber si saldrá el autobús oscila entre los 15 y 20 minutos,
- La unidad se satura en menos de 10 minutos,
- Su trayecto es muy largo y se pierde mucho tiempo si se va hasta el Cetram,
- El servicio no es regular,
- Los usuarios se sienten seguros ya que no abordan personas externas, ni se permite el ambulante.

- Representa un ahorro económico para los usuarios debido a que el servicio es gratuito.

A causa de los daños producidos por la inseguridad en la zona, y derivado de los datos que se obtuvieron de las encuestas y cuestionarios señalados anteriormente, se hace la propuesta de un programa de política pública atendiendo a la necesidad de un transporte seguro que brinde servicio continuo durante toda la jornada académica y/o en su caso, laboral. Dicha propuesta parte de hechos como: la notoria ineficiencia que tienen las rutas de transporte tanto externas, como el servicio de transporte que ofrece la universidad; la inseguridad a la que se exponen a los miembros de la comunidad universitaria al utilizar dichas rutas; la necesaria creación de un sistema de transporte que permita a los miembros de la comunidad universitaria trasladarse de forma cómoda, directa y segura hacia y desde el plantel.

Gracias a que los resultados de las encuestas permitieron conocer los lugares de procedencia de los estudiantes, en el programa propuesto se exponen tres rutas que servirían como puntos medios de conexión entre traslados para los usuarios de éstas. Igualmente, se conocieron las problemáticas recurrentes a las que se enfrentan los usuarios de transporte público, por lo que en el siguiente capítulo se origina un plan de trabajo que permita una continua y correcta evaluación del sistema de transporte, para así garantizar su eficacia, seguridad y resiliencia.

CAPÍTULO V

PROPUESTA DE POLÍTICA PÚBLICA PARA LA UACM SAN LORENZO TEZONCO PARA UN TRANSPORTE SEGURO

El presente apartado pretende plasmar la propuesta de un programa en materia de transporte, que sea de uso exclusivo para los miembros de la comunidad de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México plantel San Lorenzo Tezonco. Cabe señalar que este programa surge desde la necesidad de un transporte seguro, pues como se mencionó antes, se han perdido vidas a bordo de las unidades del transporte público colindante con la universidad, entre ellas, la de un estudiante del plantel. La propuesta tiene como objetivo, llenar el vacío de ideas alternativas con un programa de transporte que incluya la efectiva aplicación de las políticas estatales a favor del viajero urbano, y del desarrollo de estructuras económicas autosostenidas, centradas en el trabajo que sean capaces de dar sustento a la movilidad y seguridad social que se requieren para confrontar la inseguridad en San Lorenzo Tezonco.

A continuación, se presenta el programa.

- Lineamientos
- Glosario
- Marco normativo
- Lineamientos básicos para la elaboración del programa: Consideraciones y antecedentes
- Objetivo general
- Objetivos específicos
- Objetivos, estrategias y líneas de acción
- Cobertura y población que atenderá el programa
- Diagnóstico
- Operación del programa
- Evaluación del programa

LINEAMIENTOS

Primero: Los presentes Lineamientos tienen la finalidad de regir el diseño, implementación y evaluación del Programa de transporte seguro para estudiantes universitarios y miembros de la comunidad universitaria de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México. Para la difusión y promoción del Programa podrá referirse a él como “Programa Oriente Seguro”.

Segundo: Para efectos de los presentes Lineamientos, se brinda el siguiente

Glosario de términos:

- **Política Pública:** Conjunto de acciones, estrategias y programas vinculados entre gobierno y sociedad que, articulan, potencian y garantizan el bienestar y la calidad de vida de la sociedad.
- **Movilidad urbana:** Todo desplazamiento de personas y mercancías de un lugar a otro.
- **Inseguridad:** Temor por parte de las personas de ser víctimas de alguna acción que pueda irrumpir su bienestar.
- **Transporte público:** Servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros, al cual se accede mediante el pago de una tarifa determinada, y se lleva a cabo con horarios, rutas y paradas específicas.
- **Programa:** Programa de transporte Oriente Seguro. Conjunto de acciones que atiendan y promuevan los derechos de movilidad en pro del bienestar social, así como del mejoramiento de sus condiciones de vida en los ámbitos: educativos, profesionales, de esparcimiento, seguridad social; y la reducción de la desigualdad en términos de movilidad.
- **Transparencia:** Práctica institucional que, bajo el principio de publicidad, tiene por objeto difundir de manera objetiva, oportuna, veraz y sistemática, la información pública gubernamental relativa a los programas de desarrollo social, así como procurar el derecho de acceso a la misma y la rendición de cuentas derivadas del gasto de los recursos aplicados a dicho programa.

- **Lineamientos básicos:** Lineamientos básicos considerados para la elaboración del programa.
- **Instancias responsables:** Entidades, dependencias o instituciones que ejecutan programas en el ámbito de su competencia.
- **UACM:** Universidad Autónoma de la Ciudad de México.
- **SLT:** (Plantel) San Lorenzo Tezonco.

MARCO NORMATIVO:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Constitución Política de la Ciudad de México
- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
- Ley General para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia
- Ley de Movilidad de la Ciudad de México
- Secretaría de Movilidad (SEMOVI)
- Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM).

LINEAMIENTOS BÁSICOS, JURÍDICOS Y SECUENCIALES PARA LA ELABORACION DEL PROGRAMA ORIENTE SEGURO

Se han formulado los lineamientos básicos para la elaboración del programa Oriente Seguro, con la finalidad de dar cumplimiento a los derechos a la movilidad y la seguridad ciudadana, establecidos en la Constitución Política de la Ciudad de México en sus artículos 4, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19 y demás relativos.

Considerando que:

- I. De conformidad a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el artículo primero se establece que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.
- II. El artículo 21 dispone que la seguridad pública es una función del Estado a cargo de la Federación, las entidades federativas y los municipios, cuyos fines son salvaguardar la vida, las libertades, la integridad y el patrimonio de las personas, así como contribuir a la generación y preservación del orden público y la paz social. La seguridad pública comprende la prevención, investigación y persecución de los delitos, así como la sanción de las infracciones administrativas, en los términos de la ley. Además, el Ministerio Público y las instituciones policiales de los tres niveles de gobierno deben coordinarse entre sí para cumplir los objetivos de la seguridad.
- III. En el artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se establece que la división territorial de la CDMX para efectos de su organización administrativa, así como el número, la denominación y los límites de sus demarcaciones territoriales, serán definidos con lo dispuesto en la constitución política local, por tanto, el gobierno de las demarcaciones

territoriales de la Ciudad estará a cargo de las Alcaldías, las cuales son órganos político administrativos.

- IV.** Por su parte, la Constitución Política de la Ciudad de México establece en su artículo 13 apartado E, que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficacia, calidad e igualdad. Mientras que en el apartado E 2 establece que La Administración Pública de la Ciudad de México proporcionará los medios necesarios para que los ciudadanos puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a bienes y servicios, así como a las oportunidades que ofrece la ciudad.
- V.** El artículo 71 de Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano establece que las políticas y programas de movilidad deberán procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos; y establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el mejoramiento de la infraestructura vial y de movilidad.
- VI.** El artículo 1° de la Ley General para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia, indica que dicha norma tiene por objeto establecer las bases de coordinación entre la Federación, los Estados, la ciudad de México y los Municipios en materia de prevención social de la violencia y la delincuencia en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Pública, previsto en el artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- VII.** Acorde con el artículo 1° de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, las disposiciones establecidas en la Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto. Asimismo, establece que, para la conducción de todo vehículo motorizado, se deberá portar licencia para conducir en todo momento, junto con la documentación establecida en la Ley y otras

disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio.

- VIII.** En su artículo 7° la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios de: seguridad, accesibilidad, eficiencia, igualdad, calidad, resiliencia, multimodalidad, sustentabilidad y participación y corresponsabilidad social.
- IX.** El quinto numeral del artículo 11 de la misma ley, establece que se deben celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, con los sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad. Y siguiendo esta corresponsabilidad social y académica, surge la propuesta del programa Oriente Seguro.
- X.** En el artículo 12 se deroga a la SEMOVI a regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la prestación de los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, conforme a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad.
- XI.** El artículo 15 de la misma ley, establece que las Alcaldías tienen como atribución procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad.

Antecedentes:

Debido a que la problemática de la inseguridad en el transporte público ha tomado fuerza en los últimos años, principalmente en las zonas de gran densidad poblacional, y con limitadas vías de comunicación; se busca promover la ampliación de los sistemas de transporte público a través de la implementación de políticas de

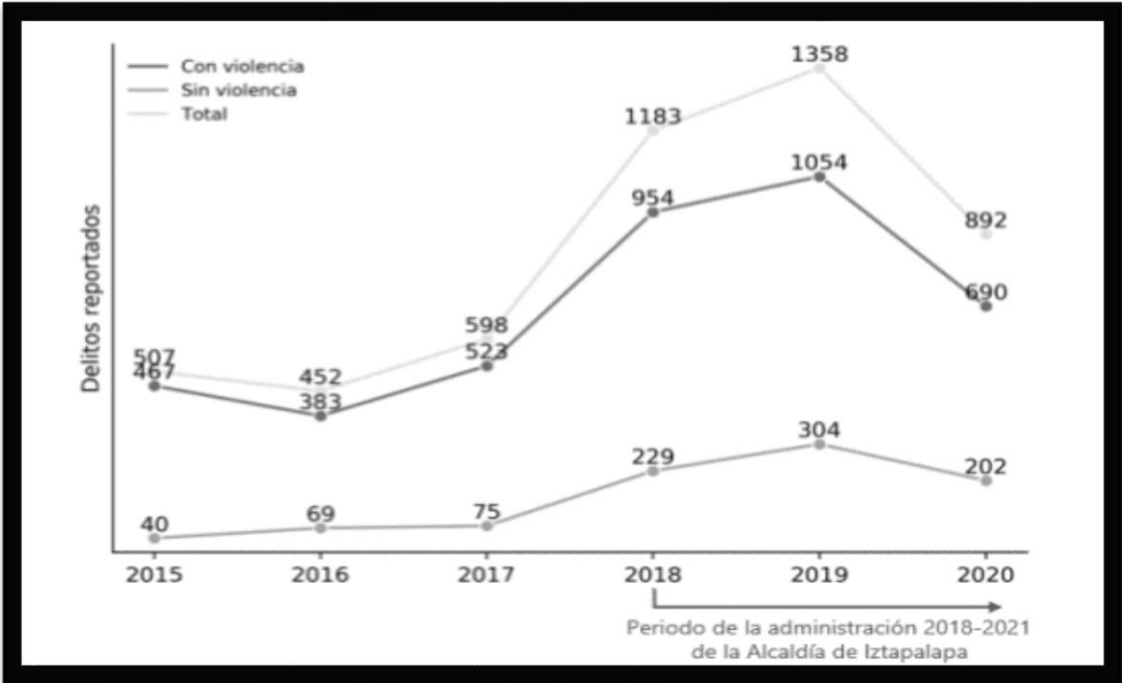
movilidad creadas por la ciudadanía, e impulsadas por el gobierno de la CDMX y las alcaldías.

Aunado a lo determinado en los capítulos anteriores, en el año 2017, las autoridades de la Alcaldía Iztapalapa crearon una mesa de trabajo con las autoridades de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México plantel San Lorenzo Tezonco, debido a que en el transcurso del segundo semestre del año, los estudiantes y vecinos del plantel, fueron víctimas de una ola delictiva, que disminuyó con la intervención gubernamental donde se instaló una unidad móvil del Centro de Comando, Control, Computo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5) en la entrada principal del plantel, además, la alcaldía brindó apoyo de transporte exclusivo para la comunidad universitaria. Ambos apoyos se terminaron con el semestre 2017 II.

Para 2018, se desató una nueva ola de delincuencia mucho más violenta, los asaltos, robos, y asesinatos fueron hechos que marcaron ese año. El asesinato de Cesar Ramírez Méndez, estudiante de la UACM SLT, a bordo de una unidad de transporte de la ruta 119 (Constitución de 1917 – San Lorenzo Tezonco), el 8 de noviembre de ese año, detonó una marcha de estudiantes, trabajadores, profesores y vecinos de San Lorenzo, hacia la Alcaldía Iztapalapa, donde la alcaldesa Clara Brugada atendió sus demandas, creando una nueva mesa de trabajo con la universidad. El plan de trabajo fue el acompañamiento de una o dos patrullas de seguridad pública en diferentes tramos que la ruta recorre, lamentablemente el trabajo también terminó a la par del semestre 2018 II.

En lo que corresponde a los años 2019, 2020 y 2021 los asaltos en las unidades de transporte de la ruta 119, no cesaron, y aunque debido a la pandemia de Covid-19 que se presentó en estos años, los estudiantes y demás miembros de la comunidad universitaria dejaron de frecuentar la zona y de utilizar las rutas que tienen base en la periferia del plantel, los vecinos de San Lorenzo Tezonco continuaron siendo víctimas de la delincuencia. Por ende, se señala que los usuarios de las rutas de transporte 119 y 91 están constantemente expuestos a diferentes riesgos que van desde accidentes por fallas mecánicas de las unidades, la falta de capacitación de los operadores; la mala operación de las unidades, la saturación o exceso de carga

de pasaje; el comercio ambulante; riesgos sanitarios como plagas o contagio de enfermedades virales; y la delincuencia como robos, extorsión, hasta secuestros y asesinatos.

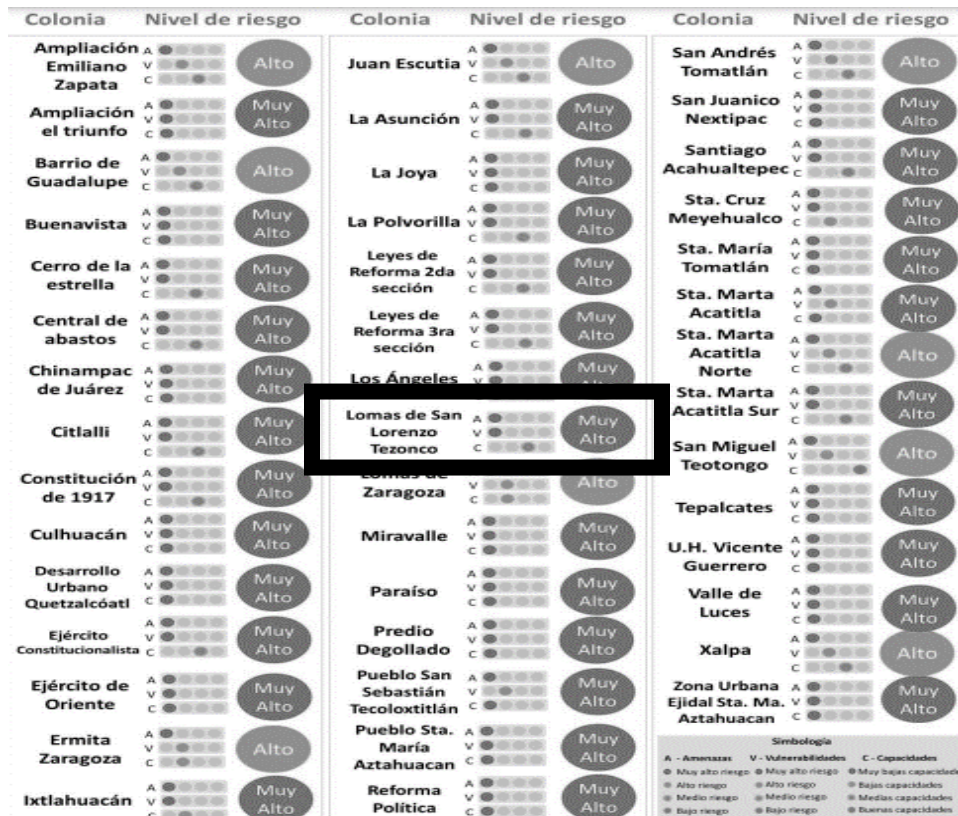


Delitos reportados por robo en transporte público en Iztapalapa, 2015 – 2020.

Fuente: UNODCity. 2021.

Por años, Iztapalapa ha encabezado los índices de inseguridad y delincuencia en distintos ramos. Determinadas zonas y colonias de la demarcación se han caracterizado por ser focos rojos, entre ellos encontramos San Lorenzo Tezonco, considerado el tercer punto más inseguro de la Ciudad. De acuerdo con un estudio realizado por la Secretaría de Seguridad Pública, la mayoría de los robos a

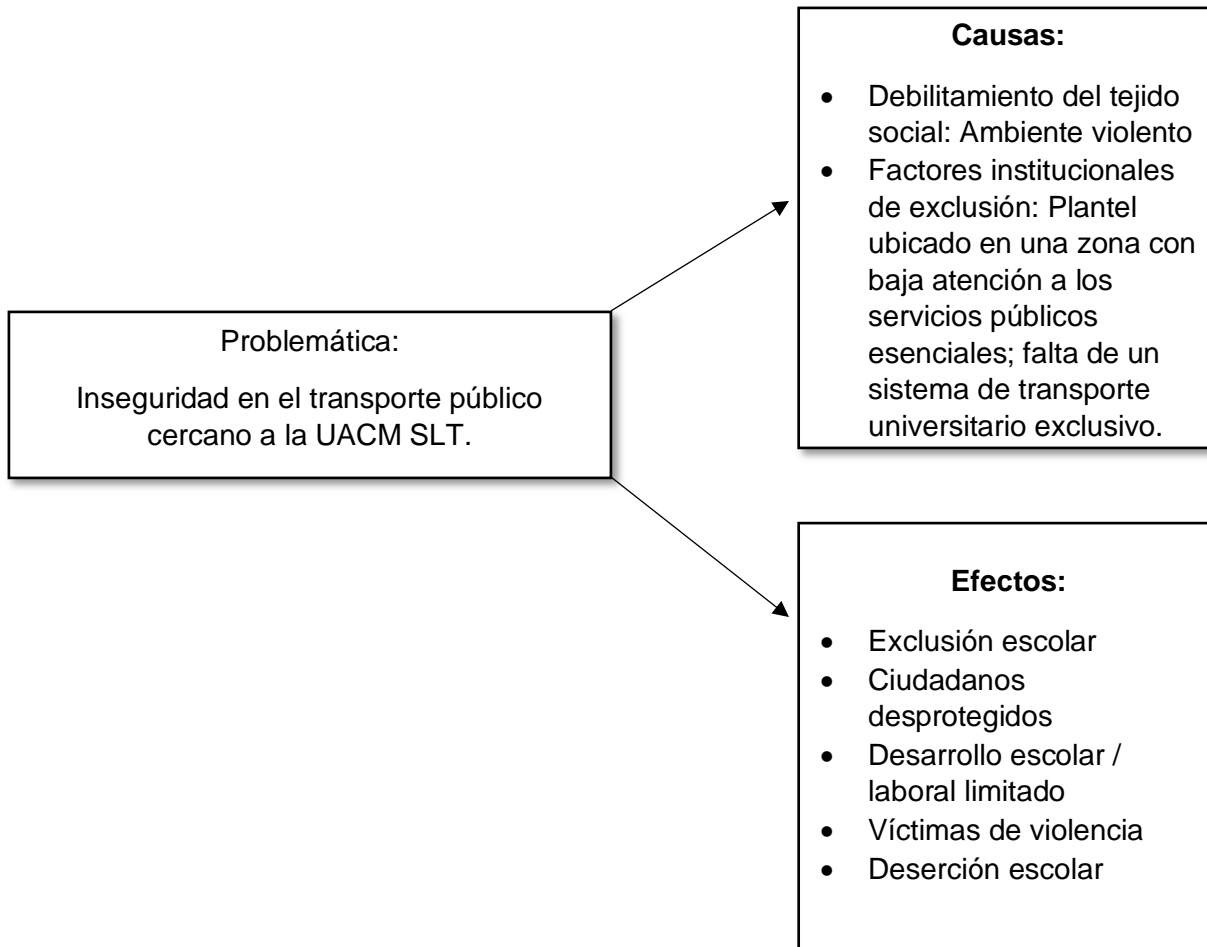
transporte público ocurren en la mañana entre las 05:00 y las 11:59 horas, y los días más robados son los lunes, martes y jueves (UNODCity, 2021).



Nivel de riesgo en las colonias de Iztapalapa

Fuente: Reporte Iztapalapa. UNODCity. 2021

En ese mismo estudio, al año 2020 se sigue contemplando a San Lorenzo Tezonco como una colonia con un muy alto nivel de riesgo.



Mapa de causas y efectos de la problemática atendida.

Fuente: Elaboración propia.

Intervención del Programa:

Valoración: El Programa contempla que las unidades de transporte se establezcan en tres rutas favorables para los estudiantes y trabajadores.

Efectos: El Programa prevé que los efectos sean positivos, ya que atiende un servicio esencial para la vida cotidiana: la movilidad, involucrando tiempos de traslado más cortos, servicio de calidad, y seguridad para sus usuarios.

Progresividad: Debido a la exclusividad del servicio, se contempla eliminar la inseguridad a bordo de las unidades de transporte, por ello tendrá aceptación por parte de la comunidad universitaria, además con la inclusión de personas con discapacidad parcial, total, temporal y/o permanente, la aceptación será mayor.

OBJETIVOS DEL PROGRAMA

El programa tendrá los siguientes objetivos:

Objetivo general:

El programa Oriente Seguro tiene como objetivo contribuir al bienestar de hombres y mujeres, estudiantes y trabajadores de la UACM SLT, que deben trasladarse en unidades de transporte público, el cual está sujeto a inseguridad, exponiendo a los usuarios a ser víctimas de algún delito.

Objetivos específicos:

- a) Mitigar el nivel de inseguridad al que se exponen los miembros de la comunidad de la UACM SLT, al hacer uso del transporte público externo, a través de la creación de una red de transporte de uso exclusivo.

- b) Colaborar a la creación de una red de transporte que no compita por territorio ni usuarios, sino que se enfoque en brindar un servicio de calidad e incluyente.
- c) Fungir como programa piloto que con el tiempo pueda ser extendido a la comunidad de SLT (población beneficiaria) y de esta forma contribuir a salvaguardar a los usuarios del transporte público en la zona.

Además, el programa Oriente Seguro como parte de sus objetivos, estrategias y líneas de acción, contempla:

- a) Crear una red de transporte, compuesta por tres rutas: Constitución de 1917-UACM SLT; Canal de Chalco-UACM SLT; y Metro Tláhuac-UACM SLT, de origen a destino;
- b) Desarrollar y fortalecer mecanismos de coordinación efectiva entre el Gobierno de la Ciudad, la Alcaldía Iztapalapa y los usuarios (beneficiarios) en las materias de movilidad, transporte urbano y seguridad ciudadana;
- c) Impulsar las relaciones intergubernamentales para reducir la incidencia de los delitos que más afectan el patrimonio de las personas usuarias del transporte público;
- d) Impulsar el desarrollo académico dedicado al desarrollo de herramientas y aplicaciones en diversas plataformas para identificar la ubicación y la hora exacta de arribo de las unidades de transporte a los puntos centrales de transferencia.
- e) Dado que la UACM se ha caracterizado por el apoyo educativo a personas con alguna discapacidad, en materia de transporte también se atenderá a esta población. Por lo tanto, la accesibilidad a personas con discapacidad permanente o temporal estará garantizada con unidades de transporte adecuadas, reservando espacios para elevadores y sillas de rueda, así como señalizaciones para personas invidentes;
- f) Fortalecer la profesionalización, infraestructura y equipamiento de las redes de transporte;

- g) Capacitar a los operadores de las unidades de transporte para la correcta operación de las unidades y el correcto servicio que deben brindar a los usuarios, e
- h) Implementar mecanismos de control y supervisión de las unidades de transporte, de los operadores, y de los usuarios, con el fin de mejorar y mantener la excelente calidad en los servicios.

COBERTURA Y POBLACIÓN QUE ATENDERÁ EL PROGRAMA

Cobertura:

El programa tendrá cobertura en las rutas de origen a destino: Constitución de 1917 – UACM SLT; Canal de Chalco – UACM SLT; Metro Tláhuac – UACM SLT.

Alcance:

Los lineamientos básicos serán de observancia general para todas las rutas sugeridas de origen a destino, y durante todo el horario escolar, correspondiendo a la malla horaria del plantel

Población Potencial:

Estudiantes, docentes, personal administrativo, técnico y manual de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México plantel San Lorenzo Tezonco (UACM SLT).

Población Objetivo:

Proporción de la comunidad universitaria de la UACM SLT, que hace uso de medios de transporte público para trasladarse desde y hacia dicho plantel.

Coordinación:

Coordinación entre Servicios Administrativos de Oriente Seguro, la UACM SLT, la Alcaldía Iztapalapa y la SEMOVI.

OPERACIÓN DEL PROGRAMA

Programa Oriente Seguro: Unidad UACM San Lorenzo Tezonco

Unidad normativa: Oriente Seguro y UACM SLT

Programa mediante el cual la comunidad de la UACM SLT puede acceder a una red de transporte público, unidades y trato dignos y seguros.

Este servicio lo realiza: La UACM SLT, a través de una red de transporte para estudiantes, profesores y trabajadores del plantel que requieran transportarse desde puntos centrales hacia la universidad y viceversa.

El Programa Oriente Seguro se implementa a través de una estrategia de mediano plazo que consta de cinco ejes:

1. **Comunidad viajera:** Tiene la finalidad de crear una red de transporte de uso exclusivo para la comunidad de la UACM SLT para garantizar la seguridad del usuario, para ello adecua el servicio desde tres rutas:

✚ Metro Constitución de 1917 – UACM SLT – Constitución de 1917

✚ Metro Tláhuac – UACM SLT – Metro Tláhuac

✚ Canal de Chalco – UACM SLT – Canal de Chalco

Los puntos resuelven el requerimiento de conveniencia de los usuarios, pues considera la cobertura del sistema, y la necesidad de hacer trasbordos de forma segura y confiable con otros medios de transporte.

La comunidad universitaria de SLT asciende a los 6800 estudiantes, por lo cual se demandan mínimo 21 camiones en circulación constante.

Y se requiere el establecimiento de los horarios de transporte de acuerdo con la malla horaria establecida para el plantel; asimismo opera con los requerimientos específicos del transporte público de la CDMX, para certificar una movilidad segura.

2. **Programa Incluyente:** El programa tiene como finalidad incluir a todas las personas con alguna discapacidad, por lo tanto, se deberá hacer uso de camiones adecuados, con elevadores y áreas para personas con silla de ruedas, así como guías en el piso para personas invidentes o débiles visuales.

3. **Eficiencia administrativa y Calidad:**

- Se coordinarán acciones para garantizar que el servicio de transporte de pasajeros sea de alta calidad, eficiente, racional y cuente con un óptimo funcionamiento y equilibrio financiero.
- Se diseñarán estrategias para el aprovechamiento racional de vialidades y administración del tránsito.
- Se procurarán las condiciones que permitan establecer una tarifa justa.
- Se implementarán horarios de transporte tanto para el turno matutino como para el vespertino, garantizando la seguridad de la mayoría de los viajeros universitarios.
- La red de transporte incluirá programas de seguridad pública y protección civil.

4. **Red sin vicios:** Al contar con una red estructurada tanto de transporte, como de población objetivo, los operadores no deberán competir ni al interior ni al exterior de la ruta por el pasaje, de esta forma, se evitará la creación de comportamientos distantes de un servicio de calidad. También se realizará la rotación de operadores en las distintas rutas y horarios con la finalidad de evitar vicios y compadrazgos entre ellos.

5. **Cuota/monto de pasaje:** El costo por el uso del transporte será conforme a la tarifa establecida por las autoridades de la CDMX de acuerdo a la distancia recorrida. Siempre pretendiendo que el pago sea menor a esa tarifa, se podrán

hacer convenios de subsidios que no afecten la economía básica para dar mantenimiento a las unidades y éstas se encuentren en perfecto estado.

Selección de beneficiarios

Para acceder a las unidades de transporte seguro, los estudiantes y trabajadores del plantel interesados, deberán tramitar la credencial de transporte universitario, expedidas por Oriente Seguro, y UACM SLT, para lo cual deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Demostrar que son miembros **ACTIVOS** del plantel: los estudiantes con la tira de materias del semestre en curso; mientras que profesores y trabajadores de la Universidad deberán presentar su credencial de empleado.
- Entregar copia de su identificación oficial (INE) actualizada y,
- Copia del último comprobante de domicilio que coincida con la dirección del INE.

La autoridad dará veracidad de los documentos y registrará la información para proceder a la toma de fotografía digital de los usuarios, la cual será parte de la credencial para acceder a las unidades de transporte.

Lo anterior tiene la finalidad de crear un padrón de usuarios, con el cual se pueda mantener cerrado el círculo de transporte universitario, y en caso de surgir algún delito, se cuente con la información necesaria para ubicar al delincuente y remitirlo ante las autoridades correspondientes.

Para efectos del programa son **Funciones** de las y los beneficiarios:

- Recibir información y asesoría para la incorporación al programa.
- Transportarse de manera segura.
- Abordar las unidades al presentar credencial y pago.
- Recibir un trato digno, respetuoso, oportuno, sin discriminación y de calidad.
- Tener la reserva y privacidad de sus datos personales.
- Consumir alimentos secos y sólo agua natural a bordo de las unidades.
- Acceso a un buzón electrónico de quejas y sugerencias.

Para efectos del programa son **Responsabilidades** de las y los beneficiarios:

- Proporcionar a las instancias competentes los datos requeridos para verificar el cumplimiento de la normatividad aplicable al programa.
- Entregar los documentos solicitados por las instancias competentes para ser incorporados al programa.
- Responder a las encuestas y/o entrevistas sobre el programa que se realicen para su evaluación.
- Tramitar su credencial de acceso al sistema de transporte universitario.
- Presentar su credencial y pago al operador al abordar la unidad de transporte.
- No rayar ninguna parte de las unidades.
- No realizar ningún acto ilícito a bordo de las unidades.

Contratación de operadores

Las personas interesadas en ser operador de unidad para las rutas de transporte del Programa deberán cumplir los siguientes requisitos:

- Ser mayor de 25 años.
- Presentar identificación oficial.
- Contar con licencia para conducir transporte privado de pasajeros.
- Acreditar una prueba de manejo.
- Acreditar un examen psicométrico.

Las personas que cumplan con los requisitos anteriores, serán contactadas vía telefónica por el personal correspondiente para comenzar su capacitación de acuerdo a los calendarios que establezcan las instancias involucradas.

El programa incluye una capacitación específica de operadores, con la finalidad de sensibilizarlos ante las diversas situaciones con las que los estudiantes y trabajadores se encuentran en el transporte público. La capacitación deberá cumplirse en un lapso de 3 meses en las instalaciones de la UACM SLT, para ello deberán asistir y certificar las clases de:

- Manejo y vialidad;
- Introducción al Braille, en caso de que algún pasajero necesite ayuda con alguna dirección;
- Introducción al Lenguaje de señas y;
- Primeros auxilios en caso de que existiera algún incidente.

Las actividades señaladas son importantes para el cambio del paradigma en el que los operadores realizan su trabajo, pues con la educación y concientización se generará un cambio en la esfera de movilidad en el oriente de la Ciudad.

Capacitación y Seguridad:

- Se programarán acciones obligatorias de capacitación técnica para operadores.
- Los operadores recibirán una constante capacitación en braille y lenguaje de señas hasta que puedan mantener una conversación o en su caso leer y escribir direcciones en braille.
- Los operadores serán sometidos a exámenes médicos y de aptitud física de manera semestral.

Para efectos del programa son **Funciones** de los operadores:

- Excelentes condiciones de trabajo
- Seguro médico
- Horario laboral adecuado
- Buen salario
- Educación

Para efectos del programa son **Responsabilidades** de los operadores:

- Llegar a tiempo.
- Cumplir con las rutas establecidas.
- No romper el límite de velocidad permitido en las vialidades.
- Cumplir con el horario laboral.
- Cumplir con lo establecido en el contrato laboral.

Causales de baja del programa para beneficiarios

- Incumplir con cualquiera de las obligaciones señaladas en las reglas del programa.
- Por la terminación de estudios respectivos.
- Por baja escolar temporal o definitiva.
- Cuando exista la falsificación de documentos.
- Cuando se compruebe el mal uso o daño grave de las unidades de transporte.
- En caso de que el usuario ceda su credencial a otra persona.
- Cuando el beneficiario no realice el pago por el servicio.

Causales de despido de los operadores

- Incumplir con cualquiera de las obligaciones señaladas en las reglas del programa.
- Cuando exista la falsificación de documentos.
- Cuando se compruebe el mal uso o daño grave de las unidades de transporte.
- Cuando se compruebe el desvío de fondos (pasajes) recibidos.

Del procedimiento para determinar las bajas y despidos

En caso de detectar que algún beneficiario u operador ha incurrido en alguna de las causales de baja previstas en las presentes reglas, se deberá verificar la situación particular y cerciorarse de que se ha cometido una conducta que puede propiciar la baja o despido del programa, según corresponda.

En cualquier momento la unidad de servicios administrativos de Oriente Seguro, y la UACM SLT, así como las autoridades correspondientes podrán realizar un proceso de verificación de la correcta operación del programa y las unidades de transporte, para ello se les notificará con tres días hábiles de anticipación a los interesados; esta notificación deberá establecer las causas que motivan la investigación. La o el acusado tendrá 15 días hábiles para asistir a las oficinas a

esclarecer la situación. De corroborarse la incidencia, la baja o despido del programa será automática.

Instituciones que intervendrán

El Programa se complementará con las acciones que se realicen a través de las dependencias involucradas, consecuentemente, se logrará una eficiente coordinación para garantizar que las tareas de cada una no se contrapongan.

Secretaría de Movilidad

En función a lo establecido en los artículos 1, 5, 6, 7, 12, 35, 37, 39, 56, 63, 80 y 82, y demás relativos, la Secretaría deberá brindar los permisos necesarios para establecer las rutas señaladas anteriormente, específicamente la ruta UACM – Canal de Chalco, ya que las rutas Constitución de 1917 y Tláhuac ya existen.

Se hace hincapié en el apartado VII del artículo 37, el cual indica que se deben impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre vivienda y servicios educativos, pues El Programa responde a dicha necesidad de reducir las externalidades negativas en la movilidad de la comunidad de la UACM SLT.

Alcaldía Iztapalapa

Como se estipula en los artículos 19 y 63 de La Constitución Política de la Ciudad de México y en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en su artículo 15, La Alcaldía debe contar con un Consejo asesor en materia de movilidad y seguridad vial para dar seguimiento a las peticiones y demandas ciudadanas en la materia. Éste Consejo estará en constante comunicación con la unidad de servicios administrativos de Oriente Seguro y la UACM SLT para supervisar la vigilancia de las rutas ya mencionadas.

También es función de la Alcaldía proporcionar una parte de su presupuesto para financiar el Programa. De acuerdo con el apartado II del artículo 119 de la Ley

Orgánica de las Alcaldías de la Ciudad de México, debe formular planes y programas en materia de equipamiento urbano, el cual también incluye el transporte. Mientras que el artículo 146 indica que puede destinar 25% de sus recursos federales remanentes a movilidad y 25% más a la infraestructura física de la alcaldía.

A lo anterior se debe añadir que a inicios del año 2022 se definió que el presupuesto para la Red de Transporte de Pasajeros sería de 2,908 millones 778,927 pesos, por lo cual la alcaldía cuenta con un presupuesto mayor a los ejercicios anteriores, y se ha destinado específicamente al transporte (expansión política 2022). Esto resulta de gran interés respecto al financiamiento del programa, ya que parte de los recursos destinados al transporte, se podrían dirigir al transporte universitario.

UACM

Así como la Alcaldía, La Universidad asignará parte de su presupuesto, y estará encargada de supervisar las solicitudes de los aspirantes. Por otra parte, deberá crear y dar un espacio específico en el plantel a la Unidad de Servicios Administrativos de Oriente Seguro, para poder llevar a cabo toda actividad conjunta o individual con la Alcaldía o la Secretaría. Así mismo, impulsará el desarrollo de tecnologías que aporten al Programa a través de las ingenierías del colegio de Ciencia y Tecnología concernientes, dónde el mayor compromiso será desarrollar un sistema eficiente para concentrar todo el padrón de beneficiarios, con la finalidad de poder extender el servicio de transporte a la comunidad externa de San Lorenzo Tezonco, sin perder conocimiento de quien sube y baja de las unidades, a fin de mantener la seguridad de los usuarios.

Unidad de Servicios Administrativos de Oriente Seguro

Será el área encargada de la creación de las rutas, así como de la ejecución y operación del programa en coordinación con las instituciones antes mencionadas.

La Unidad podrá suscribir convenios de colaboración con distintas instancias gubernamentales y/o privadas a fin de mejorar los ingresos del programa y poder subsidiar una parte del pasaje para los beneficiarios.

Para efectos del programa, son **funciones** de la Unidad de Servicios Administrativos de Oriente Seguro, y de la UACM SLT:

- Ser informados y asesorados según el caso, sobre todo lo respectivo al programa.
- Recibir en tiempo y forma las solicitudes de los beneficiarios a incorporarse al programa.
- Entregar a los beneficiarios del programa una credencial que contenga los siguientes datos: matrícula, fotografía reciente del beneficiario, ruta principal a utilizar, turno al que pertenece.
- Entregar reportes trimestrales de la operación del programa y sobre el plan de mantenimiento e inventario de las unidades.
- Proporcionar informes semestrales con los padrones de los beneficiarios del programa.
- Garantizar el presupuesto adecuado para combustible, mantenimiento y el correcto funcionamiento de las unidades de transporte.
- Acreditar que los operadores de las unidades cuenten con los conocimientos y capacitaciones adecuadas para realizar su función, así como con la licencia respectiva. Al igual que éstos sean formalmente contratados, y se les garantice un salario y prestaciones establecidas en la ley.
- Sujetarse y aprobar los procedimientos de certificación y revisión correspondientes a las unidades, practicadas por la autoridad correspondiente.
- Garantizar condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad.
- Resguardar física y/o digitalmente los expedientes de las personas que soliciten el servicio, garantizando la protección y confidencialidad de los datos personales recabados, y haciendo uso de éstos sólo en caso de emergencia y en cumplimiento con las disposiciones legales.

Así mismo deberán realizar:

Planeación: Unidad de Servicios Administrativos de Oriente Seguro y la UACM SLT emitirán la convocatoria donde se establecerán los requisitos, lugares y horarios de entrega de documentos para ser parte del programa.

La convocatoria se publicará en la página oficial de la UACM, y en forma física en los edificios del plantel.

Difusión: Con el objetivo de dar a conocer el programa, la Unidad de Servicios Administrativos de Oriente Seguro y la UACM SLT, llevarán a cabo la difusión haciendo del conocimiento de la comunidad universitaria, las características y requisitos establecidos para acceder al sistema de transporte. Para la contratación de operadores de unidades, la convocatoria, requisitos y proceso de contratación serán publicados en la página oficial de La Universidad.

Recepción de solicitudes: Las y los interesados en el programa, deberán asistir a las oficinas correspondientes a entregar los documentos que se le solicitan en la convocatoria.

Selección de los beneficiarios: Toda persona que cumpla con todos los requisitos señalados en la convocatoria, podrá tener acceso al programa. El mismo día que sus documentos sean aprobados, recibirán una credencial que les servirá para abordar las unidades de transporte. En virtud de que el apoyo tendrá una vigencia semestral, llegado el término del semestre correspondiente, los beneficiarios deberán asistir a las oficinas en las últimas 2 semanas del semestre al resellado de la credencial.

Financiamiento

Los criterios para la estimación de los costos del proyecto son:

- Población potencial
- Población objetivo
- Malla horaria

- Rutas
- Unidades requeridas por ruta

Población potencial	Población objetivo	Turno	Rutas	Unidades requeridas x ruta
8,000	6,000	TM	• Constitución de 1917.	• 10
		TV	• Tláhuac.	• 10
			• Canal de Chalco	• 5

Criterios para la estimación de los costos del proyecto.

Fuente: Elaboración propia

Aspectos innovadores del Programa

- El carácter integral del abordaje de la delincuencia y violencia contra los miembros de la comunidad universitaria usuarios del transporte público en SLT.
- El avance que representa crear una red de transporte universitario para la UACM (empezando con el plantel SLT) para prevenir / erradicar la inseguridad a bordo de las unidades de transporte público, así como la búsqueda por incorporar este sistema de transporte con padrones que permitan identificar a cada uno de los

usuarios de transporte público en la zona oriente con fines de garantizar una movilidad libre y segura.

- La conducción del programa se robustece con la implementación de sus cinco ejes, ya que se logra la eliminación de la competencia entre operadores por el pasaje, y con la supresión de usuarios externos al no permitir el acceso a personas que no son miembros de la UACM SLT, así como el ambulante a bordo de las unidades, se reduce significativamente el riesgo de ser víctimas de un delito.

EVALUACIÓN DEL PROGRAMA

Para fin de simplificar y mejorar el proceso de evaluación, la Unidad de Servicios Administrativos de Oriente Seguro en coordinación con la UACM SLT como se mencionó antes, realizarán informes y revisiones periódicas a las unidades de transporte, operadores y usuarios del programa. Por lo cual:

- a) La evaluación interna que se realice del programa será ordenada por la Unidad de Servicios Administrativos del programa, y será de acuerdo a lo establecido en los lineamientos del Programa. Se podrán llevar a cabo evaluaciones complementarias que resulten apropiadas ante las necesidades del Programa y los recursos disponibles.
- b) La Unidad de Servicios Administrativos de Oriente Seguro publicará los resultados de las evaluaciones de acuerdo con los plazos y términos establecidos en la normatividad vigente a través del portal web de la UACM.

Indicadores

La evaluación será el seguimiento a los recursos técnicos y manuales del Programa.

Para ello:

- Se realizarán encuestas de satisfacción de los usuarios, donde se contemplarán aspectos de seguridad pública, así como el estado y la eficiencia de las unidades empleadas.
- También se evaluará la conducta de los usuarios percibida por los conductores de las unidades.
- De manera trimestral, se hará una revisión mecánica y estética de las unidades, con la intención de mantenerlas en estado óptimo para dar servicio.

Para lo anterior se deberá considerar:

- El número de beneficiarios: Total de alumnos y trabajadores beneficiarios del programa.
- El índice de cobertura: La o las rutas más utilizadas y los horarios más concurridos.
- La eficacia presupuestal: Total de recursos ejercidos y recuperados.

Transparencia y Rendición de Cuentas

Con la finalidad de una oportuna difusión de la información sobre el padrón de beneficiarios, se llevará a cabo con apego a la Ley de Transparencia y Acceso a la información pública de la CDMX, por la Unidad de Servicios Administrativos de Oriente Seguro y la UACM SLT. Asimismo, deberán elaborar un informe anual en el que se integren y comparen los datos correspondientes a los trimestres anteriores y deben incluir el ejercicio del presupuesto. Este informe será publicado en las páginas web correspondientes a más tardar el 30 de enero del siguiente año.

Difusión, operación y ejecución

Tanto la difusión, operación, ejecución y logros del programa, así como la supervisión del programa serán responsabilidad de la Unidad de Servicios Administrativos de Oriente Seguro y de la UACM SLT.

Quejas y denuncias

Toda persona tendrá derecho a presentar quejas y denuncias que puedan dar lugar al establecimiento de responsabilidades administrativas, civiles y/o penales ante instancias correspondientes, ya sea por incumplimiento de las disposiciones contenidas en este documento, o por la realización de conductas contrarias a la normatividad aplicable, para ello los datos de contacto son los siguientes:

UACM SLT: 55 5850 1901

Dirección: Prol. San Isidro 151, San Lorenzo Tezonco, Iztapalapa, 09790 Ciudad de México, CDMX.

Conclusiones

A lo largo de este trabajo, se asienta la importancia que tiene la movilidad, pues desde siempre, el ser humano ha tenido la necesidad de desplazarse de un lugar a otro para realizar las tareas cotidianas, y con el paso del tiempo, las distancias se han incrementado, lo que ha hecho que las personas busquen la mejor manera de trasladarse de una manera más segura y cómoda posible, razón por la que la movilidad se ha vinculado con los sistemas y medios de transporte.

Como se ha expresado en los capítulos anteriores, todo desplazamiento de personas de un punto a otro dentro de las ciudades, se define como movilidad urbana, y ésta puede llevarse a cabo de diversas formas, en medios motorizados o no, de forma individual o colectiva, pero siempre debe ser efectiva y apegada a los principios de ordenamiento que permitan llevar a cabo esta actividad con plenitud.

La movilidad ha tomado gran importancia en todos los países y ciudades, de manera que ha dejado de verse como el simple número de desplazamientos, sino que se le ha relacionado con términos sociales, geopolíticos, incluso ambientales, y en virtud de ello, actualmente la movilidad es un derecho, por lo que naturalmente los usuarios del transporte público tienen la necesidad de percibirse seguros al momento de desplazarse, acción que se ve perturbada con la posibilidad de sufrir algún accidente, o la constante preocupación de ser víctimas de actos criminales.

Los sistemas de transporte urbano, se han convertido en pieza fundamental en las ciudades, ya que emplean a gran porcentaje de la población, y se han desarrollado en rutas atendidas por autobuses o microbuses. Estas redes implican una operación, administración, mantenimiento y planeación para su funcionamiento. En la CDMX predominan las redes de transporte público, las cuales podemos definir como el sistema de transportación operado con rutas y horarios predeterminados, al cual toda persona puede acceder luego del pago de una cuota que siempre estará sujeta a cambios según consideren las autoridades regulatorias.

Otro tipo de transporte que predomina en la CDMX es el transporte concesionado, el cual podemos precisar como la red de transportación conferida por la administración pública a una persona física o moral para la prestación de dicho servicio mediante la utilización de bienes públicos y/o privados de la ciudad.

Paralelamente a movilidad, ha surgido el término de seguridad, pues las personas desean sentirse seguras en todo momento, incluso cuando van de un lugar a otro. Esto ha llevado a que los gobiernos estén cada vez más involucrados en salvaguardar la vida y los bienes materiales de las personas; por esta causa, en los últimos años se han desarrollado políticas y leyes que permitan y resguarden la seguridad en toda acción de movilidad. Lamentablemente, esta percepción se ha transformado y corrompido, por lo que cada vez la inseguridad aumenta en todo aspecto cotidiano, inclusive a bordo de las unidades de transporte, mayormente en el público.

Debido al poder que los ciudadanos confieren al Estado, es lógico que éstos esperen recibir un servicio de calidad y que sus requerimientos sean atendidos debidamente. Siguiendo esta lógica, en la Constitución Política de la Ciudad de México se establecen en los artículos 14 y 41 los aspectos relevantes de la seguridad ciudadana y se delimitan las funciones de las instancias responsables de velarla.

En cuanto a la política pública, hay que recordar que existen tres esferas y lo concerniente a este trabajo se encuentra en la tercera de ellas:

1. Polity: que alude a la estructura política que configura jurídica y políticamente las reglas del territorio.
2. Politics: que son los fenómenos de lucha por el poder entre grupos y/o partidos políticos; y
3. Policy: que es donde se formulan de manera racional los planes y objetivos políticos, es decir, las políticas públicas.

Estas esferas tienen una coparticipación, pues una no existe sin la otra. Para la política se debe contar con un gobierno que regule todas las pretensiones

aplicables, y los gobiernos necesitan el equilibrio resultante de la lucha por el poder. Otro rasgo característico de la política pública, son los actores que se relacionan con el proceso de ésta, ya sea en la etapa de identificación del problema, la evaluación de posibles soluciones, en la implementación del plan de acción, o en la evaluación de la misma política pública. Pero, algo que no hay que olvidar, es que las políticas públicas deben ser consideradas como decisiones políticas en respuesta a manifestaciones sociales.

Tal como se presentó en el tercer capítulo, es debido a las herramientas con las que cuentan los actores públicos para realizar sus acciones, que el desempeño gubernamental sea entendido como el autor de los efectos y repercusiones sociales, sean éstos positivos o negativos para los ciudadanos. De ahí que en la etapa de implementación exista una dimensión territorial, de tal forma que las políticas se implementen a través de estructuras nacionales, regionales o locales, según sea el caso, dejando ver al Estado como proveedor de servicios al momento de ejecutar las políticas administradas por el burócrata. En este caso, se hace referencia a lo que establecen las cartas magnas correspondientes a este trabajo: la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, primordialmente a lo establecido en los artículos 1º, referente a los derechos humanos, el 21, alusivo a la seguridad pública, y el 122, sobre la división territorial de la Ciudad de México. Y a lo estipulado en la Constitución Política de la Ciudad de México en materia de movilidad y seguridad ciudadana. En el marco jurídico además de las cartas magnas, se señalaron leyes y secretarías que tienen incidencia en el programa propuesto.

Actualmente en términos de movilidad las demandas territoriales y de servicios van en aumento, por lo cual las autoridades deben garantizar que los usuarios del transporte público tengan acceso a las unidades a través de paradas cercanas, un servicio constante, puntual y confiable. Siguiendo este razonamiento, el artículo 7º de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México indica que la administración pública debe diseñar e implementar políticas, programas y acciones en materia de movilidad bajo los términos de seguridad, accesibilidad, eficiencia, igualdad, calidad,

resiliencia, multimodalidad, sustentabilidad, participación social e innovación tecnológica.

Otro aspecto a destacar es la importancia de las políticas urbanas y de las políticas sociales, ya que las primeras son las acciones gubernamentales dirigidas a diversas áreas, tales como la vivienda, infraestructura, equipamientos, y servicios necesarios para garantizar el funcionamiento y desarrollo de la población. Y las políticas sociales son las que se encargan de redistribuir los servicios a través del reconocimiento a los derechos ciudadanos, y en este caso de los viajeros urbanos. En todo caso, estas políticas siempre trabajarán para satisfacer las necesidades equitativamente en favor de la integración de los servicios públicos. Estas acciones hacen también referencia al modelo bottom-up, pues se necesita acudir a la interacción ciudadanía – gobierno para conocer e identificar las necesidades de las bases (ciudadanos) y así aplicar el o los remedios (políticas) necesarios y sobre todo adecuados para dichos problemas.

Agregado a lo anterior, Iztapalapa continúa siendo parte de las zonas con mayor grado de inseguridad y violencia en diferentes ramos a pesar de las intervenciones que se han tenido por parte de las autoridades locales, incluso federales. De acuerdo con los datos de la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (INEGI, 2022) la percepción de inseguridad en espacios físicos específicos arroja que el transporte público es el segundo espacio donde más se percibe inseguridad en las ciudades del país.

La investigación de este trabajo se realizó en San Lorenzo Tezonco, ya que es la colonia donde se ubica el plantel más grande la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, y donde se han presentado bastantes problemáticas en términos de movilidad, y seguridad ciudadana en la vía pública del circuito del plantel. Como se mencionó en los capítulos anteriores, los estudiantes y trabajadores de La Universidad se han enfrentado a robos, asaltos, y situaciones relacionadas a la inseguridad que ataca esta zona. Los delitos se cometen en la vía pública, y a bordo de las unidades de transporte que colindan con el plantel, tal es el caso de las rutas 119 y 91 provenientes de Constitución de 1917 y Taxqueña, respectivamente;

aunque la ruta que más asaltos ha sufrido es la 119. A bordo de sus unidades se han dado asaltos, robos, ventas forzadas, acosos, agresiones sexuales, y asesinatos, entre estos últimos, un estudiante del plantel perdió la vida luego de que su asaltante le dispara cruelmente.

Si bien estos delitos se cometen en muchas otras rutas de la Ciudad, es preciso analizar la situación de SLT ya que es una casa de estudios que alberga a más de 6800 estudiantes, y más de 860 trabajadores, y en su trayectoria, no ha contado con una red de transporte universitaria como lo hacen otras instituciones. En el plantel se cuenta con una unidad de transporte académico, pero ni ésta, ni su capacidad son suficientes para trasladar a todos los miembros de la comunidad universitaria que hacen uso de sistemas de transporte colectivo y por ello, deben trasladarse a través de las rutas antes mencionadas, asumiendo todos los riesgos que éstas implican.

A causa de la inseguridad, tanto vecinos como estudiantes y trabajadores de la UACM, han realizado protestas, y marchas para pedir a las autoridades que intervengan y pongan fin a la violencia e inseguridad que se presenta en la zona, lamentablemente los programas de atención a la seguridad ciudadana a bordo de los medios de transporte han resultado insatisfactorios, pues no se ha logrado erradicar ni la inseguridad, ni la violencia con que se presentan las violaciones a los derechos humanos y ciudadanos de quienes utilizan los medios colectivos de transporte.

En este sentido, la presente investigación explora y expone las teorías e intervenciones gubernamentales que pueden implementarse de manera eficaz para lograr una mejoría en el ámbito de seguridad ciudadana en la zona de San Lorenzo Tezonco, tal es el caso del acuerdo político administrativo (APA) que proponen Subirats, Knoepfel, Larrue, y Varonne (Subirats, 2008:1). donde lo definen como el conjunto de actores públicos estructurado por las reglas de derecho que rigen las competencias y los procesos administrativos y otras reglas institucionales más informales, implicados en la elaboración y ejecución de una política pública.

Otros actos que señalan dichos autores son los privados pro control, los cuales defienden la necesidad de reforzar las intervenciones estatales en beneficio de los actores que padecen los efectos negativos del problema colectivo que la política pública intenta resolver. Por ello, para este análisis se propone un sistema de transporte interno que con el tiempo pueda extenderse a la comunidad en general de SLT, con la finalidad de tener un mayor control sobre los medios de transporte en la zona oriente.

A lo largo de la investigación y debido a los resultados de las encuestas cualitativas y cuantitativas aplicadas, se descubrieron las siguientes debilidades en las rutas de transporte:

- El sistema de transporte universitario que ha implementado la Universidad, es insuficiente para la población estudiantil, pues sólo se cuenta con una unidad que realiza sólo cuatro viajes al día y en una sola ruta: Constitución de 1917 – UACM SLT y viceversa.
- Por otro lado las alianzas que se tienen con la Red de Transporte de Pasajeros RTP, si bien han sido constantes, el servicio tiene un bajo nivel de uso, debido a factores externos a las instituciones: la falta de servicios en esa zona como alumbrado público, retiro de basura, y poca vigilancia, ya que está apartada de la entrada principal al plantel, además el horario en que presta el servicio, no se ajusta a los horarios y actividades de los estudiantes, porque el servicio da apenas unos minutos para que salgan de clase, y arriben a la parada de RTP. Sin embargo, los estudiantes usualmente deben hacer la compra de fotocopias, o alimentos después de clase, perdiendo así la oportunidad de abordar la unidad. En este caso se señala que la alcaldía debe realizar una constante revisión de la zona, para mantenerla limpia, así como mantener una unidad de vigilancia para que los usuarios se sientan más seguros y en caso de existir algún problema, las autoridades puedan resolver la situación al momento.
- Por parte de la RTP, se pide un uso continuo del servicio para mantenerlo, pero si los usuarios siguen sin abordar las unidades por los problemas antes mencionados, el servicio será retirado.

- Las rutas 119 y 91 no han recibido supervisión de las autoridades.
- Los mismos usuarios han pedido a las autoridades que se anule la concesión a la empresa de la ruta 119, y en su lugar se implementen unidades de la RTP, pero no han tenido éxito.
- Hay temporadas en que los usuarios deben hacer un gasto extra para pagar un taxi y poder arribar o salir de SLT, pues la delincuencia aumenta.
- Los miembros de la comunidad que viven cerca de la zona prefieren no utilizar su bicicleta por la falta de repavimentación de las calles, puesto que hay muchos baches, zonas con tierra, y basura que dificulta el trayecto.

En razón de estos problemas, es que se sugiere la implementación del Programa Oriente Seguro, el cual en principio sería de uso exclusivo para los miembros de la Universidad, y con el tiempo, y con la acertada aplicación de nuevas tecnologías, se podrá mantener un padrón de todos los usuarios que aborden las unidades. El Programa contempla tres rutas: la ya existente Constitución de 1917 – UACM SLT, Tláhuac – UACM SLT, y Canal de Chalco – UACM SLT, todas de origen a destino a puntos que conectan a los estudiantes con otras rutas y medios de transporte hacia sus hogares. Con estas rutas se garantiza que los tiempos de traslado sean más cortos, pues serán directos, y la seguridad de los usuarios, ya que estarán identificados al momento de subir y bajar de las unidades.

El papel que desempeñarían los actores durante la aplicación del programa serán las correspondientes a lo que establezca la ley, y a lo estipulado en los lineamientos del programa. Entre los actores públicos que son todos aquellos que forman parte del entorno institucional gubernamental o de la administración pública, se encuentran la SEMOVI, encargada de proporcionar los permisos necesarios para implementar las rutas que sugiere el programa; la SSC sería la encargada de vigilar las vías en las que se desplazarán las unidades del programa, así como de establecer una unidad de vigilancia para patrullar todo el circuito del plantel; la Alcaldía Iztapalapa, podría colaborar con la seguridad de las vías y de mantener contacto con la SSC para llevar un registro y control de la zona; y a destinar la parte proporcional del presupuesto correspondiente según el ejercicio semestral; y la

UACM SLT, sería la comisionada de llevar a cabo la supervisión de la aplicación del programa, y de establecer una sana y constante colaboración entre todos los involucrados en la implementación del programa, asimismo, deberá brindar las herramientas necesarias para las evaluaciones internas y externas del programa.

Consecuentemente, entre los actores de política pública se identificaron los siguientes: Grupos objetivo: asaltantes de usuarios de sistemas de transporte colectivo y peatones (son causantes del problema a eliminar). Beneficiarios finales/directos: estudiantes y trabajadores de la UACM SLT (serían beneficiarios del programa y estarían más seguros con el transporte universitario propuesto). Beneficiarios indirectos: empleados para llevar a cabo la operación del programa, y posteriormente, los usuarios externos de la comunidad universitaria. Y finalmente los afectados: empleados de las rutas 119 y 91 ya que su pasaje tendrá menor auge del que ha tenido en los últimos años.

Pese a que los servicios de transporte cuentan con diferentes problemas, todos terminan repercutiendo en una movilidad de baja calidad. Recordemos que, de acuerdo con datos del INEGI (2017), 9 de cada 10 habitantes se sienten inseguros en el transporte público, incluso en el operado por el gobierno capitalino.

Para este trabajo, conociendo que toda política de innovación en materia de movilidad requiere sólidos acuerdos entre sociedad y gobierno, se recurrió a la opinión y participación ciudadana para que, a partir de sus propias experiencias y conocimientos, propusieran alternativas de solución a los problemas de movilidad en SLT. A partir de ellas se propone crear una red de transporte exclusiva para sus estudiantes y trabajadores, con la finalidad de asegurar su bienestar y seguridad. Además, con la implementación de un transporte interno, se podría lograr un ahorro en tiempo y economía de los usuarios.

El análisis de la inseguridad en el transporte público colindante con el plantel San Lorenzo Tezonco representa la oportunidad de formular políticas públicas específicas que generen que las unidades de transporte sean espacios donde las personas se sientan seguras, lo que consecuentemente estaría acompañado de una sana convivencia social y desplazamientos más amenos; además se daría

oportunidad a utilizar más los sistemas de transporte colectivos, y disminuir los privados, generando una mejoría en tiempos de traslado por la baja demanda de las vialidades, y esto a su vez tendría un efecto positivo en el medio ambiente.

El objetivo de esta investigación consistió en analizar cómo influye la intervención o la inacción de las autoridades en esferas cotidianas de la sociedad como el transporte, en este caso el abandono que se ha tenido en la zona no sólo en la supervisión de las rutas y unidades de transporte, sino en la infraestructura, los servicios básicos y la vigilancia, lo que ha favorecido el rezago social y la discriminación de las personas que habitan y/o concurren en este lugar. Y es debido a esa sensación de abandono y falta de protección, que la ciudadanía ha tenido que acostumbrarse a los daños colaterales que implica ser viajero urbano en colectivo, o bien a hacer un esfuerzo y gasto extra en servicios de transporte privado para sentirse más seguro y poder arribar de un punto a otro.

El programa que se propone si bien inicia siendo de uso exclusivo para los estudiantes y trabajadores del plantel San Lorenzo Tezonco, tiene una mira más ambiciosa, que es llegar a ser un sistema interinstitucional, encargado de la atención específica de usuarios de transporte público masivo, el cual vigile que los derechos de los usuarios sean respetados, así como que las rutas y operadores de las unidades cumplan con las obligaciones que les corresponden. Este programa busca promover una cultura de vialidad entre sistemas de transporte, a través de campañas de concientización y ejercicios masivos de formación y educación vial en coordinación con las instituciones correspondientes.

Si bien el programa requiere de amplias alianzas sociales y políticas, locales, interlocales y regionales, se considera que adoptar una posición estratégica a favor de los problemas que se atacarían a partir de la propuesta, éste dará resultados positivos a corto plazo, además, la planeación del programa supone admitir críticamente la situación actual y los predominantes comportamientos de la sociedad ante el ajuste y aplicación estructural. Así mismo supone la existencia de recursos gubernamentales y privados que pueden redirigirse para promover el desarrollo comunitario mediante estrategias compartidas.

Finalmente, la creación de “Oriente Seguro”, permitiría hacer evidentes los problemas de inseguridad en la movilidad no sólo académica, sino local en SLT, mediante la búsqueda de alternativas de solución a estos desde el compromiso socio-político y económico, de modo que el papel de los gobiernos locales, resulta pieza clave para llevar a cabo este tipo de proyectos, pues las medidas populistas que se han adoptado no han contribuido a encontrar soluciones a largo plazo, sino que le “tapan el ojo al macho” por un tiempo. Es por ello que la propuesta del programa aspira a la creación de un sistema del transporte público de la UACM y las comunidades locales, para así lograr un sistema articulado de transporte público masivo.

Bibliografía

- Agencia Reforma. (17 de noviembre de 2019). Matan a joven cerca de un sendero seguro de CDMX. Debate.
- Aguilar Villanueva, Luis F (compilador). 2012. Política pública (Introducción). México: Siglo XXI.
- Aguilar Villanueva, Luis F. 1992. La hechura de las políticas. México, Miguel Ángel Porrúa.
- Aguilar Villanueva, Luis F. 2003. El estudio de las políticas públicas. México: Miguel Ángel Porrúa.
- Alcaldía Iztapalapa. 2020. Programa Provisional de Gobierno 2019-2020.
- Alcaldía Tláhuac. 1997. Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Tláhuac. <http://www.paot.org.mx/centro/programas/delegacion/tlahuac.html>.
- Constitución Política de la Ciudad de México, 2020.
- Corporación Andina de Fomento. 2017. 12 Notas de concepto para entender mejor al Estado, las políticas públicas y su gestión. Banco de Desarrollo de América Latina.
- González Alvarado, Rocío. (26 de mayo de 2019). Microbuses de 8 rutas en Iztapalapa tendrán cámaras conectadas al C5. La Jornada.
- Gutiérrez Díaz, Eduardo. 2014. Teoría y Práctica de las Políticas Públicas: La evaluación de las políticas públicas. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Guzmán Ramírez, Gezabel. Hernández López, Ana María. Lara López, María de los Ángeles. Medina Núñez, Fabiana. Heredia Anaya, María Auxilio. Hernández Ramírez, María Melania Patricia. Fernández Rincón, Laura Donaji. Sánchez Sánchez, Juana. Alemán Sánchez, Lourdes. 2022. Presencia de mujeres y

hombres en Instituciones de Educación Superior: radiografía en la UACM. México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

- INEGI. 2020. Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU): Percepción de Inseguridad-Transporte público.
- INEGI. 2020. Número de habitantes en Ciudad de México. <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/>.
- INEGI. 2022. Encuesta Nacional De Seguridad Pública Urbana Segundo Trimestre De 2022.
- Jiménez, J. 1996. El transporte y los usos del suelo: un marco para el análisis de sus relaciones e interdependencias. Toluca, México: Rev. IDEAS, Facultad de Ingeniería UAEM.
- Ley de Movilidad de la Ciudad de México. 2020.
- López Sánchez, Eliseo. 2014. Fundamentos teóricos de las políticas públicas. Valencia: Tirant lo Blanch.
- López, Karla. 2020. Estas son las rutas con más asaltos en CDMX y hacia el Estado de México. México: La Razón de México.
- Losada Maestre, Roberto. 2014. “La formación de la agenda como punto de partida de las políticas públicas”. En *Teoría y práctica de las políticas públicas*. Pastor, Gema (editora) España: Tirant lo Blanch.
- Miranda, Fanny. 2014. Exige UACM reforzar seguridad en planteles. México: Milenio. <https://www.milenio.com/estados/exige-uacm-reforzar-seguridad-en-planteles>.
- Molinero, Ángel R. y Sánchez Arellano, Luis Ignacio. 2005. Transporte público – planeación – diseño – operación – y administración. Toluca, México: Universidad Autónoma del Estado de México.

- Muñúzurri Hernández, Salvador E. y Rodríguez Arana, Marcos Alejandro. Movilidad Urbana en la Ciudad de México: Una Revisión Propositiva. http://ceja.org.mx/IMG/Movilidad_Urbana_en_la_Ciudad_de_Mexico.pdf.
- Navarrete, S. 01 de febrero de 2022. Movilidad 2022: la CDMX dará prioridad a proyectos asignando más presupuesto. México: Expansión política. <https://politica.expansion.mx/cdmx/2022/02/01/movilidad-2022-cdmx-dara-prioridad-a-estos-proyectos>.
- Navarro Benítez, Bernardo y Rodríguez López, Jesús. 1999. El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX. México: Tu Ciudad.
- North, Douglas, C. 1990. Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge: Cambridge University Press.
- OMS, et al. 1998. Seguridad y promoción de la seguridad: Aspectos conceptuales y operacionales. Quebec, Canadá: OMS.
- ONU Hábitat y Senado de la República. 2016. Reporte del Estado de las Ciudades de México.
- Parsons, Wayne. 2007. Políticas públicas: una introducción a la teoría y la práctica del análisis de políticas públicas. México: FLACSO.
- Pastor, Gema. 2014. Fundamentos teóricos de las políticas públicas: Elementos conceptuales y analíticos de las políticas públicas. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Portal de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México. 2007.
- Pradilla Cobos, Emilio. 2009. Las Políticas y la Planeación Urbana en el Neoliberalismo. Colombia: Escuela de Planeación Urbana y Regional.
- Pradilla Cobos, Emilio. 2016. Zona metropolitana del Valle de México: cambios demográficos, económicos y territoriales. México. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Procuraduría General de Justicia. (Septiembre de 2019). Boletín estadístico de la Incidencia delictiva en la Ciudad de México.

- Redacción ADN40. (08 de noviembre de 2018). Estudiante de la UACM es asesinado durante asalto a un camión. CDMX: ADN40. <https://www.adn40.mx/noticia/seguridad/notas/2018-11-08-10-58/estudiante-de-la-uacm-es-asesinado-durante-asalto-a-un-camion>.
- Secretaría de Seguridad Pública. 2018. Sector social.
- SEDESOL. 2014. Cédulas de Información Municipal (SCIM): Unidad de Microrregiones. <http://www.microrregiones.gob.mx/zap/datGenerales.aspx?entra=nacion&ent=09&mun=009>.
- Subirats, Joan. Knoepfel, Peter. Larrue, Corine. Varonne Frederic. 2008. Análisis y Gestión de Políticas Públicas. España: Ariel.
- Thoenig, Jean – Claude. 1997. Gestión y Política Pública, vol. VI, num.1, primer semestre. Francia: Ecole Normale Superieur.
- UACM. 2007. Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, Exposición de motivos. México: UACM.
- UNODC. 2021. Reporte Iztapalapa: Evaluación de la Gobernanza de la Seguridad Urbana. México: ONU. https://www.unodc.org/documents/Urban-security/210521_EGSU_Iztapalapa_Espanol.pdf.
- Valles, Josep M. 2007. Ciencia Política Una introducción. Barcelona: Ariel.
- Villalobos, Areli. (22 de mayo de 2017). Autoridades de la UACM confirman desaparición de la estudiante Belén Montserrat Cortés. CDMX: Proceso. <https://www.proceso.com.mx/487532/autoridades-la-uacm-confirman-desaparicion-la-estudiante-belen-montserrat-cortes>.
- Vittrup Christensen, E. 2015. Reporte nacional de movilidad urbana en México 2014-2015. México: ONU-Hábitat.