



El Servicio Público de Transporte Urbano de la ciudad de  
Hermosillo: Análisis de los procedimientos administrativos de la  
concesión 1982 – 2004

Tesis que para obtener el grado de  
Maestro en Ciencias Sociales  
Presenta

Omar García Román.

Director de Tesis: Dr. Nicolás Pineda Pablos.

Hermosillo, Sonora.

Febrero del 2006.

### **Agradecimientos.**

Agradezco infinitamente al creador por hacer de mí un instrumento más dentro de su maravillosa obra. A mi linda esposa Hortencia María Guzmán Moreno por creer en mí, por confiarme su vida, por compartir sus sueños conmigo y hacer suyos mis sueños, por su apoyo incondicional, por todo lo que hemos compartido, por todo lo que ella significa para mi, con todo mi amor ¡Muchas Gracias!. A mi hermoso hijo Diego Alejandro que con su llegada y sus tiernas sonrisas llenó mi vida de renovadas ilusiones y esperanzas. A la vida por brindarme la oportunidad de convertirme nuevamente en un feliz papá.

A mis hermanos Bárbara Gilda, Carlos Alberto, José Antonio, Iván, Guadalupe Edith, Cristina y Erika Lizeth por acompañarme en este espacio y en este tiempo. Y por supuesto agradezco con todo mi corazón a mis dos hermosos viejitos, a mis padres don Jesús García de la Cruz y doña Ramoncita Román de García por sembrar en mí ese espíritu de lucha, esas ganas de vivir y esos deseos de superación. A mi suegro don Rodolfo Guzmán, y a mi cuñada Gabriela por todo su apoyo y su amistad, a mi suegra Yolanda Moreno Egurrola (Qepd) con toda mi admiración y mis respetos.

Al Colegio de Sonora, por permitirme formar parte de tan prestigiada institución. Al grupo de profesores investigadores que contribuyeron en mi formación académica y por supuesto a todo el personal académico y administrativo que labora en la institución. Asimismo mi más profundo reconocimiento y agradecimiento al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología por su apoyo financiero para llevar a buen término este proyecto de formación académica, personal y profesional.

Al Dr. Nicolás Pineda Pablos, al Maestro César Octavio Rodríguez Rubio, y al Maestro Juan Poom Medina por aceptar ser parte de este proyecto de investigación, por su apoyo, y sus comentarios, mil gracias. A mis compañeros de la X Generación de la Maestría por permitirme compartir con ellos ésta experiencia, mi más sincero agradecimiento, a mis Amigos un abrazo fraterno y como siempre mi sincera amistad.

Al Lic. Jorge Durán Puente, Director General de Transporte del Estado de Sonora, y al personal que labora dentro de dicha institución, por todo el apoyo y las facilidades brindadas a un servidor para la realización de éste trabajo de investigación. Y finalmente, al personal de la hemeroteca de la Universidad de Sonora, por todo su apoyo brindado en la consulta de material hemerográfico. A todos ustedes mil Gracias...

## Índice.

Introducción.....	6
Capítulo I. Elementos conceptuales y teóricos del transporte público.....	10
1.1. Conceptos básicos y elementos teóricos del transporte.....	10
1.2. Dimensiones del transporte.....	20
1.2.1. Dimensión Económica.....	21
1.2.2. Dimensión Política.....	24
1.2.3. Dimensión Social.....	26
1.3. Formato Institucional del Transporte.....	28
1.4. Regulación de la concesión.....	36
Capítulo II. Evolución de las Leyes de Transporte en el Estado de Sonora.....	44
2.1. Antecedentes Legales del Transporte Público en Sonora.....	45
2.2. Ley Número 76 de 1982.....	52
2.3. Ley Número 56 de Transporte del Estado de Sonora de 1984.....	63
2.4. Ley Número 120 de Transporte para el Estado de Sonora de 1992.....	66
2.5. Ley Número 149 de Transporte para el Estado de Sonora del 2002.....	69
Capítulo III. Estructura y Organización del Servicio Público de Transporte Urbano en Hermosillo.....	78
3.1. Antecedente histórico clave: Elecciones municipales de 1982.....	79
3.2. El transporte público en la relación Estado - Municipio.....	80
3.3. Paro del servicio público de transporte en 1984.....	81
3.4. La intervención del Estado en la solución del conflicto.....	82
3.5. Dirección General de Transporte.....	83
3.5.1. Estructura Organizacional.....	84
3.5.2. Funciones de la Dirección General de Transporte y sus departamentos.....	87
3.5.3. Análisis presupuestal del Transporte.....	89
3.6. El Consejo Consultivo de Transporte.....	91
3.6.1. Funciones del Consejo Consultivo de Transporte.....	94
3.7. Los concesionarios del servicio de transporte en Hermosillo.....	95
3.8. Análisis de las concesiones para prestar el servicio público de transporte.....	100
3.8.1. Procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones de acuerdo con la Ley 56.....	101
3.8.2. Metodología de estudio.....	107
3.8.3. Resultados del Estudio.....	110
3.8.4. El renticismo en la problemática del servicio público de transporte.....	123
Capítulo IV. Funcionamiento del Servicio Público de Transporte Urbano en Hermosillo.....	127
4.1. Situación actual del transporte urbano.....	127
4.2. Del recorrido de rutas y paradas.....	130
4.3. Medición de aforos.....	132
4.4. De las tarifas.....	136
4.5. Los problemas del transporte urbano.....	138
Capítulo V. Análisis general de la problemática del transporte público de Hermosillo.....	140
Conclusiones.....	146
Bibliografía.....	153
Anexos.....	159

## Índice de Tablas.

<b>Tabla 1.</b> Distribución de los contaminantes por modo de transporte en 1986 (Toneladas anuales).....	28
<b>Tabla 2.</b> Evolución jurídica-institucional del servicio público de transporte en Hermosillo. ....	73
<b>Tabla 3.</b> Presupuestos de la Dirección General de Transporte. (Miles de pesos).....	89
<b>Tabla 4.</b> Condensado de información del análisis de 30 expedientes del servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo. ....	116
<b>Tabla 5.</b> Matriz de análisis de procedimientos administrativos en la regularización de concesiones de acuerdo con la Ley 56 de Transporte de 1984, correspondiente a concesiones otorgadas según leyes anteriores a la ley 56. ....	117
<b>Tabla 6.</b> Matriz de análisis de procedimientos administrativos en el otorgamiento de concesiones de acuerdo a la Ley 56 de Transporte de 1984.....	118
<b>Tabla 7.</b> Matriz de análisis de procedimientos administrativos la cesión de derechos de concesión de acuerdo a la Ley 56 de transporte de 1984. ....	119
<b>Tabla 8.</b> Matriz de análisis de procedimientos administrativos en el otorgamiento de concesiones de acuerdo a la Ley 120 de Transporte del 1992.....	120
<b>Tabla 9.</b> Matriz de análisis de procedimientos administrativos de cesión y adjudicación de derechos de concesión de acuerdo a la Ley 120 de Transporte de 1992.....	121
<b>Tabla 10.</b> Matriz de análisis de procedimientos administrativos de cesión y adjudicación de derechos de concesión de acuerdo a la Ley 149 de Transporte del 2002.....	122
<b>Tabla 11.</b> Rutas del Servicio Público de Transporte Urbano en Hermosillo en el 2005..	129
<b>Tabla 12.</b> Lista de concesionarios del servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo -Noviembre del 2004.....	160
<b>Tabla 13.</b> Estadísticos de vialidades en el transporte urbano para la ciudad de Hermosillo, Sonora.....	166
<b>Tabla 14.</b> Análisis comparativo de aforos en el servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo (por rutas).....	167

## Índice de Gráficas.

<b>Gráfica 1.</b> Concesiones otorgadas por periodos legales.....	96
<b>Gráfica 2.</b> Concesiones otorgadas por Ejecutivo Estatal.....	97
<b>Gráfica 3.</b> Histograma de frecuencia de antigüedad de las concesiones.....	108

## Índice de Figuras.

<b>Figura 1.</b> Organigrama de la Dirección General de Transporte .....	87
<b>Figura 2.</b> Diagrama de flujo del procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones, de acuerdo con la Ley 56 de Transporte de 1984.....	106
<b>Figura 3.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta 1 Roja. ....	168

<b>Figura 4.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta 2 Verde.....	169
<b>Figura 5.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta 3 Amarilla.....	170
<b>Figura 6.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Lázaro Cárdenas.....	171
<b>Figura 7.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta 12 de Octubre – Estación.....	172
<b>Figura 8.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Peni – López del Castillo.....	173
<b>Figura 9.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Coloso – Los Olivos.....	174
<b>Figura 10.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Amapolas.....	175
<b>Figura 11.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Sahuaro – Olivares.....	176
<b>Figura 12.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Conasupo – Luis Orcí.....	177
<b>Figura 13.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Ley 57 – Emiliano Zapata.....	178
<b>Figura 14.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Palo Verde – Simón Bley.....	179
<b>Figura 15.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Palo Verde – 5 de Mayo.....	180
<b>Figura 16.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Fuentes – Modelo.....	181
<b>Figura 17.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta General Piña – Reforma.....	182
<b>Figura 18.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Primero Hermosillo – Choyal.....	183
<b>Figura 19.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Multirutas.....	184
<b>Figura 20.</b> Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Circuito Norte.....	185

## Índice de Ilustración.

<b>Ilustración 1.</b> Comercialización de concesiones del servicio público de transporte urbano de Hermosillo.....	186
<b>Ilustración 2.</b> Solicitud de cesión de derechos de concesión del servicio público de transporte urbano de Hermosillo.....	188
<b>Ilustración 3.</b> Resolución de cancelación de concesión.....	189
<b>Ilustración 4.</b> Resolución de adjudicación de derechos de concesión.....	191
<b>Ilustración 5.</b> Contrato de compraventa.....	193

## Introducción.

Durante muchos años quienes habitamos en la ciudad de Hermosillo hemos tenido que enfrentar las múltiples deficiencias del transporte urbano de la ciudad, las cuales son producto de la manera cómo se ha ejercido el poder local, del tipo de administración pública, de la forma de accionar de los diversos sectores de la sociedad respecto a tales enfoques y por supuesto de las conductas adoptadas como costumbre por los ciudadanos.

Tales problemas del transporte urbano no son privativos de nuestra comunidad. En México en general el transporte urbano se encuentra inmerso en un mar de burocratismo, de corruptelas y componendas políticas que benefician a terceros y no así a la sociedad en general. Este fenómeno día a día agrava las relaciones entre los grupos sociales y las estructuras de gobierno, por tanto, es de suma importancia que el sector gubernamental a través de un adecuado esquema de políticas públicas dé solución a la problemática del transporte urbano; así como también, que el ciudadano colabore en el abatimiento de la problemática social.

Aún cuando el transporte público es considerado como un factor importante en el desarrollo del país, por estar vinculado con las estructuras sociales y económicas de las áreas urbanas en donde desarrolla su actividad, tampoco es ajeno a la problemática que se menciona. “Los problemas y dificultades del desplazamiento dentro de las áreas urbanas constituyen una característica diaria en la vida de los habitantes de las mismas. Aunque dichos problemas no son nuevos, han adquirido dimensiones notables a causa del crecimiento de la población urbana y del rápido aumento del parque automotor y de su uso” (Fuentes Romero 1990: 8). Dentro de esas dificultades de desplazamiento a la que se enfrentan los usuarios del servicio de transporte urbano se encuentran además, la inversión en tiempo que éstos destinan para trasladarse de un lugar a otro. También podemos considerar dentro de estas dificultades de desplazamiento, los inconvenientes que sufren los usuarios de encontrar “asientos rotos, rayados, sin respaldo, mal soldados, ventanas sin vidrios o vidrios quebrados, tierra y basura en los pasillos”<sup>1</sup>. El mal trato por parte de los choferes, el incumplimiento de los horarios de servicio, y finalmente el cobro de una tarifa

---

<sup>1</sup> Luis González, El Imparcial, 08 de Enero del 2002, Sección B Metro, pag. 2 B, Hermosillo, Sonora.

que lesiona la economía de grupos sociales de bajos ingresos, y que en muchas ocasiones dificulta el acceso a tan importante servicio.

Es importante señalar que la problemática que sufren los usuarios del servicio de transporte urbano, tiene su origen en la forma cómo se concibe el servicio de transporte por parte del Estado, en la forma en que se encuentra estructurado su marco legal, en la nula observancia y aplicación de los procedimientos administrativos de dicho ordenamiento. Asimismo, permea al interior de la organización del transporte, una deficiente planeación y desarrollo del servicio, persiste la ausencia de políticas públicas que vinculen el desarrollo del transporte con la planificación y desarrollo de la infraestructura urbana. Pero también repercute en la organización y desarrollo de tan importante servicio el papel que asumen los diversos actores sociales, pues cada uno de ellos participa de acuerdo a sus necesidades sociales, económicas y políticas.

El presente trabajo de investigación intenta mostrar un acercamiento a la problemática social, económica y política que guarda la institución del servicio público de transporte de pasajeros. A partir de la perspectiva de la Elección Pública pretende, mostrar cómo ciertos procedimientos en materia de transporte limitan que el servicio se consolide como una verdadera institución de beneficio público. Asimismo, busca explicar cómo y porqué el comportamiento de los funcionarios de gobierno provoca ciertos fallos en la actuación de dicho gobierno que hacen que el servicio resulte socialmente deficiente. Finalmente, intenta proporcionar a estudiosos en la materia, un referente documental de información que generalmente es difícil de consultar.

La hipótesis de nuestro trabajo de investigación se fundamenta en que:

1) Los problemas existentes en el servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo son producidos por la ineficiente conformación y aplicación de su marco legal.

Asimismo, los objetivos que se establecen para analizar y comprobar la hipótesis anteriormente mencionada, se circunscriben en: 1) Analizar las diversas legislaciones en materia de transporte del Estado de Sonora; 2) Identificar los elementos históricos y legales que dan estructura a la institución del transporte urbano en el Estado de Sonora; 3) Analizar la conformación y desarrollo de los procedimientos administrativos para el otorgamiento de concesiones; 4) Identificar las posibles fallas en la aplicación de los procedimientos

administrativos para el otorgamiento de concesiones del servicio de transporte público; 5) Analizar la estructura y organización del Estado en la prestación del servicio de transporte; 6) Analizar el funcionamiento del sistema de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo.

En el primer capítulo se analizan algunos elementos conceptuales y teóricos del transporte público. Para lo cual, el capítulo se divide en cuatro subcapítulos que abordan en primer lugar algunos conceptos básicos del transporte tales como definiciones, tipologías, modalidades, y redes espaciales; en un segundo apartado, analizaremos las dimensiones económicas, políticas y sociales del transporte público; en un tercer apartado, presentamos la conformación institucional del transporte vista desde la perspectiva de empresa privada, pública y mixta; posteriormente, presentamos y analizamos algunas consideraciones sobre la figura de las concesiones.

El segundo capítulo presenta en un primer apartado el análisis de los antecedentes legales del transporte público en Sonora a partir de la ley 25 de 1937 a la ley 59 de 1972, las cuales nos permiten conocer cómo fueron los orígenes de la actual estructura del transporte. Posteriormente, los subsecuentes apartados en los que se divide el presente capítulo, corresponden a un análisis detallado de las leyes del transporte de 1982 hasta el 2002. Dicho análisis nos permite contextualizar la evolución dentro de la esfera legal que a través de los años ha tenido el transporte público, asimismo, nos permite identificar los componentes que dan forma a la institución del transporte.

En un tercer capítulo, presentamos cómo se estructura y se organiza el servicio público de transporte urbano en Hermosillo. Primeramente, se abordan algunos antecedentes históricos que nos permiten conocer cuales fueron las causas sociales y políticas que incidieron para que el gobierno del Estado de Sonora asumiera la rectoría del servicio de transporte público. Después, se analiza la composición estructural y funcional de la Dirección General de Transporte, considerada ésta, como parte medular en la planeación, regulación y administración del servicio público de transporte en el Estado. Posteriormente, en un tercer apartado se analiza la conformación y funcionamiento del Consejo Consultivo de Transporte, el cual es considerado como un elemento central de participación social en el análisis de la problemática del transporte. En un cuarto apartado, analizamos la conformación del padrón de concesionarios del servicio público de transporte

y las relaciones de poder e influencia que tienen en las diversas rutas; Finalmente en un quinto apartado analizamos y estudiamos los procedimientos administrativos que se siguen para el otorgamiento de concesiones y para mostrar los resultados, subdividimos este apartado en a) Procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones de acuerdo a la Ley 56, b) La metodología empleada para el análisis de las concesiones, y c) Resultados del estudio y análisis de las concesiones.

En el capítulo cuarto, llevamos a cabo una descripción del funcionamiento del transporte urbano de Hermosillo; presentamos y analizamos la conformación de las rutas del servicio de transporte que operan en la ciudad, analizamos el recorrido de rutas en ciclos (vueltas) y tiempos que realizan los camiones; analizamos el problema que representa para los concesionarios la medición de aforos y los mecanismos que se implementan para abatir dicho problema; analizamos el comportamiento de las tarifas; y finalmente algunos de los problemas que aquejan al transporte local.

En un quinto capítulo realizamos un análisis general de la problemática que gira alrededor del servicio de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo, además presentamos una serie de propuestas para mejorar las condiciones legales y operativas de tan importante servicio. Finalizamos con un sexto capítulo en donde se plantean las conclusiones que se derivan del presente trabajo de investigación.

EL COLEGIO  
DE SONORA  
BIBLIOTECA  
GERARDO CORNEJO MURRIETA

## **Capítulo I. Elementos conceptuales y teóricos del transporte público.**

A lo largo de la historia hemos podido conocer como los pueblos y las grandes civilizaciones han logrado desarrollar su economía con base a sus relaciones comerciales. La demanda y oferta de bienes y servicios que propician el intercambio comercial son puntos esenciales para dicho desarrollo. Pero, para que se puedan llevar a cabo tales intercambios, el hombre ha requerido de diversos medios de transporte tales como animales, carretas, barcos y últimamente aviones, para su traslado y el de sus mercancías.

En consecuencia, apreciamos que el transporte en general ha sido y es en la actualidad uno de los principales mecanismos que propician e incentivan el desarrollo económico de las ciudades, de los estados y de los países. Por lo tanto, el objetivo de este capítulo es presentar y analizar los elementos que definen la naturaleza, las dimensiones y el marco institucional y legal bajo el cual se lleva a cabo tan importante mecanismo.

Este capítulo se divide en cuatro apartados, en el primero, prestaremos algunos conceptos básicos y elementos teóricos del transporte; seguidamente, presentaremos analizaremos las dimensiones económicas, políticas y sociales del transporte, en un tercer apartado analizaremos los marcos institucionales en los que se desarrollada la actividad del transporte y finalmente, presentaremos algunas consideraciones sobre la figura de la concesión, considerada esta como un elemento estructural en el funcionamiento del transporte público.

### **1.1. Conceptos básicos y elementos teóricos del transporte.**

Para entender la importancia y naturaleza del transporte es necesario partir de la definición del concepto, por lo que presentaremos algunas conceptualizaciones que

diversos autores e instituciones han hecho de la materia. En este sentido, en un primer acercamiento tenemos que transporte significa desplazar personas o bienes de un punto a otro del espacio, siguiendo una trayectoria determinada y bajo la acción de fuerzas exteriores. El transporte de una mercancía se mide por el trabajo que se requiere para mover una tonelada de ese producto a una distancia de un kilómetro, y la unidad adoptada para tal efecto es la ton/km. Cuando se trata de pasajeros, la unidad es pasajeros/km. (Banco Interamericano de Desarrollo 1979: 17).

De acuerdo con la definición anterior, el transporte representa todo un sistema que interactúa de manera coordinada para poder satisfacer las necesidades de traslado de personas y cosas, y en el cual intervienen ciertos elementos como la distancia, el espacio y tiempo. Asimismo, subyace una diferenciación en la manera de concebir el servicio de transporte para personas y cosas, por un lado, el incentivo que tienen las personas para trasladarse de un lugar (origen) a otro (destino) varían entre sí, luego entonces, “el trabajo, las compras, la educación, recreación, las actividades sociales y otras funciones esenciales de la sociedad dependen del sistema de transporte” (Moss, McShane, y Prassas. 1998: 2). En cambio, el incentivo que se presenta en el transporte de carga es la de satisfacer las necesidades que demandan diversos sectores de la sociedad a través del traslado de bienes de consumo, la cual a la postre produce connotados efectos económicos.

Considerando la naturaleza del servicio de transporte, lo podemos clasificar en transporte público y privado. Por lo que definimos el servicio privado de transporte como el traslado de personas y cosas que realiza determinada persona física o moral quien es propietaria del o los vehículos que utiliza en el desarrollo de sus actividades cotidianas las cuales no se prestan o se ofrecen al público en general. En cuanto al servicio público de

transporte, se considera al servicio que presta la administración pública por sí o a través de organismos descentralizados, empresas de participación estatal o concesionarios que se ofrece en forma masiva a personas indeterminadas o al público en general mediante diversos medios, en forma continua, uniforme, regular y permanente para el transporte de pasajeros. (Federalismo y desarrollo No. 59. 1994. p 155).

Otra definición de transporte público, es “Servicio de transportación pública de paga, con horario regular que emplea vehículos que transportan mas de una persona por paga, pero no exclusivamente por una ruta determinada de un punto fijo a otro. Rutas y horarios para este servicio pueden predeterminados por el operador o por acuerdo en conjunto. (Glossary of Transportation Terms. 1994 p. 158).

Algunos autores e instituciones que estudian el fenómeno del transporte, no logran ponerse de acuerdo respecto a la concepción y clasificación de las modalidades que existen del mismo. Por ejemplo, el Banco Interamericano de Desarrollo, clasifica en cuatro modalidades al transporte, a saber, a) Por carretera, b) Por ferrocarril, c) Por Agua, y d) Por aire. Asimismo, distingue tales modalidades en relación con el camino que recorren los medios de transporte y clasifica los transportes en función de las regiones y localidades a que dan servicio. GERARDO CORNEJO MURRIETA

Por otro lado, Rafael Cal y Mayor, considera que la mayoría de las actividades del transporte se llevan a cabo en cinco grandes sistemas: carretero, ferroviario, aéreo, acuático y de flujos continuos. Además, determina que para la realización de su actividad cada uno de estos sistemas puede adoptar uno o más modos particulares tales como el camión, el autobús, el automóvil, la bicicleta, el ferrocarril, el metro, el avión, los barcos entre otros; la ubicación, movilidad y eficiencia son los parámetros que permiten la evaluación de éstas modalidades.

En la Ley 149 de Transporte del Estado de Sonora, se establece que el servicio público de transporte funcionará bajo las modalidades de pasaje y carga. Dentro de la modalidad de pasaje se consideran los siguientes sistemas: a) Urbano, b) Suburbano, c) Foráneo, d) Exclusivo de turismo, e) De alquiler, f) Automóvil de alquiler colectivo, g) Especializado de personal, h) Escolar, i) Para trabajadores agrícolas, j) Especializado para personas con discapacidad y de a tercera edad. En lo que corresponde a la modalidad de carga, este servicio de transporte se deberá prestar bajo los sistemas: a) Regular, b) Express, y c) Especializada.

Para efectos del presente trabajo de investigación, nos enfocaremos a analizar al transporte público de pasajeros en el sistema de urbano, el cual, dicho sea de paso, es considerado en diferentes países del mundo dentro de la modalidad de transporte colectivo. Por lo que en su concepción tenemos que se determina transporte colectivo al movimiento de grupos de personas en vehículos circulando por rutas seleccionadas y de acuerdo con horarios fijos (Radelat. 1964:441).

Congruente con el objeto de estudio, de acuerdo con la Ley 149 de transporte del Estado de Sonora, tenemos que el transporte urbano se define como “el servicio que se presta dentro del perímetro urbanizado de los centros de población del estado, con paradas y horarios fijos”. A nuestro parecer dicha definición no está completa, debido a que no considera la especificación de que el transporte funciona bajo rutas previamente establecidas y que se paga una contraprestación por el servicio prestado.

Para comprender el funcionamiento y problemática del transporte público de pasajeros que se analiza, Juan de Dios Ortúzar considera fundamentales las siguientes características:

- a) El transporte es un bien altamente cualitativo y diferenciado, ya que los viajes que se realizan en el transporte sirven para diferentes propósitos. Considera que el servicio de transporte sin los atributos que permitan satisfacer esta demanda diferenciada puede resultar completamente inadecuado;
- b) La demanda de transporte se deriva de los viajes que se producen por la necesidad de llevar a cabo ciertas actividades;
- c) La demanda del transporte esta localizada en el espacio, por lo que la especialidad de la demanda suele producir problemas de descoordinación que afectan el equilibrio entre oferta y demanda;
- d) La demanda de transporte es inminentemente dinámica y hay pocas horas disponibles para realizar las distintas actividades;
- e) Para satisfacer la demanda de transporte y con el propósito de otorgar servicios, es necesario proveer infraestructura y disponer de vehículos que funcionen de acuerdo a ciertas reglas de operación;
- f) La provisión de infraestructura de transporte es especialmente importante desde el punto de vista de la oferta y se caracteriza por su carácter discreto;
- g) La construcción de la infraestructura toma largo tiempo ya que generalmente se trata de proyectos importantes que requieren de gran cantidad de recursos,
- h) La oferta de transporte tiene asociada una variedad de efectos concomitantes que pueden introducir ciertas distorsiones, tales como los accidentes, contaminación, y en general, degradación del medio ambiente.
- i) Finalmente se cuestiona cómo satisfacer la demanda de viajes de personas con muchos propósitos distintos, a varias horas del día y en diferentes medios, dada una red de transporte y un sistema de gestión, con cierta capacidad de operación.

Algunos puntos que posiblemente Ortúzar deja fuera de las características del transporte vienen siendo sin duda la conformación del marco legal que rige el funcionamiento del transporte, y que de una o de otra manera repercute en la calidad del servicio que se planea prestar. Que también puede afectar positiva o negativamente el comportamiento de la demanda del servicio, además, si en dicho ordenamiento no se contempla la planeación integral del servicio con políticas de desarrollo de la infraestructura vial, es posible que se sigan desarrollando círculos viciosos del transporte.

La demanda de viajes es generada por la actividad – personas van al trabajo, de compras de recreación y para otros propósitos- Así, la atención en la planeación del transporte esta identificada en la distribución espacial de las residencia y centros de trabajo, la distribución temporal de los viajes, la selección del modo de viaje. (Moss, McShane, Prassas. 1998: 2).

Por ello, la distribución espacial expresada en términos de distancia que existe entre los lugares de origen y destino toma forma de inversión en tiempo y en dinero, lo cual repercute, en los usos de las tierras y sus espacios mismos que están condicionados por su ubicuidad con respecto a otros lugares (Anderson 1960: 156)

Dentro de la sociología se considera al medio urbano como el centro principal en donde se gestan los cambios de las estructuras sociales, ya que por naturaleza, es un centro de trabajo, donde el reto es evolucionar. Por tal motivo, el urbanismo tiene una natural inclinación a la expansión por lo que en muchos respectos es un proceso en busca de mercados, lo que significa que se ocupa por naturaleza de buscar o construir ruta de transporte y de lograr accesos a esos mercados. El esfuerzo del urbanismo por expandirse estimula a la gente a moverse de un lugar a otro, por lo general, de lugares pequeños a lugares mayores. (Anderson. 1960:38)

De acuerdo al lugar donde se presta el servicio y conforme a la Ley 149 de transporte del Estado de Sonora, podemos clasificar a transporte público de pasajeros como a) Urbano y b) Suburbano. Se define transporte urbano al servicio que se presta dentro del perímetro urbanizado de los centros de población del estado, con paradas y horarios de servicios fijos. El transporte suburbano se define como el servicio que se presta partiendo de un centro de población a sus lugares aledaños, pero siempre del espacio territorial de un municipio, con paradas y terminales y horarios fijos.

Asimismo, podemos clasificar al transporte público de pasajeros por su tipo de servicio en a) Exclusivo de turismo, b) Especializado de personal, c) Escolar, d) Para trabajadores agrícolas y, e) Especializado para personas con discapacidad y de la tercera edad. El transporte exclusivo de turismo, se define como el servicio que se presta a pasajeros cuya finalidad exclusiva o fundamental sea el esparcimiento o el conocimiento de lugares de interés turístico y cultural que existan en la entidad. El transporte especializado de personal es el servicio que presta a las personas que viajan a sus centros de trabajo, o cuando su transportación se relaciona con fines laborales, consistiendo dicho servicio en el traslado de su domicilio o lugares predeterminados al centro de trabajo y su retorno al lugar de origen.

El transporte escolar, es el servicio que presta a estudiantes y maestros, consistiendo en el traslado de su domicilio o lugares predeterminados a la escuela y viceversa. El transporte para trabajadores agrícolas, es el servicio que se presta a los trabajadores que viajan a los campos agrícolas a desempeñar sus labores, consistiendo en el traslado de su domicilio o lugares predeterminados al centro de su trabajo y su retorno al lugar de origen.

El transporte especializado para personas con discapacidad y de la tercera edad es el servicio que se presta a las personas que padecen algunas de las discapacidades en la Ley

de Integración Social para Personas con Discapacidad, y a las personas que tengan sesenta años de edad o más, dentro de los centros de población del Estado.

Finalmente podemos clasificar al transporte público por su disponibilidad en: a) Automóvil de alquiler y b) Automóvil de alquiler colectivo. El servicio de automóvil de alquiler es el servicio que se presta en vehículos cerrados que deberán tener torreta y capacidad de hasta 5 pasajeros. En lo concerniente a automóvil de alquiler colectivo, se define como el servicio se presta dentro del perímetro de los centros de población, en vehículos cerrados de dos y cuatro puertas, con capacidad máxima de hasta cinco ocupantes, con horario y ruta fija, la cual no deberá coincidir con las rutas establecidas con el transporte público de pasaje urbano, ni represente competencia desleal al mismo.

Otro de los elementos que se deben de analizar por su importancia dentro de la estructura del transporte, son las redes que se diseñan, se establecen y determinan el recorrido que habrá de seguir el transporte público para satisfacer las necesidades espaciales de traslado de los usuarios.

De acuerdo con el recorrido que sigue el transporte podemos clasificar a las redes en: a) Radiales, b) Compuestas. La red radial en operaciones de tránsito, es un diseño de servicio en el cual la mayoría de rutas tienen convergencia y el cubo o centro de actividades de donde salen las rutas como rayos de rueda. En planeamiento, se consideran redes compuestas al grupo de líneas interconectadas que representan una combinación de múltiples formas de rutas y servicios en existencia y propuestos. Frecuentemente se usa para simular un diseño para viaje y determinar capacidades u otras características del sistema de transportación. (Glossary of transportation terms. 1994:131).

De acuerdo con el radio de atención y desarrollo del servicio de transporte, podemos clasificar a las redes en: a) Céntricas y b) Periféricas. Consideramos como redes

céntricas, aquellas rutas por donde transita el transporte público y que abarca colonias ubicadas en la zona centro de la ciudad y lugares cercanos a éste. Son redes periféricas, las rutas por donde transita el transporte público y que atiende las necesidades de traslado de usuarios que viven en colonias ubicadas en las orillas de la ciudad.

De acuerdo al destino final del viaje, clasificamos a las redes del transporte público en: a) Céntricas y b) Poli céntricas. Son céntricas las redes de transporte que convergen en un solo punto final de viaje, las rutas expresas se ubican dentro de esta categoría. La redes poli céntricas de transporte son aquellas rutas que transitan por dos o más centros o sub centros de importancia en las cuales los usuarios determinan su punto final del viaje.

Una vez presentada la variedad de las modalidades de transporte y las características que las distinguen y teniendo en cuenta que las relaciones entre ellas no son de causa efecto, sino funcionales, se ve que los problemas de transporte deben estudiarse y analizarse mediante el enfoque de la teoría de sistemas, por la conveniencia que ofrece la acción recíproca entre las diversas modalidades a base de correlacionar las ventajas y desventajas de cada una según los distintos casos que se plantean. (Banco Interamericano de Desarrollo 1982: 20)

El crecimiento de las ciudades se fue adaptando a la configuración de las redes de transporte: su zona central donde convergían muchas líneas de transporte se desarrolló enormemente, y el deseo de no vivir lejos de las rutas de transporte, hizo que la ciudad creciera a lo largo de ellas adoptando muchas veces una forma estrellada característica y con una densidad de población relativamente alta. (Radelat. 1964: 441).

De esta observación que hace Radelat emerge un tipo de ciudad a la cual se le conoce como ciudad transporte. La ciudad de Hermosillo presenta los rasgos distintivos que argumenta el autor respecto al crecimiento de las ciudades sustentado en el desarrollo de las

redes de transporte. La conformación espacial de la ciudad cumple un papel muy importante en el desarrollo del sistema de transporte y viceversa, el sistema de transporte cumple una función primordial en la conformación espacial de la ciudad. La teoría del lugar central nos puede explicar como se modifican las estructuras de los sistemas de transporte.

Con la aparición del automóvil a principios del siglo XX, la estructura espacial de las ciudades, en la mayoría de los países desarrollados, se ha ido modificando. Consecuentemente, la dependencia a la comodidad, a las grandes ventajas que traía consigo el uso frecuente del automóvil, aunado a los espacios reducidos e insuficientes para el tránsito del mismo, produjeron cambios en la conformación de la ciudad ya que se tuvieron que realizar cambios en las infraestructuras viales y urbanas que coadyuvaran a la nueva forma de vida y desarrollo de la ciudad. En la medida en que la población adecuaba sus necesidades al uso del automóvil, poco a poco dejaba de utilizar el servicio de transporte público, y con ello se da origen a la ciudad automóvil.

Bajo esta perspectiva, el crecimiento de la ciudad en los países desarrollados ya no sigue el patrón que le marca las líneas de transporte, ahora dicho crecimiento se torna más planificado y más uniforme, luego entonces, los espacios de acceso a las rutas del transporte ya no juegan un papel determinante. En virtud de ello, la ciudad automóvil se descentraliza; en primer lugar porque la facilidad de acceso que ofrece su centro por la convergencia de líneas de transporte colectivo no resulta ya tan decisiva; y en segundo lugar, porque el aumento de vehículos ha producido problemas tan agudos de circulación y estacionamiento en la zona central de la ciudad, que los automovilistas prefieren ir a otros lugares más descongestionados. (Radelat 1964:442).

El fenómeno de la ciudad automóvil poco a poco ha ido ganando terreno en algunas ciudades de países en desarrollo como en el caso de México. En Hermosillo, podemos observar que en los últimos diez años el parque vehicular de automóviles particulares ha estado en constante crecimiento, y esto repercute en el nivel de dependencia del servicio público de transporte, el cual tiende a disminuir.

## **1.2. Dimensiones del transporte.**

El transporte de productos y de personas ha jugado un papel de suma importancia en la historia económica, política y social de los pueblos. Estudios del Banco Mundial muestran que el transporte genera desarrollo, facilita el mercado nacional e internacional, por tal motivo, el Banco Mundial ha contribuido al desarrollo del sector del transporte mediante esquemas de financiamiento para la construcción de infraestructura física, compra de equipo, asistencia técnica para evaluar e implementar reformas y ajustes en la administración y programas de entrenamiento para desarrollo de los recursos humanos.

(Banco Mundial, 1996)

La interacción del transporte con las diversas entidades económicas del mercado, produce una serie de consecuencias que benefician y a su vez perjudican el desarrollo social de la ciudad. A partir de esas dimensiones económicas, políticas y sociales es como analizamos el papel del transporte, específicamente del transporte público de pasajeros. Bajo ese contexto, y debido a la escasa información con que se cuenta, haremos un análisis somero de cada una de las dimensiones en la que ubicamos el papel del transporte público. Al presentarlo de ésta manera, se pretende esquematizar y resaltar la importancia que juega tan importante servicio dentro del mercado y dentro de la sociedad.

### 1.2.1. Dimensión Económica.

Al referirnos a la dimensión económica, consideramos el efecto que produce el transporte en la economía cuando: a) Los concesionarios invierten sus recursos para mejorar las condiciones físicas, tecnológicas y operativas del transporte; b) El Estado invierte en materia de infraestructura vial para el mejoramiento de las condiciones en las que se desarrolla el transporte; y finalmente, c) Los usuarios del servicio de transporte y las demás fuerzas del mercado actúan e incentivan la economía.

Para eficientar su desarrollo, la industria del transporte busca aprovechar las bondades que ofrecen los avances tecnológicos. Específicamente, el transporte público de pasajeros pretende eficientar su control de ingresos y servicios a través de máquinas electrónicas expendedoras de boletos, controles satelitales de ubicación de la unidad. (Federalismo y Desarrollo. 1997: 129).

En México, dicho aprovechamiento tecnológico estaba limitado por el deficiente nivel de organización de los concesionarios y por lo inadecuado del marco legal que permitiera su uso, hasta hace poco, se empezaron a implementar en el transporte público de pasajeros tales sistemas tecnológicos. El transporte público de León Guanajuato denominado Optibus es de los pioneros en México, utiliza los sistemas electrónicos como parte medular del sistema de transporte. Los concesionarios del servicio público de transporte invirtieron 230 millones de pesos para comprar 52 modernos autobuses articulados, implementar un sistema de recaudo en autobuses y auxiliares, capacitación de operadores, y para la construcción de bases de encierro.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Información consultada en la página del Municipio de León Guanajuato. [www.leon.gob.mx](http://www.leon.gob.mx)

En lo que respecta a la inversión pública destinada para mejorar la infraestructura vial de dicha entidad, el Banco Mundial siguiendo el objetivo de encontrar los patrones económicos, ambientales y sociales que permitan un mejor desarrollo del transporte, bajo un esquema de financiamiento por \$125'000,000 de dólares apoya al gobierno mexicano para que éste desarrolle el Primer Proyecto de Transporte Urbano<sup>3</sup>. A través de Banobras se destinaron \$39'800,000 dólares al estado de Nuevo León, cantidad que representa el 31.84% del total de los recursos aportados por el citado organismo internacional.

Para la realización de obra civil (infraestructura básica de vialidad) originalmente se había destinado \$34'900,000 dólares que representa el 87.68% del total del financiamiento, \$1'500,000 dólares para la adquisición de bienes y equipos y finalmente \$3'400,000 dólares para consultoría. Posteriormente ante la necesidad de ajustar las cifras por el desarrollo del proyecto, al Estado de Nuevo León finalmente se le asignó \$11'657,000 millones de dólares. Las obras en infraestructura que se realizaron fueron la construcción de seis pasos a desnivel, obras de mantenimiento en 45 kilómetros de la red primaria, 12 pasos peatonales, 35 accesos a las colonias de la ciudad de Monterrey. (Federalismo y Desarrollo. 59. 1997: 14-15)

La inversión pública realizada en Monterrey<sup>4</sup>, trajo importantes beneficios económicos en la industria de construcción, la cual en 1985<sup>5</sup> estaba en \$109,064.0 miles

---

<sup>3</sup> Gustavo Rodríguez Toledo. La atención de Banobras a la infraestructura del transporte. Primer proyecto de transporte urbano, crédito 2824-ME. Federalismo y Desarrollo, No. 59, año 10, Julio a Septiembre de 1997.

<sup>4</sup> El Primer Proyecto de Transporte Urbano se puso en marcha en el año de 1988. Debido a la falta de información del PIB para los años 1986 al 1992, se consideró los valores absolutos del PIB de Nuevo León de los años 1985 a 1993, para dimensionar el crecimiento de la industria de la construcción

<sup>5</sup> Para efectos de ilustrar el crecimiento de la industria de la construcción y debido a que la aplicación de los recursos de Banco Mundial se aplican a partir de 1988, tomamos como referencia el crecimiento de la industria de la construcción del periodo comprendido de 1985 a 1993.

pesos a precios corrientes y para 1993 era de \$2'393,314.0 miles pesos a precios de 1993<sup>6</sup>, por lo que presenta un incremento bastante significativo de \$2'284,250.0 miles de pesos de 1993. Aunque en porcentajes reales la participación de la industria de la construcción en el PIB del estado de Nuevo León tuvo una disminución del 16.10%, la inversión hecha por el gobierno del estado en materia de infraestructura vial, estimuló la economía estatal y trajo beneficios sociales a la población de Monterrey.

En lo que corresponde a la participación de los usuarios del servicio de transporte público y las demás fuerzas del mercado como variables de análisis de la dimensión económica del transporte, tenemos que la primera es imposible medirla y estimar su participación económica, por tanto, si conjuntamos a los usuarios del servicio público de transporte con el resto de los componentes del mercado, podemos analizar el comportamiento del sector comercio.

Dicho sector, en 1975 e encontraba en \$13,271.0 miles de pesos a precios corrientes, para 1985 era de \$581,067.0 miles de pesos a precios corrientes. Observamos un incremento de \$567.796.0 miles de pesos a precios corrientes. Para 1993 el sector comercio presentó un incremento de \$15'061,641.0 miles de pesos de 1993<sup>7</sup>. Estas variaciones nos permiten dimensionar el importante crecimiento económico que ha experimentado el estado de Nuevo León, si bien es cierto que no explica la intervención del sector transporte en el desarrollo del sector comercio, tampoco podemos dejar de considerar su participación en dicho ramo económico.

---

<sup>6</sup> Información consultada en el Banco de Información Económica (BIE) del INEGI. [www.inegi.gob.mx/](http://www.inegi.gob.mx/)

<sup>7</sup> Información consultada en el Banco de Información Económica (BIE) del INEGI. [www.inegi.gob.mx/](http://www.inegi.gob.mx/)

### 1.2.2. Dimensión Política.

En el contexto de la dimensión política, consideramos: a) Las repercusiones en el mercado y en la sociedad provocadas por la ineficiencia del gobierno en la implementación de las políticas públicas, y b) La fuerza política que ejercen grupos de poder en economía y la regulación del servicio de transporte.

Problemas tales como crecimiento poblacional de las ciudades, la insuficiente infraestructura urbana así como la participación de las actividades económicas en el crecimiento nacional, impulsaron la creación de un plan de gobierno para desarrollar e incentivar el desarrollo económico de las ciudades del país. Dentro de ese plan de gobierno el transporte público figuraba como uno de los principales servicios que habría de analizar y atender con prontitud. Su operación y funcionamiento dejan mucho que desear, ya que a) El desarrollo del transporte no estaba asociado a las políticas de mejoramiento de la infraestructura vial, b) Los autobuses rebasaban por mucho la vida útil para prestar el servicio, c) Falta de organización y planeación del transporte y su impacto negativo en el desarrollo de la sociedad. (Federalismo y Desarrollo 59. 1997:12-13)

En este contexto, podemos apreciar uno de los fundamentos de la teoría de la Elección Pública, como lo es la falla del gobierno en la intervención de la economía. La falta de asignación de recursos para obras de infraestructura vial y la falta de una planeación en materia de mantenimiento, denotan, en el caso del transporte público, una intervención ineficiente del gobierno que limita la participación de los actores en el desarrollo económico. Las fallas por comisión u omisión en las que incurra el gobierno se traducen a la postre en la pérdida de la eficiencia económica y el bienestar social. (Ayala. 1996: 290-291)

En contraste con las directrices impuestas por el Banco Mundial respecto a las políticas que se deban implementar para la mejora del transporte urbano, como por ejemplo la participación del sector privado, la Elección Pública plantea el dilema de eficiencia del mercado en la provisión de los bienes públicos, es más lo cuestiona y reconoce la incapacidad para proveerlos si es que se requieren una cantidad mayores de bienes, pero a la vez, considera las imperfecciones en las que incurría el estado al sobre ofertar la prestación de dichos bienes. Un acercamiento para determinar o abatir las fallas tanto del mercado como del gobierno en la provisión de bienes públicos no radica en esencia en el saber quien produce y provee más, sino mas bien, radica en la naturaleza del bien y la forma en la que concibe el servicio.

La presencia de los grupos<sup>8</sup> de poder dentro y fuera del gobierno, es una las causas que limitan el natural funcionamiento de las estructuras del gobierno, el caso del transporte público, no es la excepción. Al interior del gobierno podemos encontrar a la burocracia y al exterior a los concesionarios y organizaciones políticas a las que pertenecen los concesionarios.

Atendiendo a su naturaleza egoísta, dentro de la esfera del gobierno los burócratas buscarán sacar provecho de la posición que juegan dentro de la administración pública. Cuando participan el diseño e implementación de políticas gubernamentales existen mecanismos que los incentivan a tomar decisiones ineficientes, haciendo evidentes las fallas del Estado.

---

<sup>8</sup> Mancur Olson señala que uno de los elementos dentro de la Teoría tradicional de los grupos es el instinto de la ubicuidad, y precisamente en el contexto en el que se localizan los grupos en la arena política como en el caso del transporte público, permiten el establecimiento de acciones corporativas y clientelares por parte de los grupos externos al gobierno. Esa ubicación en posiciones de poder, fortalecen la acción maximizadora tanto de los burócratas como de los concesionarios.

Cuando los intereses de los burócratas y los grupos de poder externos se complementan, propician las prácticas corporativistas. Dicho fenómeno incide en la organización y funcionamiento del Estado, de tal forma, que en el ejercicio y aplicación de una política gubernamental se desvirtúa el alcance de cualquier orden legal y normativo.

En la esfera de los servicios de transporte, se aprecian con regularidad dicha práctica. Y en su composición estructural tiene tres dimensiones: a) El aspecto legal o conjunto de normas que establece el gobierno y que dan legitimidad a las demandas de los prestadores de servicio, b) la dimensión política que incorpora a las diversas organizaciones que pertenecen al partido en el gobierno, y c) A la dimensión cultural representada por la relación de dominio y subordinación entre el líder y la base.<sup>9</sup>

### 1.2.3. Dimensión Social.

En lo que toca a la dimensión social, nos enfocamos a cómo afecta a la sociedad y al mercado la aplicación de estas políticas.

Siguiendo con el caso de Monterrey, la aplicación de la política del sistema de transporte, estudiada y evaluada bajo los parámetros y metodologías establecidas por el Banco Mundial, se orientaron específicamente en los beneficios y costos asociados a los proyectos de inversión. Luego entonces, tenemos que los ahorros en los costos de operación de los usuarios, producto del desarrollo del proyecto en la infraestructura vial, los ahorros en los tiempos de recorrido, son los beneficios sociales que produce el

---

<sup>9</sup> Tania López Vicencio. Los gremios taxistas en Tijuana. Alternancia política y corporativismo cetemista. El Colegio de la Frontera Norte. 1995

proyecto. En lo que se refiere a los costos de dicho proyecto, observamos los costos de inversión, de mantenimiento y operación de la infraestructura (Rodríguez. 1997:14)

En referencia a los beneficios, especificados como los ahorros en los tiempos de traslados en el sistema de transporte que producen las obras de infraestructura vial, Víctor Islas Rivera en su diagnóstico general del transporte de la ciudad de México considera que uno de los elementos claves relacionado con la función básica del transporte, es el tiempo requerido para completar los viajes. Asimismo, hace una clasificación en tres fases en las que se puede llevar a cabo el viaje, siendo estas: a) El recorrido que se realiza a pie; b) La espera del vehículo y c) La que se realiza en un modo motorizado.

A partir de esta clasificación, el tiempo total del viaje se compone de tres elementos tales como: a) El tiempo de acceso al transporte (el recorrido a pie); b) El tiempo de espera (del transporte), y c) El tiempo de traslado (en el modo motorizado). Las clasificaciones que se realizan resaltan la importancia del tiempo total que destinan los usuarios del servicio de transporte, y su valoración está en función del tiempo que podrían disponer los usuarios para realizar diversas actividades si no se realizar el viaje.

Respecto a los costos de mantenimiento y operación de la infraestructura, consideramos también de importancia a los costos de contaminación ya que “el transporte contamina la capa atmosférica... con diversos elementos entre los que destacan las partículas, dióxido de sulfuro (SO<sub>2</sub>), monóxido de carbono (CO), dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), ozono (O<sub>3</sub>) y plomo” (Schteingart, d’Andrea. 1991:113)

Tabla 1. Distribución de los contaminantes por modo de transporte en 1986 (Toneladas anuales)

	Auto Particular	Autobús	Camión	Combi	Total
CO	686,700	6,100	263,000	94,300	1,050,100
HC	52,100	4,400	21,200	11,400	89,100
SO <sub>2</sub>	4,300	12,200	1,100	500	18,100
NO <sub>x</sub>	22,100	10,000	5,100	4,100	41,300

**Fuente:** Equipo de estudio de las medidas contra la contaminación atmosféricas de la ciudad de México, Seminario sobre las medidas..., Japan International Cooperation Agency/Departamento del Distrito Federal, 1988

En la tabla anterior, podemos observar la cantidad de contaminación producida por el transporte de la ciudad de México. Si bien es cierto que los datos proporcionados nos son recientes, podemos advertir el gran impacto del transporte en la contaminación de la atmósfera. En consecuencia, la contaminación producida por el transporte tiene efectos en la salud de las personas, efectos que en la mayor parte de los estudios de impacto ambiental resultan ser menos costosos en el resultado final para la implementación y ejecución de la política. Aún así, dentro de las alternativas de transporte que nos permiten evitar un índice cada vez mayor de contaminación que nos muestra la tabla anterior, está la disminuir el uso del automóvil para el traslado cotidiano. La costos ambientales anuales para la ciudad de México se estiman en \$1'070 millones dólares. (Islas. 2000: 126)

### 1.3. Formato Institucional del Transporte.

En este apartado analizaremos la forma institucional que presenta el transporte en México, para ello, partiremos desde su composición jurídica y analizaremos la forma como

se organiza, se opera y regula. Consideramos al transporte desde composición como empresa privada, empresa pública y una combinación de ambas.

Ante la incapacidad financiera y administrativa, el Estado considera a la concesión a particulares, como una alternativa para solventar las demandas que la sociedad hace respecto de diversos servicios públicos. La naturaleza propia del Estado contempla que es facultad de sí satisfacer dichas demandas, pero a la vez, el mismo Estado ha considerado que la prestación de los servicios públicos por parte de particulares resulta ser más eficiente.

Presentaremos entonces, la forma institucional que puede adoptar el servicio de transporte público, desde la perspectiva del mercado, que de acuerdo con los supuestos de la teoría neoclásica la economía: a) Se encuentra en equilibrio, b) Es perfectamente competitiva, c) La información es completa, y d) Los agentes económicos se comportan de manera racional y egoísta, por lo tanto son capaces de emplear toda la información disponible para maximizar su utilidad y/o beneficios. (Ayala, 1996: 82-83)

Contextualizar estos supuestos de empresa privada dentro del esquema de la provisión de servicios públicos, nos lleva a debatir y analizar con detenimiento en el caso del transporte público si este servicio cumple las mismas características de el resto de bienes y servicios en el mercado. Debido a que dicho servicio tiene ciertas propiedades que los distinguen entre los demás como lo son la no exclusividad y la no sustituibilidad, evidentemente, el comportamiento en el mercado no el mismo en relación a los otros bienes y servicios. “Los bienes que tienen estas dos propiedades son bienes puros o colectivos porque no se puede excluir a nadie de su consumo” (Ayala. 1996: 152-153)

Es necesario señalar que la prestación de un servicio público, como lo es el transporte dentro de un formato de empresa privada debe establecerse bajo las formas institucionales de organización, que de acuerdo con nuestras leyes determina Ley General de Sociedades Mercantiles.

Considerando que las naturalezas sociales del servicio, a partir del esquema de libre empresa, queda supeditado a las fuerzas del mercado, oferentes y demandantes establecerán las condiciones y las formas de pago que se habrá de efectuar en el intercambio del importante servicio. La función del Estado es reguladora según lo establecido en la Ley General de Sociedades Mercantiles, la cual reconoce como sociedades mercantiles a las siguientes sociedades: a) Sociedad en nombre colectivo, b) Sociedad en comandita simple, c) Sociedad de responsabilidad limitada, d) Sociedad anónima, e) Sociedad en comandita por acciones, y f) Sociedad cooperativa. Además, se establece que las cuatro primeras sociedades puedan constituirse como sociedad de capital variable.

Para el análisis de la perspectiva privada del transporte público, nos enfocaremos a la estructura institucional que rige a las sociedades anónimas, por ser el esquema de sociedad que más de adapta a las condiciones de operación y funcionamiento en el mercado. La figura de las sociedades anónimas se constituyen a) Con dos socios como mínimo, y que uno de los socios suscriba una acción por lo menos, b) Que el capital social para la constitución de la sociedad no sea inferior a \$50,000.00

El capital social aportado para la constitución de la sociedad se divide en acciones que serán de igual valor y conferirán iguales derechos. La administración de la sociedad estará a cargo de uno o varios mandatarios temporales y revocables. Cuando los administradores sean dos o más socios se constituirá un Consejo de Administración.

Retomando la naturaleza pura del bien público<sup>10</sup> y considerando que los costos marginales para la provisión de dichos bienes es cero, podríamos suponer que bajo este esquema de empresa privada no debieran prestarse el servicio de transporte público, los particulares (concesionarios) en su justa lógica como maximizador de su utilidad, al querer incrementar la cantidad de bienes en el mercado, incrementara su costo marginal y por ende, excluirá de su uso o consumo a los individuos.

En consecuencia, vemos que podría ser conveniente que la satisfacción de las necesidades de traslado a través del servicio del transporte público las llevara a cabo el gobierno, de ésta manera, se retomaría la esencia social del bien público como lo es el transporte de pasajeros en su modalidad de urbano.

Esta forma institucional del transporte como empresa privada trae consigo una serie de ventajas y desventajas. Dentro de las primeras, podemos considerar que la provisión del servicio por parte de particulares presume la existencia de un servicio de calidad y eficiencia, en donde el pasajero o usuario del servicio es visto como cliente. Luego entonces bajo las condiciones del mercado, los concesionarios deberán crear todas las condiciones necesarias para satisfacer las necesidades de dichos clientes, hecho que concomitantemente produciría efectos dinámicos en la economía local.

Dentro desventajas, podemos considerar que se presentan efectos contrarios a las ventajas anteriormente anunciadas, esto es, debido a que el cobro por la prestación del servicio está regulado por el Gobierno, se crea una distorsión en el mecanismo de precios del mercado, esto limita los ingresos de los concesionarios y en consecuencia el servicio que se presta no cumple con los requerimientos mínimos de seguridad e higiene. En

---

<sup>10</sup> Samuelson y Nordhaus consideran bienes públicos aquellos bienes que benefician de manera indivisible a toda una comunidad, independientemente de que los individuos deseen o no comprarlos.

consecuencia, el transporte en lugar de ser un mecanismo detonador del desarrollo local, es visto y considerado como un elemento que limita dicho desarrollo.

Considerando la importancia que representan los servicios públicos en el desarrollo municipal, analizaremos el servicio de transporte público como un componente que dinamiza el desarrollo económico y social de la sociedad. El dinamismo que imprima en la búsqueda de un mejor desarrollo, depende de su conformación, esto es, desde el fin que persigue y la forma cómo se organiza y funciona.

Estudiosos del comportamiento del mercado suponen el fallo del mismo debido a la existencia de bienes públicos, centran su discusión en problemas de eficiencia en términos de su producción y provisión. Consideran que el gobierno puede producir directamente los bienes públicos, o proporcionar los estímulos para que las empresas privadas lo hagan. Del otro lado de la demanda, el desafío consiste en evaluar correctamente las necesidades de los ciudadanos, sin interferencias o presiones de grupo. (Ayala. 1996: 157)

Si los problemas de provisión de los bienes públicos están en función de falta de mecanismos que incentiven al mercado, luego entonces podemos advertir que en rubro del transporte público el único incentivo que los concesionarios pueden tener son las utilidades que perciban de la provisión del servicio, pero dicho incentivo se ve mermado por la intervención del estado respecto de la regulación del costo del servicio.

Considerar al transporte municipal como empresa pública, nos permite comprender y analizar su desarrollo y forma institucional que de acuerdo con nuestras leyes debe seguir. La Ley de Gobierno y Administración Municipal en su artículo 81 establece que “El Ayuntamiento, para el ejercicio de sus atribuciones, se auxiliará de la administración pública municipal directa y paramunicipal”.

Mas adelante establece la capacidad que tiene el propio Ayuntamiento para crear dependencias que le que le estén subordinadas directamente, asimismo que de acuerdo con sus necesidades y su capacidad financiera, podrá crear las entidades paramunicipales cuando su desarrollo económico y social lo estime necesario.

La Ley que Regula la Prestación de los Servicios Públicos Municipales en su artículo 6 establece que los Ayuntamientos prestarán los servicios públicos a través de las dependencias de la administración pública municipal directa, de organismos descentralizados o de empresas de participación municipal mayoritaria, o bien, mediante el otorgamiento de concesiones. De igual forma, en coordinación o asociación con otros municipios del estado, los ayuntamientos podrán prestar los servicios públicos, mediante concertación con particulares.

Para efectos de la Ley de Gobierno y Administración Municipal, el Organismo descentralizado es la persona moral investida de personalidad jurídica y patrimonio propio, cualquiera que sea la forma y estructura que adopte, siempre que reúna los siguientes requisitos: a) Que su patrimonio se constituya total o parcialmente con fondos o bienes del Municipio o de los organismos descentralizados municipales, asignaciones, subsidios, concesiones o derechos que le aporte u otorgue el Municipio, el gobierno estatal o federal, y b) Que su objeto o fines sea la prestación de un servicio público, la obtención o la aplicación de recursos para fines de asistencia social, la realización de actividades prioritarias o el desarrollo económico.

Siguiendo con la Ley de Gobierno y Administración Municipal, ésta considera al Fideicomiso público municipal como aquel que se constituye conforme a la ley en la materia, con fondos del Municipio o de alguno de los organismos a que se refieren las

fracciones que anteceden y en donde el Ayuntamiento como fideicomitente único, atiende un objeto específico de interés público o beneficio colectivo, cuya competencia tenga legalmente atribuida.

De acuerdo a lo establecido con el artículo 110 de Ley de Gobierno y Administración Municipal, los organismos descentralizados deberán rendir informes mensuales al Ayuntamiento, sobre el ejercicio de sus funciones, el Ayuntamiento podrá solicitar información en cualquier tiempo. Cuando el organismo público descentralizado tenga por objeto la prestación de un servicio público, el Ayuntamiento a propuesta del propio organismo, y del estudio técnico propondrán las tarifas que correspondan. (Artículo 111)

Según el artículo 117 de la citada Ley corresponde al Ayuntamiento, por conducto del Presidente Municipal, la coordinación y planeación de las operaciones que realicen las entidades que integran la administración pública paramunicipal y al Órgano de Control y Evaluación Gubernamental, la supervisión, control y evaluación de dichas operaciones.

Concebir al servicio de transporte como una empresa pública traería las siguientes ventajas y desventajas. Primeramente, dentro de las ventajas que podemos encontrar está la de retomar la naturaleza social del servicio que se pierde o podría haberse perdido cuando el servicio lo prestan particulares. Dada la naturaleza jurídica y el fin primordial de los organismos públicos descentralizados, otra de las posibles ventajas de esta forma institucional del transporte sería que los ingresos que genera el mercado por la provisión del servicio, ahora se generarían dentro de la esfera pública y de acuerdo con una administración y gestión eficiente los recursos obtenidos se podrían destinar para fines sociales, para la realización de actividades prioritarias o de desarrollo social.

Dentro de las desventajas, podemos advertir la presencia de añejos vicios en el ejercicio de la administración por parte de la burocracia, asimismo, advertimos la fuerza que puedan ejercer ciertos grupos de poder que operan desde el interior como del exterior de la administración pública. Luego entonces, las crisis de eficiencia de las agencias gubernamentales, las crisis de eficacia de las acciones gubernamentales y las crisis de legitimidad debido a las faltas de credibilidad y confianza en las agencias de gobierno, seguirán siendo percibidas como agencias que han desarrollado sus intereses y se han divorciado de la ciudadanía. (Cabrero y Nava. 2000:20).

Después de considerar que el mercado no ha sido capaz de proporcionar un correcto y adecuado servicio de transporte público, y ante las exigencias de la sociedad para que este cumpla correctamente su función, es potestad del Gobierno intervenir en las fallas que ocasiona el mercado a través del servicio concesionado, y llevar a cabo el análisis y evaluación de la problemática en cuestión.

“Así, a los elementos puramente privados que constituyen los elementos del servicio concedido ordinario, vienen a agregarse en la empresa de economía mixta elementos públicos en cuanto al personal y en cuanto a los bienes. No es, pues, ya la economía privada; no es enteramente la economía pública; es, según la denominación que ha sido adoptada, la economía mixta, economía que es a la vez pública y privada.” (Bonnard. Dr. Adm., 1935, pag. 546. en Fraga. 1958: 328)

La empresa de participación municipal mayoritaria sería la nueva forma institucional del transporte y se define como aquella cuyo capital social se integra con el cincuenta y uno por ciento o más aportado por el Ayuntamiento, por uno o varios

organismos descentralizados municipales, por una u otras empresas de participación municipal mayoritarias o, por uno o varios fideicomisos municipales.<sup>11</sup>

En la constitución de éste tipo de empresa se adoptan las prácticas que funcionan de acuerdo al mercado, convergen tanto el interés del particular como el interés del Municipio, y por hecho de ser el municipio el socio con mayor participación, los fines que persigue la empresa en la obtención de la renta, benefician al municipio.

La posible ventaja de esta forma institucional que puede asumir el transporte, radica esencialmente en que puede ser la mejor alternativa para solucionar la actual problemática que existe en tan importante servicio. Para ello sería conveniente llevar a cabo una modificación al marco regulatorio de transporte, en donde se elimine el procedimiento administrativo y la figura de la concesión del servicio de transporte a particulares. Una posible desventaja sería el grado de polarización que pueda darse en las relaciones entre concesionarios y autoridades de gobierno, al sentirse los primeros, que el gobierno actúa arbitrariamente y perjudica sus intereses. Finalmente, todo dependerá del nivel de negociaciones que al respecto lleven a cabo las autoridades gubernamentales con los concesionarios.

#### **1.4. Regulación de la concesión.**

Algunos estudiosos en derecho administrativo como Gabino Fraga ha observado que la concesión es una de las instituciones administrativas en las que se puede encontrar diversos elementos que hacen que el término se aplique de manera general y que como consecuencia, sea de naturaleza imprecisa e indefinida. En nuestra legislación dicho

---

<sup>11</sup> Fracción II del Artículo 107 de la Ley de Gobierno y Administración Municipal.

término es utilizado para “denominar actos del Poder Público que no tienen entre sí ninguna semejanza aparente, y la de que actos de naturaleza similar se denominan en unos casos concesiones, y en otros permisos o autorizaciones” (Fraga. 1958, p. 324)

Si bien es cierto, que ante el uso generalizado y diverso del término de concesión, nos podemos encontrar ante el problema de especificar elementos comunes en el empleo y aplicación de dicho término, para determinar si son actos de la misma naturaleza. En caso de no ser así, “habría que separarlos en varias categorías a las que técnicamente se apliquen denominaciones diferentes” (Fraga. 1958, p. 325)

Definiendo el concepto tenemos que “La concesión de servicio público es un acto administrativo complejo, contractual y reglamentario, en virtud del cual el funcionamiento de un servicio público es confiado temporalmente a un individuo o empresa concesionaria, que asume todas las responsabilidades del mismo y se remunera con los ingresos que percibe de los usuarios del servicio concedido”. (Serra Rojas, 1983: 269)

Los elementos esenciales de la concesión administrativa, son a) Es un acto jurídico de derecho público, unilateral y discrecional del Estado; b) Es emitido por la administración pública Federal, Estatal y Municipal, autoridades a quienes se les conoce como concesionadoras; c) Su objeto, consiste en la prestación de los servicios públicos, la exploración, explotación y aprovechamiento de los bienes de dominio del Estado; d) Tiende a satisfacer las necesidades sociales o colectivas; e) su régimen jurídico, es de derecho público; f) La persona física o moral que aparecen como titular de los derechos se les conoce como concesionarios; g) Se considera a los usuarios como un elemento subjetivo que se configura sobre todo en las concesiones destinadas a los servicios públicos; y finalmente, h) Que la regulación, vigilancia, control, imposición de sanciones y la

revocación de las concesiones queda bajo la responsabilidad del Estado (Sánchez, 1998:111).

“Los mismos principios que rigen a la función y al acto administrativo se aplican a la concesión: legalidad, competencia. Legalidad, porque se refiere a que los actos administrativos se reputan como válidos o legítimos, y competencia, porque conforme a disposición constitucional, el acto administrativo debe ser producido por un órgano competente, la competencia la asigna la ley” (Martínez. 2000: pp 240-278)

Uno de los puntos que es importante analizar es que la concesión tienen un carácter intuitu persona, por lo que el concesionario deberá ejercerla personal y directamente; es decir no podrá transmitirla, cederla o enajenarla (Martínez, 2000:282). En el caso del servicio público de transporte urbano de Hermosillo este carácter personal de las concesiones no tiene validez ya que se permite que el concesionario pueda transmitir, ceder o enajenar los derechos de la concesión.

La regulación de las concesiones recae en el Estado, pero dada las diversas aplicaciones del término en actos que realiza el mismo Estado, no existe el fundamento legal adecuado que regule el término. De acuerdo con nuestra Carta Magna se considera que la Nación es propietaria de las tierras y aguas que se encuentran en territorio nacional, y que por hecho de corresponderle por naturaleza, puede y tiene el derecho de transmitir el uso, goce y disfrute de ellas a particulares, lo cual viene a constituir un acto concesión. Dentro de los actos que se consideran como concesiones están los que de acuerdo con la Ley General de Bienes Nacionales “permiten y facultan a los particulares adquirir los

derechos sobre el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación”<sup>12</sup>

De igual forma constituyen actos de concesión los que de acuerdo con la Ley de Aguas Nacionales se autorizan para “operar, conservar, mantener, rehabilitar y ampliar la infraestructura hidráulica, así como para construir, equipar y operar la infraestructura hidráulica”<sup>13</sup>. Asimismo, los actos que conforme a la Ley Minera se realicen para “la exploración y explotación de los minerales y de las salinas formadas directamente por las aguas marinas”<sup>14</sup>

En el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se señala que “el Estado, sujetándose a las leyes, podrá en los casos de interés general, concesionar la prestación de los servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación”. Analizando el contenido de dicho artículo, observamos que tanto los servicios públicos como los bienes de la nación son objetos de concesión.

El sentido del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de los artículos correspondientes en materia de concesión de la Ley Minera, Ley de Aguas Nacionales, Ley General de Bienes Nacionales, apreciamos que para que se lleven a cabo la concesión de los servicios, es necesaria la concurrencia del interés público y del interés del particular. Advertimos que en el desarrollo de los servicios públicos éste se debe prestar al público en general bajo la premisa del cobro de una tarifa que le garantice al concesionario, la ganancia mínima que haga económicamente redituable la prestación del servicio; en cuanto a la concesión de los bienes de dominio, el concesionario se beneficia

---

<sup>12</sup> Artículo 15 de la Ley General de Bienes Nacionales.

<sup>13</sup> Artículo 102, fracciones II, III de la Ley de Aguas Nacionales.

<sup>14</sup> Artículo 10, de la Ley Minera.

de la explotación que hace de dichos bienes los cuales no redundan directamente en beneficio del público.

Con el fundamento legal del artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de que los servicios públicos pueden ser concesionados, para objeto de nuestra investigación es preciso determinar si el servicio público de transporte de pasajeros en su modalidad de urbano de acuerdo con la constitución es un servicio público. En el artículo 115 de la citada Constitución, fracción III no se considera propiamente al servicio de transporte público como un servicio público bajo la rectoría del municipio, pero en el inciso i de dicha fracción, se deja abierta la posibilidad de que si se considere como tal cuando “las legislaturas locales determinen según las condiciones territoriales y socioeconómica de los municipios, así como su capacidad administrativa y financiera”.

De igual forma, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora en su artículo 137 establece que los municipios, dentro de sus respectivas jurisdicciones, tendrán a cargo las funciones y servicios públicos aparte de los comprendidos del inciso a, al inciso h, los demás que el Congreso del Estado determine, según las condiciones territoriales y socioeconómicas de cada municipio, así como de su capacidad administrativa, técnica y financiera. Además, se establece que los servicios públicos que competen a la esfera municipal, podrán ser prestados por particulares o a través de concesión otorgada para tal efecto.

En el ámbito municipal, la Ley de Gobierno y Administración Municipal establece que es competencia del Ayuntamiento el otorgar concesiones para la prestación de servicios públicos de su competencia, en la forma y términos que señalen esta Ley y las demás leyes relativas. (Artículo 61, fracción III, inciso ñ). Asimismo, la Ley que Regula la Prestación de los Servicios Públicos Municipales contempla que Ayuntamientos prestarán los servicios

públicos a través de las dependencias de la administración pública municipal directa... o mediante el otorgamiento de concesiones.

En lo que se refiere al transporte público, la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Sonora y la Ley 149 de Transporte para el Estado de Sonora facultan al Ejecutivo Estatal satisfacer las necesidades del servicio público de transporte a través de la concesión del mismo. La Ley 149 de Transporte establece las bases y los procedimientos para el otorgamiento de concesiones. Por tanto, los procedimientos que se realicen bajo el amparo de la Ley 149 de Transporte, se le aplicará supletoriamente el Código de Procedimientos Civiles para el Estado de Sonora. La Ley Federal de Procedimientos Administrativos no considera de aplicación general las disposiciones de orden e interés social que se aplican a los actos, procedimientos y resoluciones, ya que estas, se aplicarán a la Administración Pública Federal.

En virtud de que la concesión por definición es un acto administrativo por el cual el gobierno federal, estatal y municipal pueden otorgar la explotación o prestación de bienes y servicios, valdría la pena analizar el caso del transporte público y considerar las causas del porqué no es considerado por nuestras leyes como un servicio público, y si en la teoría no es un servicio público, entonces porqué está sujeto a un acto o procedimiento administrativo de concesión.

Los elementos que definen al servicio público son: a) Generalidad, b) Uniformidad, c) Igualdad, d) Continuidad, e) Regularidad y f) Permanencia, y en razón de ellos al servicio de transporte de la ciudad de Hermosillo en la práctica es realmente un servicio público. Luego entonces tenemos que “una decisión de la administración pública resuelve que una necesidad de carácter colectivo o de interés general, se convierta en servicio público” (González, 1993: 18-19).

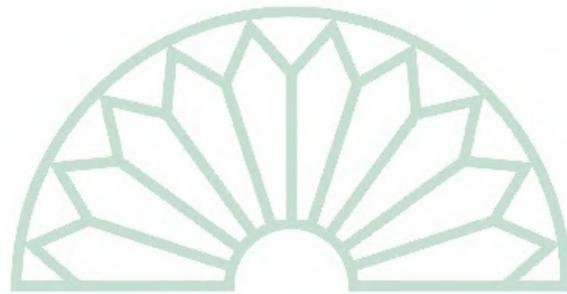
Esta indecisión del gobierno del Estado de Sonora lesiona la autonomía municipal que por disposición constitucional tiene Hermosillo y los demás Municipios respecto a los servicios públicos. Además, la no descentralización del “servicio”, lesiona las finanzas públicas de los municipios, ya de contar estos con dicho servicio, podrían operarlos a través de organismos descentralizados. Desafortunadamente, “en el proceso de transferencia y no transferencia de los servicios públicos de los estados hacia los ayuntamientos... las variables importantes no son las condiciones territoriales y socioeconómicas de los municipios, así como su capacidad administrativa y financiera... sino las variables de poder político regional” (Guillén. 1996: 111).

Gabino Fraga comenta que no es precisamente el sistema de concesión lo que a la postre permita que se preste un servicio público con la calidad y la eficiencia posible, es más, la concesión obstaculiza el desarrollo del servicio público. Asimismo, sostiene que una de las desventajas de la concesión es que “la explotación está expuesta a que el interés del público se subordine al interés personal del concesionario de aumentar sus utilidades, que la colectividad se ve privada de las utilidades”. (Fraga. 1958:328)

Señala que lo imperfecto del sistema de concesiones hace que se pueda explorar otro mecanismo en el que “se combina la intervención del Estado y de los intereses privados”. En este nuevo esquema el Estado y los particulares serían accionistas y por ende, el Estado participaría en inversión de capital y en la administración del servicio, ésta intervención estatal podría verse como el rescate de la esencia social del servicio público.

Al aplicar los conceptos anteriormente enunciados relativos al marco teórico y legal de las concesiones en el caso del transporte urbano de la ciudad de Hermosillo, observamos que dicho concepto sirve más bien como herramienta de control político por parte de ciertos

grupos que encabezan la administración pública estatal. Vemos que sus redes de poder se extienden y se consolidan con dicha herramienta administrativa. Por tanto dicho mecanismo en lugar de salvaguardar los intereses sociales del estado respecto a la provisión del servicio que la sociedad demanda, sirve y protege el interés político y rentista de los funcionarios de gobierno, en consecuencia, tenemos que el interés particular se antepone al interés de la sociedad.



**EL COLEGIO  
DE SONORA  
BIBLIOTECA  
GERARDO CORNEJO MURRIETA**

## Capítulo II. Evolución de las Leyes de Transporte en el Estado de Sonora.

Con la finalidad de comprender el proceso evolutivo del transporte público y la forma en la cual se van construyendo y consolidando las instituciones que permiten su desarrollo, el presente capítulo lleva a cabo una revisión de las Leyes de Transporte para el Estado de Sonora.

Dado a que el objetivo de la investigación es abordar la problemática existente en el servicio público de transporte urbano a partir del sistema de concesiones, nos abocaremos a profundizar en dicho tema mediante el análisis correspondiente de las leyes comprendidas durante el periodo 1982 – 2002. Al centrarnos en el mencionado análisis, no pretendemos dejar pasar por alto aquellos puntos principales, tales como la regulación del servicio de transporte público, el funcionamiento del sistema de concesiones y los mecanismos que van dando forma y estructura a tan importante servicio.

Por tal motivo, el presente capítulo lo integran en un primer apartado Los antecedentes legales del Transporte en Sonora el cual comprende las aportaciones que hacen en dicha materia las Leyes promulgadas en el periodo comprendido de 1937 a 1972; en segundo apartado analizamos los avances del servicio de transporte que considera la Ley 76 de 1982; posteriormente en un tercer apartado presentamos las aportaciones a la estructura del transporte público contempladas en la Ley 56 de 1984; en un cuarto apartado se exponen y se debaten algunas adecuaciones que se hacen a la estructura del transporte consideradas en la Ley 120 de 1992 y finalmente en un quinto apartado, presentamos y analizamos el proceso de maduración que Ley 149 del 2002 hace en materia del servicio público de transporte urbano.

## 2.1. Antecedentes Legales del Transporte Público en Sonora.

En materia jurídica el servicio público de transporte en Sonora presenta un proceso evolutivo de sesenta y nueve años. El primer antecedente<sup>15</sup> del cual se tiene conocimiento data del 29 de Diciembre de 1937 en donde el Congreso del Estado de Sonora decreta la Ley Número 25 que Reglamenta el Tránsito en el Estado.<sup>16</sup>

Dicha Ley divide a los vehículos que transitan dentro del territorio estatal por el uso a que se destinan en: a) Particulares, b) Públicos, c) De sitio o alquiler y d) Oficiales. Posiblemente tenemos la primera clasificación que se hace del transporte en el Estado de Sonora.

“Son vehículos públicos los que hacen viajes regulares a precio determinado entre distintos lugares de una población o entre dos o más lugares del Estado”<sup>17</sup>

El Departamento Central de Tránsito se encargaba de llevar a cabo el control y centralización de tránsito de vehículos (tanto públicos como privados) en el Estado, asimismo, tenía facultad para expedir permisos de ruta, permisos de sitio, aprobar tarifas y todos los documentos que sean necesarios previo el pago y presentación de la solicitud respectiva. El Ejecutivo del Estado nombraba al personal de tránsito y podía removerlo libremente, por tanto, advertimos que el servicio público de transporte desde sus inicios era facultad del Gobierno del Estado.

En la ley de 1937 se establecen las obligaciones de los propietarios de vehículos en general que transitan por el Estado de Sonora. Dentro de las obligaciones a las que se

---

<sup>15</sup> En esta investigación se considera como primer antecedente jurídico en materia de transporte a la Ley Número 25 que Reglamenta el Tránsito en el Estado de Sonora. Dicho ordenamiento legal es el de más antigüedad del cual se tiene conocimiento, aunado a que en la parte transitoria de la citada Ley, no se indican los antecedentes legales que dan origen a dicho ordenamiento.

<sup>16</sup> Consultar Boletín Oficial del Estado de Sonora No. 52, Tomo XL del 29 de Diciembre de 1937.

<sup>17</sup> Ley Número 25 que Reglamenta el Tránsito en el Estado de Sonora, artículo 2, inciso b. Publicada el 29 de diciembre de 1937. Tomo XL

sujetan los propietarios de vehículos está la de presentar durante el mes de enero de cada año su vehículo para su correspondiente revisión y examen, cubriendo oportunamente los derechos correspondientes. Además, de que deberán tener en perfecto estado las condiciones físicas, mecánicas y eléctricas del vehículo que utilizan y éste deberá reunir las condiciones de higiene y limpieza.

Observamos que en materia de transporte dicho ordenamiento legal aporta la realización de un proceso de verificación vehicular que permite al menos en el caso del transporte público establecer las bases para evaluar las condiciones en las que se encuentran las unidades que prestan el servicio de transporte.

La clasificación de las personas que conducen los vehículos de fuerza motriz, así como el establecimiento de requisitos para manejar tales vehículos es otro de los aportes de la citada Ley 25 la cual define como Chofer “al individuo que ha hecho del manejo del vehículo de fuerza motriz una profesión y que se dedica a ella en los de servicio público”.

Destaca que para conducir un vehículo destinado para el transporte público, el chofer deberá cumplir con una serie de requisitos y exámenes que demuestren sus facultades físicas y mentales en el desarrollo de su actividad, así como realizar otro examen práctico en el que demuestre su aptitud para conducir y reparar cualquiera de los desperfectos del vehículo que maneja.

Se reglamentan los lugares de ascenso y descenso de las personas que hacen uso del servicio público de transporte y se determinan las obligaciones que deberá cumplir el usuario del servicio. Finalmente contempla que todos los vehículos destinados al servicio público de transporte deberán estar provistos de una tarifa aprobada por el Departamento de Tránsito o sus Delegaciones. Aún cuando se tiene considerado el cobro de una tarifa por la

prestación del servicio público de transporte no se especifican bajo que parámetros se habrá de determinar la misma.

Posteriormente, el Congreso del Estado de Sonora decreta la Ley Número 176 que reforma y adiciona la Ley número 25, y que se publica en el Boletín Oficial Número 9, Tomo XLIV, de fecha 29 de Julio de 1939. En dicho ordenamiento no se producen cambios sustanciales en materia de transporte público, se reforma lo concerniente a la clasificación de carros de sitios.

El 25 de Enero de 1941 se publica en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado número 8, Tomo XLVII, la Ley Número 236 que Reglamenta el Tránsito del Estado de Sonora. Lo significativo de esta Ley es que le otorgan a los Municipios la facultad de aplicar la Ley y ejercer dentro de sus respectivas jurisdicciones funciones de vigilancia respecto al cumplimiento de la misma.

No especifica claramente de quien es facultad regular el transporte público. El sentido de la Ley se presta a confusión ya que considera que las Autoridades de Transporte tendrán ciertas facultades y obligaciones como: Expedir los permisos de ruta, de sitio y los documentos que sean necesarios, para la prestación del servicio.

Las funciones que realizaba anteriormente el Departamento Central de Tránsito se asignaron a las Autoridades de Tránsito, desafortunadamente la Ley 236 no deja asentado claramente quiénes son tales autoridades y de quién depende. Por tanto, dada la facultad otorgada por el Estado al Municipio para realizar funciones de vigilancia y cumplimiento de la Ley, así como a la vaguedad con la que estructura dicha Ley, cautelosamente podemos asumir que el Municipio es autoridad en materia de Tránsito y por ende en transporte público.

Ante la falta de una delimitación adecuada de funciones y atribuciones, el transporte público tiende a ser motivo estudio y análisis específico, como algo separado del tránsito, por parte del Congreso Estatal y el 6 de Marzo de 1951 dicho órgano colegiado decreta la Ley Número 86 que aprueba el Reglamento a que deberá sujetarse el Servicio de Automóviles destinados al servicio público. Como su nombre lo indica, este reglamento sienta las bases para la organización del servicio público de transporte.

A partir de esta Ley se empieza a manejar el concepto de concesiones específicamente en el artículo sexto se indica que “La Tesorería General del Estado, las Agencias Fiscales y las Oficinas Recaudadoras harán la venta de placas para automóviles destinados a servicio público, previa la concesión del permiso correspondiente del Ayuntamiento respectivo o del Gobierno del Estado, según el caso”.

Mas adelante advertimos que la actividad del transporte público debe estar sujeta a cierto procedimiento administrativo que regule su desarrollo ya que “Los ayuntamientos señalarán en cada Municipio... el número de vehículos que habrán de dedicarse a cada servicio, precisarán las características que habrán de llenar y expedirán los permisos relativos a servicios que habrán de prestarse dentro de su jurisdicción, considerando las exigencias del interés público y procurando no volver incosteable la prestación del servicio a quienes lo vengam atendiendo con anterioridad”

A efectos de contar con una mejor organización del gremio de transporte, en la Ley 86 se considera un principio fundamental para el desarrollo del servicio público de transporte: Un permiso por cada unidad en la cual se establece la prohibición de traspasarse a otra persona. El Estado como los Ayuntamientos tendrán la facultad de establecer las tarifas que deberán aplicarse al servicio de transporte, pero para ello es indispensable la opinión de los integrantes del gremio de transporte.

Uno de los avances importantes de la Ley en mención es que considera y establece un orden preferente para el otorgamiento de permisos para la prestación del servicio público de transporte a choferes que así lo soliciten y que cumplan con cierta antigüedad y que cuente con buenos antecedentes laborales.

Dentro del proceso de institucionalización del servicio público de transporte la Ley Número 59 De Tránsito y Autotransporte del Estado de Sonora aprobada el 16 de Julio de 1972 juega un papel muy importante. *Primero*, porque debido a su importancia el transporte público se empieza a legislar a mayor profundidad; *Segundo*, porque se definen las bases sobre las cuales habrá de funcionar el servicio; *Tercero*, porque se establecen las condiciones para determinar quiénes y de qué manera podrán prestar el servicio, y *Cuarto*, porque se respeta la autonomía municipal en cuanto al otorgamiento de concesiones.

Desde la legislación anterior a 1951 en materia de transporte público han transcurrido veintiún años y en la Ley 59 observamos un trabajo legislativo responsable, ya que se empieza a dar forma jurídica a la organización, administración y prestación del servicio público de transporte.

Partiendo de la premisa de que dicho servicio deba ser supervisado por cierto tipo de autoridad, en la presente Ley se definen concretamente quienes son tales autoridades: “Son Autoridades de Tránsito, aquellas a quienes ésta Ley otorga facilidades decisorias y mando de fuerza pública para hacer cumplir sus determinaciones en la materia”

Y para efectos de ésta Ley, ejercen funciones de autoridades de Tránsito: a) El Gobernador del Estado, en todos los municipios de la entidad y; en cada Municipio b) El Presidente Municipal; c) El Jefe de la Policía Preventiva; d) El Jefe de Tránsito o del Departamento de Tránsito, dependiente de la Jefatura de policía preventiva y Tránsito Municipal.

Dentro de las facultades del Gobernador del Estado en materia de Tránsito, está la de “Expedir concesiones y permisos para la explotación pública y servicio de autotransporte de pasajeros y de carga, cuando comprenda dos o más municipios”. Por su parte dentro de las facultades de los Presidentes Municipales, en materia de Tránsito encontramos que está la de “Expedir concesiones y permisos para la explotación pública y servicio de autotransporte de pasajeros y carga, cuando haya de realizarse exclusivamente dentro de los límites del Municipio”.

Sustentando lo anterior, la citada Ley establece que para poder desarrollar y llevar a cabo la actividad de transporte público en cualquier modalidad dentro del Estado, es primordial contar con la respectiva concesión que para el efecto otorgue el Ejecutivo del Estado o por los Presidentes Municipales según corresponda.

“Las concesiones o permisos que se expidan son personales e intransferibles; en consecuencia, no podrán enajenarse, gravarse, cederse, rentarse, prestarse, embargarse o sujetarse a transacciones de cualquier naturaleza que hagan perder, temporal o definitivamente, su disfrute al concesionario o permisionario. Se autorizarán solamente en casos de vejez o de invalidez por enfermedad. Se considerarán las concesiones como patrimonio familiar”.

Nace la figura del Comité de Consulta y Vigilancia del Servicio Público de Autotransporte en el Estado, que de acuerdo con el artículo 226 dicho Comité, estará integrado por un representante del Ejecutivo del Estado, quien será nombrado y removido a su juicio; por el Director General del Trabajo y Previsión Social del Estado y por un Representante de la Dirección General de Comunicaciones y Obras Públicas, que será designado por el propio Director. El Comité estará presidido por el Representante del Ejecutivo del Estado. Podemos observar que quienes integran dicho comité son

funcionarios públicos que representan a diversas dependencias gubernamentales, lo cual, no indica que sean expertos en materia de transporte. Asimismo, debido a que están subordinadas al Ejecutivo Estatal, las actuaciones del Comité de Consulta y Vigilancia del Autotransporte del Estado, carecen de independencia.

Dicho Comité dentro del ámbito de concesiones estatales tendrá facultades de conocer todo lo referente a solicitudes de ruta, concesiones y permisos, problemas y conflictos dirigidos al Ejecutivo respecto a lo contenido en la presente Ley. Además de tomar decisiones definitivas en lo concerniente al cambio de unidades, a la sustitución de concesionarios, a las características que deben guardar los vehículos que se destinen al servicio de transporte y de aquello que no incida en las condiciones bajo las cuales se otorgaron las concesiones.

Sin embargo, el Comité de Consulta y Vigilancia del Servicio Público de Autotransporte en el Estado no tiene injerencia de manera directa dentro de la esfera municipal, más bien, el Ejecutivo del Estado considera la posibilidad de que éste intervenga de manera indirecta cuando terceros perjudicados por la decisiones del municipio se vean en la necesidad de interponer recursos de inconformidad el cual debe presentarse ante el Ejecutivo y éste a su vez lo turna para su trámite ante dicho Comité.

El Comité de Consulta y Vigilancia del Servicio Público de Autotransporte en el Estado fungirá como “arbitro” de las partes en conflicto, deberá recabar la documentación necesaria al Presidente Municipal que motivan su actuar, y solicitará al interesado su comparecencia donde exponga los motivos y los argumentos que fundan su impugnación.

El Comité de Consulta podrá solicitar apoyo de las Autoridades, Instituciones Privadas, personas físicas individuales y a todos aquellos que estime convenientes con el propósito de estructurar un criterio que resuelva de la mejor manera el conflicto. Una vez

que se haya dictaminado el asunto en cuestión, el Comité remite el expediente y su opinión al Ejecutivo del Estado quien discrecionalmente resolverá en definitiva el conflicto.

Se empieza a ejercer mayor control por parte de las autoridades estatales y municipales respecto a la prestación continua e ininterrumpida del servicio de transporte público, al sentar las bases por las cuales pueden ser suspendidas o canceladas las concesiones otorgadas para la prestación del servicio.

Una de las bondades sociales que manifiesta la Ley en cuestión es el establecimiento de una tarifa preferencial al estudiantado que haga uso del servicio público de transporte, tal y como lo asienta el artículo 199 “Los estudiantes que se identifiquen con tarjeta credencial expedida por la institución educativa respectiva, gozarán, mediante el solo hecho de su identificación, de un descuento de 50% sobre el importe de las tarifas autorizadas para los vehículos destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas en las zonas urbanas y suburbanas”.

## **2.2. Ley Número 76 de 1982.**

El Congreso del Estado de Sonora decreta la Ley de Tránsito y Transporte para el Estado de Sonora Número 76, la cual es publicada en el Boletín Oficial del Estado con fecha del 08 de Marzo de 1982, Número 19, Tomo CXXIX.

En el presente ordenamiento legal se manifiesta la voluntad y el compromiso por parte del Ejecutivo del Estado en lograr una adecuada planeación y organización del servicio público de transporte en el Estado de Sonora. Para ello, define las competencias del mismo Estado y de los Municipios, crea Organismos y Departamentos que intervendrán en la operación y vigilancia del servicio y por supuesto sienta las bases administrativas que dan forma y estructura a tan importante servicio.

En virtud de que la prestación del servicio público de transporte es atributo del Estado, el Ejecutivo de la entidad tiene la facultad para concesionarlo y para ello deberá dar seguimiento y observancia a las disposiciones que emanan de la Ley de Transporte. Por tanto, quedan sin efecto las facultades que anteriormente tenían los Presidentes Municipales de concesionar el servicio público de transporte dentro de su jurisdicción. La responsabilidad que tenían los municipios en el servicio de transporte público se va alejando, el Estado asume para sí una posición estratégica en el orden regulatorio del transporte, estrategia que supone al Ejecutivo del Estado cierto control en las operaciones en materia de transporte.

Dada la importancia que a través de los años ha ido adquiriendo el transporte público y de lo complejo de su funcionamiento, se crea la Dirección de Transporte del Estado la cual funciona como una dependencia del Poder Ejecutivo. Dicha dependencia es responsable de la “planeación y supervisión de los servicios públicos y privados de transportes, la conciliación de los conflictos que se susciten en la explotación de los servicios concesionados y las atribuciones que la Ley y los Reglamentos le confieran”.

Dentro de los avances interesantes en materia de transporte está lo que asienta la fracción VII del artículo 5º de la Ley al considerar que son atribuciones del Gobernador “Publicar anualmente la declaratoria de necesidades de transporte y convocatoria respectiva” formalizando con ello uno de los puntos principales para mejorar el servicio público de transporte. Asimismo, la asunción de una responsabilidad compartida con los concesionarios del servicio público de transporte para crear “sociedades que tengan por objeto tanto la explotación del servicio público de transporte, como servicios auxiliares y conexos que tiendan al mejoramiento de su explotación”.

En el párrafo anterior se observa la responsabilidad social que asume el Ejecutivo del Estado por mejorar el transporte público ya que éste por las funciones que ha realizado durante mucho tiempo es factor de desarrollo social y económico. Si tomamos en cuenta que los primeros permisos y concesiones para la explotación del transporte público se otorgaron a choferes que cumplían con cierta antigüedad pero que a su vez desconocían de formas y modelos de administración, podemos asumir, que aún cuando se exploren ciertos mecanismos para eficientar el servicio y la administración del mismo, el servicio público de transporte urbano no pierde su esencia social.

Al definirse claramente quienes son las autoridades de transporte, se determinan las atribuciones que cada cual habrá de ejercer para el fortalecimiento de tan importante servicio público. Luego entonces, al tratar de determinar el alcance de las atribuciones que competen cada una de las autoridades apreciamos un alto índice de duplicidad de atribuciones, ya que tanto la Dirección de Transporte del Estado y los Presidentes Municipales tienen prácticamente las mismas atribuciones pero en su correspondiente ámbito de competencia.

A diferencia del municipio, la Dirección de Transporte del Estado puede “Planear y realizar los estudios técnicos y socio-económicos tendientes a determinar las necesidades de transporte público de jurisdicción estatal y municipal”. Por lo antes expuesto y aunado al interés del Estado por controlar el transporte público, el Municipio pierde esta facultad y campo de competencia.

En la evolución de la organización del servicio de transporte público, el Estado ha marcado la pauta ya que ha sido el primero en crear un organismo ex profeso para planear, organizar y administrar el servicio público de transporte, como lo es la Dirección de Transporte del Estado, así como también creó el Comité de Consulta y Vigilancia del

Servicio Público de Autotransporte del Estado, el cual a la postre se transforma en la Comisión Consultiva de Transporte del Estado el cual es un órgano asesor del Gobernador del Estado, de la Dirección de Transporte y de los Ayuntamientos.

Dicha Comisión considera que un representante del H. Congreso del Estado forme parte él, de igual manera contempla formalmente la participación de la sociedad a través de los representantes de organizaciones de usuarios. En consecuencia, podemos apreciar que el transporte público ha logrado posicionarse como un problema de interés público, prueba de ello es el interés mostrado por el Ejecutivo del Estado en que tanto los actores legislativos y sociales trabajen de manera coordinada para buscar mejores alternativas para eficientar el servicio de transporte urbano.

A la par del Estado los Municipios cuentan con el Comité Municipal de Planeación del Transporte, el cual estará integrado por un Presidente que será el Presidente Municipal; Un secretario Técnico, que será un representante de la Dirección de Transporte del Estado y un Representante de Cabildo. Dicho Comité de igual forma que el Comité del Estado, contempla la participación social.

De una manera gradual, se han ido diseñando y aplicando mecanismos legales que permitan establecer un orden en el transporte público, podemos apreciar que en los capítulos del Título Tercero de la Ley, se emplean mecanismos tales como: a) Modalidades y clasificación de los servicios; b) De las concesiones del servicio público de transporte; c) De los requisitos para obtener concesión del servicio público de transporte; d) Del orden preferente para el otorgamiento de concesiones de servicio público de transporte; e) Del procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones, y f) De las causales para la cancelación de las concesiones de servicio público. Aunque todavía se observan las facultades y atribuciones del Estado y del Municipio respecto al servicio, de manera

progresiva se van estableciendo los controles necesarios para el desarrollo de dicha actividad.

Aunque la Ley 59 considere en sus articulados el otorgamiento de concesiones individuales, se asume por lo tanto que corresponden una concesión por persona física. En lo referente a personas morales no se especifica cuántas concesiones se otorgarán, dejando por lo tanto abierta la posibilidad para que grupos empresariales de la localidad se beneficien y puedan tener un mayor control del servicio público de transporte.

Es oportuno aclarar que en la Ley 76 se determina que “tanto personas físicas como persona morales podrán ser titulares solamente de una concesión de servicio público de transporte”. En lo que respecta a la concesión otorgada a una persona física, ésta amparará solamente una unidad para prestar el servicio. Sabedores de lo que implica esta situación, quienes intervienen en trabajo legislativo que da origen a la Ley Número 76 consideran que “Siendo persona moral la concesionaria, el número de unidades que podrá amparar la concesión, será de hasta tres unidades por cada miembro de la persona moral”. Por lo tanto, inferimos que es interés del Estado que el transporte público pase a manos de concesionarios con visión empresarial, y que por consiguiente no es gratuita la promoción de constitución de sociedades que tenga por objeto hacer del transporte público un negocio redituable.

El establecimiento de los requisitos para obtener concesión del servicio público de transporte es otro de los grandes avances en la materia, ya que permite uniformar un criterio que deban cumplir quienes deseen dedicarse a dicha actividad. A continuación, se enumeran dichos requisitos:

1. La persona física para obtener concesión de servicio público de transporte, deberá acreditar: a) Ser mexicano por nacimiento y encontrarse en pleno ejercicio de sus derechos

civiles; b) Tener por lo menos una residencia efectiva en el Estado, conforme a lo establecido en la Constitución Política Local; c) No ser titular de ninguna otra concesión de servicio público de transporte; d) No ser funcionario o empleado de las administraciones Federal, Estatal o Municipal, así como funcionario o empleado del sector paraestatal.

2. Las personas morales para obtener concesión deberán acreditar: a) Que los socios que las integren reúnan los requisitos del capítulo anterior; b) Que estén debidamente constituidas conforme a las leyes que las rigen; c) Que su capital social esté representado totalmente por acciones nominativas; d) Que su objeto social sea la explotación del servicio público de transporte.

En lo que corresponde al orden preferente para el otorgamiento de concesiones de servicio público de transporte, éste sufre una serie de modificaciones respecto a la Ley Número 59. Una de ellas, quizás la más significativa es que aparecen en primer lugar “Sociedades cooperativas cuya constitución tenga por objeto principal la explotación del servicio de transporte y sus socios sean asalariados del servicio”; la segunda en orden de preferencia corresponde a las “Personas morales que tengan por objeto principal la explotación del servicio público de transporte, que estén debidamente constituidas y que reúnan las exigencias del artículo 83 de la ley, cuyos miembros sean trabajadores del servicio público con antigüedad no menor de cinco años que pueden brindar y garantizar oportunamente el servicio” y finalmente, “Las personas físicas que reúnan los requisitos del artículo 82 de la ley y además sean trabajadores asalariados del servicio público de transporte de acuerdo con el orden de su antigüedad”.

Otra de las aportaciones en materia de organización del servicio público de transporte, es el rediseño del Procedimiento Administrativo para el Otorgamiento de Concesiones. Dicho procedimiento tiende a transparentar la forma que tiene que seguirse

por parte de las autoridades para el otorgamiento de concesiones. Y para ello, se toma en cuenta la labor que realizan los Comités Municipales de Planificación de Transporte quienes podrán solicitar al inicio de cada año a la Comisión Consultiva de Transporte del Estado, que ésta determine la conveniencia de nuevos servicios, o en su caso prever la mejora de los ya existentes, asimismo tener en cuenta la posible apertura de nuevas rutas para la prestación del servicio, y todo lo conducente para mejorar el servicio público de transporte.

Es pertinente aclarar que toda acción concerniente al funcionamiento y mejoramiento del servicio de transporte tales como “el otorgamiento de concesiones de servicio público de transporte, el incremento de unidades a los concesionarios autorizados o modificaciones a las condiciones establecidas en su concesión deberá iniciarse previa declaratoria de necesidades de transporte público y convocatoria que al efecto publique el Ejecutivo del Estado”. Dicha declaratoria de necesidades y su respectiva convocatoria deberá ser publicada en el Boletín Oficial del Estado y en un diario de la localidad una vez al año y que dicha publicación sea antes del mes de junio del año correspondiente.

La publicación de la declaración de necesidades formaliza en términos legales el inicio del procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones. Pero en el caso que dicha declaratoria de necesidades y la publicación de la convocatoria respectiva, a decir de las partes interesadas como son los concesionarios, usuarios y terceros perjudicados, no considere pertinente el establecimiento de nuevas rutas, la ampliación de las existentes, el mejoramiento del servicio, podrán solicitar a la Dirección de Transporte del Estado para los efectos del caso para que lleve a cabo los estudios técnicos correspondientes y así buscar satisfacer las necesidades de los usuarios y por ende las necesidades de los concesionarios.

Si la Dirección de Transporte del Estado decide realizar los estudios técnicos a solicitud de las partes interesadas, tiene la obligación de remitirlos a la Comisión Consultiva de Transporte para que ésta los estudie, analice y emita su opinión al Ejecutivo del Estado. Si el Ejecutivo Estatal estima conveniente los estudios realizados, y las consideraciones de la Comisión Consultiva de Transporte, hará la declaratoria en los términos de la Ley, posteriormente, a través de la Dirección de Transporte del Estado se notificará a los interesados. Publicada la declaratoria de necesidades se inicia el procedimiento en términos del reglamento de la Ley.

“Una vez que concluya el período de recepción de las solicitudes fijado en la declaratoria, se radicará el procedimiento, se acumularán las solicitudes y se ordenará su publicación por una sola vez en el Boletín Oficial del Estado y por cinco días consecutivos en los estrados de la Presidencia Municipal o en la Dirección de Transporte, según corresponda”. Tanto el Comité Municipal de Planeación de Transporte como la Comisión Consultiva de Transporte en el Estado deberán contar con ejemplares de las solicitudes para su correspondiente estudio, análisis y dictamen. Asimismo, en las publicaciones se resumirá lo que al efecto pretendan los solicitantes.

Si en términos de la publicación se perjudican intereses de terceros, estos, una vez realizada la última publicación contarán con un periodo de cinco días hábiles para presentar escrito de queja e inconformidad ante la autoridad correspondiente que conozca el procedimiento, para lo cual deberán presentar las pruebas que correspondan al caso. Pero si no se presentan recursos de inconformidad, la autoridad así lo hará constar y posteriormente lo notificará a la Comisión Consultiva de Transporte del Estado ya al Comité Municipal de Planificación de Transporte del Municipio.

La Comisión Consultiva de Transporte recibirá los dictámenes pronunciados por los Municipios, y en ese tenor, recabará los expedientes y fundamentará una opinión al Ejecutivo del Estado para que éste en la esfera de sus facultades resuelva. La Dirección General de Transporte y los respectivos Presidentes de los Municipios notificarán las resoluciones que con carácter de definitivas emita el Gobernador del Estado. Consecuentemente, se publicarán por una sola vez en el Boletín Oficial del Estado, los puntos resolutivos.

“Una vez que el Gobernador del Estado haya otorgado las concesiones respectivas, la Dirección de Transporte y las Presidencias Municipales, según corresponda, expedirán los permisos, previo pago de los derechos que al efecto establezcan las Leyes de Ingreso Estatal o Municipales, para la explotación de los servicios públicos de transporte concesionados”

El procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones se extingue por muerte del solicitante o por caducidad que es originada por la inactividad de las partes durante un periodo de treinta días. Si por causas de inactividad imputables al Gobierno se extingue determinado procedimiento administrativo de otorgamiento de concesión, la ley no aclara en que etapa se debe de reiniciar dicho procedimiento, por tanto, asumimos que dicho procedimiento inicia de origen.

Debido a la importancia de organizar el servicio de transporte a través del establecimiento de procedimientos administrativos que regulen cada una de las etapas que conforman el sistema de transporte, el rubro de cancelación de las concesiones merece un apartado especial. Aunque en la pasada Ley 59 ya se habían considerado las causales de cancelación de concesiones, en la Ley 76 se amplían las causales destacando aquella que lesiona la naturaleza del servicio como lo es la “prestación de un servicio notoriamente

deficiente o que las unidades carezcan de los requisitos mínimos de seguridad, comodidad e higiene y vida útil para la prestación del servicio”.

Luego entonces tenemos que la responsabilidad de cancelar concesiones recae en el Ejecutivo del Estado. Por lo que concierne a los Presidentes Municipales, éstos carecen de dicha facultad y no les queda más que cumplir las decisiones del ejecutivo respecto del procedimiento de cancelación de concesiones. “El procedimiento de cancelación se iniciará de oficio o a petición de parte interesada... y culminará con la resolución que pronuncie el Ejecutivo del Estado”.

Uno de los puntos sobresalientes en el presente ordenamiento legal es que se faculta al Ejecutivo del Estado para que éste se haga cargo del servicio público de transporte de manera definitiva cuando así lo exija el interés social. En leyes anteriores no se especificaba con claridad a quién compete el orden y regulación del transporte en caso de conflictos de orden público.

Satisfacer las necesidades transitorias de transporte público cuando así lo exijan y soliciten los usuarios y los concesionarios es otra de las disposiciones contenidas en la Ley 76 de transporte que complementan su estructura y organización. El hecho de reglamentar la expedición eventual de permisos del servicio público de transporte para satisfacer las necesidades de traslado de los usuarios, nos habla de la importancia que representa el servicio de transporte en la sociedad, asimismo, nos permite inferir sobre el crecimiento de usuarios en la demanda del mismo. Si bien la idea de cubrir la eventualidad de necesidades de pasaje representa un buen avance en materia de atención al usuario, propicia un círculo vicioso en el gremio de concesionarios ya que se benefician a cierto grupo de poder cercano a los intereses del gobierno.

En cuanto a las tarifas y sus procedimientos las “reglas de aplicación se determinarán procurando que respondan siempre a un criterio técnico uniforme, igual para casos similares y diversificadas de acuerdo con la zona o zonas donde habrán de prestarse los servicios por la diferente situación económica que guarden los lugares respectivos”.

Para ello se establece que “La unidad técnica que servirá de base para la fijación de tarifas, será el costo kilómetro pasajero y kilómetro tonelada, el criterio para su diversificación se tomará de las diferentes clases de servicios que se presten, el grado de comodidad, el índice de celeridad, la categoría del equipo y los márgenes de seguridad que cada servicio debe prestar al usuario”. Ante falta de información que nos permita determinar si se cumplen o no los criterios para la fijación de tarifas, a parte de los estudios técnicos y financieros que servirán de base para fijar las mismas, existe el criterio de la negociación política que se pueda dar entre el gremio de concesionarios y las autoridades del transporte.

Respecto a las Centrales, Terminales para el servicio público de transporte en la modalidad de urbano, la Ley no considera la posibilidad de ser concesionadas, vagamente se refiere a centrales y terminales pero más bien su sentido es dirigido al servicio de pasajeros en su modalidad de foráneo, pero deja abierta la posibilidad de interpretación en beneficio de la modalidad de urbano.

Finalmente, otro de los avances que en materia de transporte aporta la Ley 76 es la determinación de los derechos y obligaciones de los concesionarios del servicio público de transporte. El establecimiento de tales derechos y obligaciones permite la construcción de una mejor estructura del transporte, puesto que de manera gradual se definen las responsabilidades que cada uno de los actores como en este caso los concesionarios deben asumir.

### **2.3. Ley Número 56 de Transporte del Estado de Sonora de 1984.**

El 18 de junio de 1984 se publica la Ley número 56 de Transporte del Estado de Sonora. Dicha Ley representa un punto partida respecto a al orden y supervisión del servicio del servicio público de transporte en la entidad ya que adquiere un nivel de importancia que precisa una adecuada estructuración legal y administrativa del servicio público de transporte.

De los avances propuestos en dicha Ley destaca que las disposiciones contenidas en la misma revisten un sentido de interés social, lo que nos lleva a pensar lo importante que es el servicio público de transporte para el desarrollo de la entidad y se reafirma por tanto su naturaleza social.

Posteriormente, apreciamos el reconocimiento que el mencionado ordenamiento jurídico hace del transporte al considerarlo un servicio público y lo define como “la movilización o traslado de personas y cosas por las calles, caminos y carreteras situados dentro del territorio del Estado, mediante el pago de una retribución en numerario”.

Si bien es cierto que la presente Ley mantiene una estructura similar a la Ley Número 76 de 1982, advertimos que el Municipio deja de ser rector dentro de su ámbito territorial en materia de transporte, en tanto el Estado asume por completo la prestación tan importante servicio. La Dirección del Transporte del Estado desaparece y se crea La Dirección General de Transporte misma que prevalece hasta el 2005.

Así como a través de los años se han determinado los procedimientos administrativos a seguir dentro de la organización y funcionamiento del transporte público, hemos podido notar los ajustes que éste ha sufrido, ajustes que en teoría permiten ejercer un control cada vez más oportuno para su correcto funcionamiento, sin embargo, la experiencia nos indica que tales mecanismos no se han ejercido de la mejor manera. Un

ejemplo de ello es precisamente lo que la Ley considera respecto a que los “vehículos destinados al servicio público de transporte de pasaje... deberán observar vida útil de diez años contados a partir del modelo correspondiente de dichas unidades”, desafortunadamente el periodo establecido por la ley no es aplicado ya que podemos observar en circulación unidades que prestación el servicio público de transporte con una antigüedad mayor a diez años.

En lo que respecta al procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones, se especifica el contenido de la declaratoria de necesidades y de la convocatoria respectiva. En este apartado se precisa lo que realmente se necesita para prestar el servicio de transporte público y sobre las condiciones que debe de operar, ante esto, notamos el establecimiento de un primer “filtro” que viene siendo el proceso de selección de solicitantes mismo que a su vez es un recurso político que pretende “transparentar” el otorgamiento de concesiones. Pero dentro de este proceso de selección el desconocimiento por parte de los solicitantes de ratificar dentro las próximas cuarenta y ocho horas de presentada su solicitud aparece un segundo “filtro” que depura al padrón de solicitantes de concesiones, ya que de no hacerlo dichas solicitudes se tendrán por no presentadas. Consecuentemente se hace presente el fenómeno de la discrecionalidad de las autoridades del transporte para otorgar concesiones a personas o grupos afines a sus intereses.

Dentro del apartado correspondiente a las causales de cancelación de concesiones sobresale la “falta de pago dentro de los noventa días siguientes en que sean exigibles los derechos fiscales correspondientes, a la revisión anual de los permisos para la explotación de los servicios concesionados”. Analizando dicha causal inferimos que las concesiones otorgadas para la explotación del servicio público de transporte tienen una vigencia de un

año y no son vitalicias como suponían muchos concesionarios. El hecho de pagar los derechos fiscales correspondientes de acuerdo a la presente ley revalida la supuesta “propiedad” que de dicha concesión tienen el concesionario.

Otra de las disposiciones en el servicio transporte público que aporta la Ley 56 es la determinación de lugares específicos en las vías públicas donde los usuarios del servicio de transporte puedan ascender y descender de las unidades de transporte. Prácticamente nacen las coloquialmente llamadas “paradas” del servicio público de transporte, el cual viene a ser un concepto muy distinto a lo que establecía la Ley No. 25 de 1937.

Los derechos de los usuarios del servicio público de transporte es un eslabón más en el proceso de institucionalización del mencionado servicio. Los usuarios son la razón de ser del servicio público de transporte y hasta ahora después de muchos años son tomados en cuenta y son protegidos. Son derechos de los usuarios: a) Ocupar hasta el término de su viaje los asientos que les sean asignados; b) A exigir a los operadores y concesionarios de las unidades la observancia de lo dispuesto en la ley y sus reglamentos; c) A llevar consigo por concepto de equipaje un máximo de 15 kilogramos; y d) Contar con un seguro de viajero.

El establecimiento de un mecanismo de control de ingresos a través de los boletos representa un aporte de suma importancia en el funcionamiento y operación del servicio de transporte de acuerdo a la Ley 56. Dicho mecanismo le permite al concesionario saber con cierta aproximación la utilidad que le produce prestar el servicio de transporte. Asimismo, el boleto amparaba al usuario respecto de cualquier percance que pudiese ocurrir en el transcurso del recorrido del transporte público.

Pero a su vez, el establecimiento de sistema de boletos provocó inconformidades tanto en concesionarios, usuarios y choferes. En los concesionarios porque no se reflejaba a

plenitud el nivel de ingresos debido a que los choferes no entregaban los boletos a los usuarios, solamente reportaban ingresos de acuerdo con los boletos entregados; en los usuarios porque los choferes no entregaban los boletos, cobraban tarifa normal a estudiantes y reportaban ingresos por servicio a estudiantes y porque en caso de percance sufrido el seguro que supuestamente amparaba el boleto no funcionaba; en los choferes, porque estos sintieron que mermaban sus niveles de ingresos. Iniciaba entonces una etapa en la que el concesionario y el usuario serían rehenes de los choferes del servicio público de transporte quienes únicamente les interesaban ganar más dinero y no prestar un servicio acorde a las necesidades de los usuarios.

Por otro lado en ésta Ley se dan los primeros indicios respecto a la posibilidad de ceder y rentar los derechos que amparan la concesión del servicio público de transporte al considerar que “ los concesionarios que por vejez o incapacidad física estén imposibilitados para explotar el servicio concesionado, podrán transferir o dar en arrendamiento los derechos de explotación, siempre y cuando acrediten imposibilidad mediante certificación expedida por médicos legistas en el Estado y tengan autorización del Gobernador”.

#### **2.4. Ley Número 120 de Transporte para el Estado de Sonora de 1992.**

Uno de los cambios importantes que se presentan a partir de ésta Ley, es que “El Ejecutivo podrá otorgar concesiones a personas físicas y morales, sin más limitaciones que el de disponer de unidades suficientemente equipadas y adaptadas para la prestación del servicio público urbano de transporte a discapacitados”. De los anterior se desprende que ya no se requiere de la “Declaratoria de Necesidades” para iniciar el trámite de concesiones, ahora es a través de la solicitud que para tal efecto suscriba el solicitante.

Si el hecho de atender a personas discapacitadas es la razón para cambiar de esquemas en el otorgamiento de concesiones, podemos observar el interés de Estado en satisfacer las necesidades cada día mas crecientes de este grupo de personas, pero también podemos apreciar una posible sobreoferta general del servicio que produzca una deficiencia en el servicio por parte de los concesionarios al no obtener los ingresos suficientes para hacer frente a los costos operativos. Por otro lado si se toma como pretexto a dicho grupo de personas para otorgar discrecionalmente las concesiones a personas y grupos de poder con intereses políticos quienes puedan hacer negocio con la renta o cesión de los derechos que ampara la concesión, observamos que el Estado no busca en lo más mínimo prestar un servicio público de transporte digno que requiere la sociedad, es mas, provoca que se pierda el sentido social del servicio y éste se maneje bajo las condiciones voraces del mercado.

Apreciamos que también se modifican los términos del número de concesiones que deban tener tanto personas físicas como personas morales “Toda persona física tendrá derecho al otorgamiento de hasta tres concesiones de servicio público de transporte, a su nombre, las cuales ampararán una unidad por concesión. Tratándose de personas morales, se podrán otorgar hasta cinco concesiones para cada socio, amparando una unidad por concesión”. Este incremento de 1 a 3 concesiones para personas físicas y de 3 a 5 concesiones para personas morales, supone el trasfondo del manejo discrecional del Estado, supone pues hacer un gran negocio con el sistema de transporte público.

Para que este negocio se pueda llevar a cabo solo hacía falta que se pudieran ceder, gravar y rentar los derechos de las concesiones, cosa que se logra cuando la Ley permite que los concesionarios pueden ceder y rentar sus concesiones sin posibilidad de que se le

cancele la concesión, si cuenta para tal efecto con la autorización de la Dirección General de Transporte.<sup>18</sup>

La Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología empieza a tener injerencia en materia de transporte. Esta dependencia elabora un dictamen técnico respecto a la procedencia de la solicitud de concesión que realice la persona interesada en prestar el servicio público de transporte. Las atribuciones de dicha Secretaría se limitan a la elaboración de dicho dictamen, para que la Dirección General de Transporte pueda autorizar la concesión. Desaparece La Comisión Consultiva de Transporte para darle paso a la promoción de los Consejos Consultivos Regionales y Municipales.

Algo que resulta interesante analizar es el derecho que la Ley 120 le permite al concesionario a nombrar un sucesor “En caso de muerte del concesionario y que el sucesor designado sea menor de edad, podrá ser titular de la concesión, pero no podrá cederla hasta tanto no cumpla la mayoría de edad”. Aún cuando el derecho de nombrar un sucesor se establece en la Ley 76, y si tomamos en cuenta que a partir de la misma Ley no se considera a la concesión como patrimonio familiar, nos cuestionamos lo siguiente: a) Porqué entonces el Estado permite la generación de derechos reales de propiedad respecto del servicio concesionado, b) Porqué se beneficia al concesionario y/o a sus familiares al nombrar sucesor de la concesión otorgada si el concesionario titular aprovecha las bondades de la Ley para rentar la concesión y dedicarse a otra actividad, y finalmente c) Cuáles son los intereses que persigue el Estado al concesionar el servicio.

---

<sup>18</sup> Ver fracción IV del Artículo 41 de la Ley 120 de Transporte para el Estado de Sonora.

## **2.5. Ley Número 149 de Transporte para el Estado de Sonora del 2002.**

La presente Ley contiene un trabajo legislativo de maduración en materia de transporte público ya que los legisladores retoman el proceso evolutivo que ha seguido dicho servicio de anteriores legislaciones y consideran las contribuciones que a lo largo de los años se le ha efectuado al transporte. Asimismo, encausan su trabajo para intentar lograr que dicho servicio cumpla cabalmente con su función social, económica y política.

Gradualmente se le ha dado forma y estructura a la institución del transporte, se delimitan funciones, atribuciones, se determinan derechos y obligaciones a las partes que intervienen, se exploran mecanismos para eficientar el proceso de planeación, administración, operación, regulación, supervisión y control del servicio público de transporte. De igual forma, se establece una amplia red que involucra a los gobiernos Estatales, Municipales, Organismos empresariales, Unión de usuarios, Universidades y a la sociedad en general.

Se pretende lograr la corresponsabilidad entre los actores sociales que intervienen en la organización y desarrollo del transporte. Se amplía el abanico de autoridades de transporte como por ejemplo la participación del Congreso del Estado para la autorización de tarifas, se fortalece la función de la Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología al ser la dependencia encargada de “proponer el proyecto de Programa Estatal del Transporte donde se especifiquen los objetivos, prioridades, políticas, metas, estrategias y líneas de acción en materia de transporte público... y formular y conducir, de acuerdo con el Programa Estatal de Transporte, la política del sector en la entidad”.

Se considera nuevamente la participación de los municipios respecto al transporte y dicha participación no es únicamente en funciones de inspección y vigilancia sino con

atribuciones de carácter decisorios de los estudios técnicos realizados por la Dirección General de Transporte respecto a las necesidades reales del municipio.

Se encauza el desarrollo y organización del transporte a través del Sistema Estatal de Transporte cuya finalidad es la de establecer las normas y principios conforme a las cuales se lleva a cabo la integración y aplicación de dicho sistema el cual además se compone de a) Un proceso de planeación integral del transporte, b) Una estructura institucional conformada por la Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología, La Dirección General de Transporte y las Delegaciones Regionales del Transporte y finalmente, c) Por una infraestructura de apoyo conformada por los Consejos Consultivos Estatales y Municipales.

La importancia de la participación social es uno de los puntos que se retoman de leyes anteriores pero ahora se articula un Consejo Consultivo de Transporte del Estado de Sonora que tiene por objeto “diagnosticar, estudiar y analizar la problemática en materia de transporte en el Estado, así como emitir las recomendaciones que, para su mejoramiento estime convenientes”.

Debido a la necesidad de planear bajo los programas que exige el Sistema de Transporte, se considera llevar nuevamente el procedimiento de otorgamiento de concesiones por medio de convocatoria que al efecto emita el Titular del Poder Ejecutivo, determinándose para tal efecto los procedimientos administrativos similares a los procedimientos de leyes anteriores, salvo que en ésta Ley, se enfatiza que el actuar de las autoridades administrativas “se desarrollará con arreglo a los principios de igualdad, publicidad, audiencia, legalidad, imparcialidad, celeridad, eficiencia y buena fe”.

Ante lo expuesto hemos de suponer que el Estado considera que los procedimientos administrativos que se han realizado anteriores a esta Ley presentan una serie de vicios que

afectan el desarrollo del procedimiento mismo y por ende a la estructura del transporte. Por lo tanto, es necesario transparentar la forma como se procesa, se analiza, se determina y se asigna una concesión.

Uno de los beneficios que otorga la presente ley es la ampliación del rango de tarifa especial que se cobra por el servicio prestado. A parte de los estudiantes, se contempla que dicho beneficio los reciban ciertos grupos vulnerables como personas con discapacidad y personas de la tercera edad, pero para ello es necesario “que se identifiquen con la credencial correspondiente, expedida por la institución educativa o pública competente”. En dicha Ley no se especifica el porcentaje de descuento que aplica para la tarifa preferencial, por lo que en el orden de las cosas y de la costumbre en la práctica actual se considera un 50% de descuento respecto de la tarifa normal.

De las aportaciones en materia legislativa inherentes al servicio de transporte están el establecimiento de los derechos y obligaciones de los operadores de dicho servicio, así como los derechos y obligaciones de los usuarios. Asimismo apreciamos que dentro su conformación estructural emerge el Registro Público de Transporte del Estado el cual tiene por objeto “Controlar y ordenar el servicio público de transporte mediante la inscripción de los actos relacionados con la prestación de dicho servicio”.

Asimismo, se regula respecto de a) Las infracciones y sanciones que puedan cometer ya sean los Concesionarios y Operadores del servicio público de transporte, b) Las medidas de seguridad que deberán aplicarse en caso de no cumplir con las disposiciones de Ley, y c) Sobre los medios de defensa que tienen tanto los Concesionarios y Operadores respecto a la aplicación y ejecución de las medidas de seguridad.

Finalmente, la presente Ley de Transporte pone a la palestra del análisis y discusión la posibilidad de que pueda ser el Estado el que preste “Por conducto de organismos

públicos descentralizados que se creen para tal fin, el servicio público de transporte”, asimismo que el Estado pueda administrar “A través de organismos públicos descentralizados que se formen para tal objeto, centrales y terminales del servicio público de transporte”.

Analizando tales posibilidades nos permitimos crear los siguientes escenarios: 1) El Estado conciente de la importancia que reviste el servicio público de transporte planea retomar bajo su rectoría la administración total e integral de dicho servicio, pretende pues, que no se pierda la esencia social que envuelve por su naturaleza a tan importante servicio, y 2) Las condiciones sociales, económicas y políticas bajo las cuales el Estado concesionó el servicio de transporte no son las mismas a las de la actualidad. Tales condiciones evolucionaron de tal forma que propiciaron dada la conformación institucional actual del transporte que los concesionarios cumplieran con el ciclo del proceso de maduración del servicio. Que el mercado fue durante muchos años un factor primario de suma importancia en dicho proceso pero que en la actualidad y bajo las posibilidades planteadas, su alcance se vería limitado a ejercer una función sujeta a las conveniencias de la administración pública.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004**

<b>Tabla 2.</b> Evolución jurídica-institucional del servicio público de transporte en Hermosillo.			
Año	Ley	Nombre	Evolución Jurídico-Institucional.
29-12-1937	25	Que reglamenta el Tránsito en el Estado de Sonora.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Departamento Central de Tránsito, dependiente del Ejecutivo del Estado, se encargaba de llevar el control y centralización del tránsito de vehículos.</li> <li>• El DCT tenía facultad para expedir permisos de ruta, y autorizar tarifas.</li> <li>• Se hace la primera clasificación de los vehículos que circulan en la entidad.</li> <li>• Se establece la revisión vehicular.</li> <li>• Se realizan exámenes a choferes.</li> <li>• Se determinan el lugar de las “paradas”.</li> </ul>
29-07-1939	176	Que reglamenta el Tránsito en el Estado de Sonora.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforma lo concerniente a la clasificación de los carros de sitio.</li> </ul>
25-01-1941	236	Que reglamenta el Tránsito en el Estado de Sonora.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se le otorgan a los municipios facultades para aplicar la ley y pueden ejercer funciones de vigilancia.</li> <li>• Además, no se especifica claramente de quién es facultad el transporte público. Las facultades de DCT se asignan a las Autoridades de Tránsito, pero no se especifican quienes son.</li> </ul>
14-03-1951	86	Reglamento a que deberá sujetarse el Servicio de Automóviles destinados al Servicio Público.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se enuncia por vez primera el concepto de concesión al referirse a los automóviles destinados a servicio público.</li> <li>• Los ayuntamientos fijarán en cada municipio el número de vehículos que habrán de dedicarse a cada servicio, precisarán las características que habrán de llenar.</li> <li>• Expedirán los permisos relativos a los servicios que habrán de prestarse bajo su jurisdicción, considerando las exigencias del interés público.</li> <li>• Procurarán no volver incosteable la prestación del servicio a quienes lo vengam atendiendo con anterioridad.</li> <li>• Se controlan las concesiones. 1 concesión 1 unidad-camión.</li> <li>• Estado y municipio establecerán las tarifas de acuerdo con la opinión del gremio de concesionarios.</li> <li>• Se consideran establecer los procedimientos administrativos en materia de transporte.</li> </ul>

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004**

...continuación tabla 2 Evolución jurídica-institucional del servicio público de transporte en Hermosillo.			
08-07-1972	59	Ley de Tránsito y Autotransportes para el Estado de Sonora.	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> <li>• Se determinan quienes son las autoridades de tránsito (El Gobernador del Estado en todos los municipios de la entidad, En cada municipio: El Presidente Municipal, el Jefe de Policía Preventiva, el Jefe de Tránsito.</li> <li>• Tanto el Gobernador como el Presidente Municipal, tienen facultades para expedir concesiones mismas que se solicitarán.</li> <li>• Se consideran a las concesiones como personales e intransferibles. No podrán enajenarse, gravarse, cederse, rentarse, prestarse.</li> <li>• Las concesiones se consideran patrimonio familiar.</li> <li>• Se crea la figura del Comité de Consulta y Vigilancia del Servicio Público de Autotransporte</li> <li>• Se sientan las bases para el otorgamiento, suspensión y cancelación de concesiones.</li> <li>• Se establece una tarifa preferencial al estudiantado. (50% de descuento).</li> <li>• Se establece que puede haber beneficiarios de los derechos de la concesión.</li> <li>• Existe autonomía municipal en el manejo de transporte público.</li> </ul>
08-03-1982	76	Ley de Tránsito y Transporte para el Estado de Sonora.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Servicio Público de Transporte se concesiona de acuerdo a la declaración de necesidades.</li> <li>• Se crea la Dirección de Transporte del Estado.</li> <li>• Se considera pertinente la constitución de una sociedad para la explotación del servicio de transporte y servicios auxiliares.</li> <li>• El Comité de Consulta y Vigilancia del Servicio Público de Autotransporte del Estado se transforma en la Comisión Consultiva de Transporte.</li> <li>• Se contempla la participación de la sociedad a través de representantes de usuarios</li> <li>• Se controla el número de concesiones para personas físicas pero no así para las personas morales.</li> <li>• Se establecen los requisitos que se deben cubrir para obtener una concesión.</li> <li>• Se establece el orden preferente para el otorgamiento de concesiones.</li> <li>• Las tarifas se implementan con base a un criterio técnico de costo kilómetro pasajero.</li> <li>• Se establecen las obligaciones y derechos de los concesionarios.</li> <li>• Se otorgan permisos eventuales.</li> </ul>

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004**

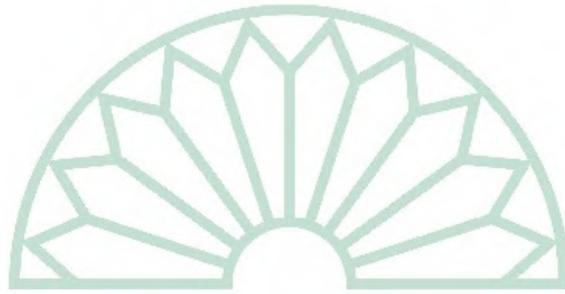
...continuación Tabla 2 Evolución jurídica-institucional del servicio público de transporte en Hermosillo.			
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se consideran el establecimiento de Centrales y Terminales.</li> <li>• Se designan sucesores de la concesión.</li> <li>• Se establecen los procedimientos administrativos.</li> <li>• Ya no se consideran a las concesiones como patrimonio familiar.</li> <li>• Servicio de primera y segunda clase.</li> </ul>
18-06-1984	56	Ley de Transporte para el Estado de Sonora.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El servicio público de transporte urbano se concesiona a través de declaración de necesidades.</li> <li>• El Gobierno del Estado asume el control del transporte público.</li> <li>• Se mantiene en esencia la estructura de la Ley 76.</li> <li>• El Municipio deja de ser autoridad de transporte.</li> <li>• La DTE se transforma en la Dirección General de Transporte.</li> <li>• Se establece una vida útil de 10 años para las unidades.</li> <li>• Se establecen las paradas de los camiones.</li> <li>• Se establecen los derechos de los usuarios.</li> <li>• Se establecen mecanismos de control de pasaje a través del sistema de boletos.</li> <li>• Los usuarios cuentan con seguro de pasajeros.</li> <li>• Las concesiones se revalidan anualmente.</li> <li>• Las concesiones se transfieren o se pueden arrendar por causas de incapacidad física.</li> </ul>
20-07-1992	120	Ley de Transporte para el Estado de Sonora.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las concesiones se otorgan mediante el trámite de la solicitud y a discreción del Ejecutivo del Estado.</li> <li>• Se establecen un máximo de concesiones por personas físicas (tres) y para personas morales (cinco).</li> <li>• Las concesiones se pueden ceder, rentar previa autorización de la DGT.</li> <li>• La Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología dictamina la procedencia de la solicitud de concesión.</li> <li>• Se designa a menor de edad como sucesor de la concesión.</li> <li>• Desaparece la Comisión Consultiva de Transporte</li> </ul>

...continuación tabla 2 Evolución jurídica-institucional del servicio público de transporte en Hermosillo.			
08-03-2002	149	De Transporte para el Estado de Sonora.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las concesiones se otorgan por publicación de convocatoria.</li> <li>• Considera las aportaciones de las leyes anteriores en materia de transporte.</li> <li>• Se fortalece la institución del transporte.</li> <li>• El H. Congreso del Estado autoriza las tarifas.</li> <li>• Se establece un Sistema Estatal de Transporte.</li> <li>• Se busca formalmente la participación de la sociedad.</li> <li>• Tarifa especial para estudiantes, personas con discapacidad y de la tercera edad.</li> <li>• Se establecen los derechos y obligaciones tanto de operadores y usuarios.</li> <li>• Nace el Registro Público del Transporte.</li> <li>• Se considera la posibilidad de que el servicio sea prestado y administrado por el Estado a través de organismos públicos descentralizados.</li> </ul>

Finalmente, analizando la evolución de las leyes de transporte del Estado de Sonora, podemos constatar que en efecto estas han aportado elementos necesarios para la regulación y ordenamiento de tan importante servicio público, un ejemplo de ellos, es el establecimiento de todo un sistema de procedimientos administrativos para el otorgamiento de concesiones. No menos importantes son los mecanismos para el establecimiento de tarifas, y que se consideren tarifas normales y preferenciales, así como la determinación de derechos y obligaciones de concesionarios, choferes y usuarios, la participación de la sociedad en decisiones relativas al transporte.

Si bien es cierto que el proceso que se ha seguido para dar forma y estructura al transporte público ha sido a nuestro parecer demasiado lento, advertimos que aún hace falta trabajar más en materia legislativa, es necesario evitar los ciclos de diez años para llevar a cabo reformas en materia de transporte. En aras del fortalecimiento municipal, es necesario y fundamental que el servicio público de transporte lo administren los municipios, que son quienes en realidad viven el día a día la problemática del transporte, que la participación de la sociedad civil sea eso, una participación de la sociedad sin injerencia del Estado, y por

supuesto que en beneficio de la sociedad, se analicen alternativas que permitan una mejora integral en la prestación del servicio y que no pierda éste por cuestiones de mercado, su naturaleza social.



**EL COLEGIO  
DE SONORA  
BIBLIOTECA  
GERARDO CORNEJO MURRIETA**

### **Capítulo III. Estructura y Organización del Servicio Público de Transporte Urbano en Hermosillo.**

El Servicio Público de Transporte Urbano en Hermosillo ha estado inmerso en una serie de problemas que lesionan su estructura y su desarrollo. Como consecuencia de ello, el servicio que se presta a la ciudadanía resulta deficiente y es considerado por los usuarios como un servicio de tercera clase<sup>19</sup>. El propósito de éste capítulo es llevar a cabo una descripción y análisis de los elementos problema los cuales a su vez representan puntos críticos en el desarrollo de dicha actividad.

Primeramente se revisan los antecedentes de dicho servicio y se contextualizan algunas de las posibles causas que dan origen a sus problemas. Posteriormente, se analiza la actual composición estructural y funcional de la Dirección General de Transporte considerada ésta, como parte medular en la planeación, regulación, administración, conformación y desarrollo del servicio público de transporte del estado. En un tercer apartado analizaremos la integración del Consejo Consultivo de Transporte y las funciones que realiza para beneficio de tan importante servicio. Finalmente, en un cuarto apartado analizaremos las concesiones del servicio público de transporte urbano en la ciudad de Hermosillo, así como los procedimientos administrativos que se siguen para el otorgamiento de dichas concesiones. Subdividiremos este apartado en a) Procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones de acuerdo con la Ley 56; b) La metodología empleada para el análisis de las concesiones; y c) Resultados del estudio y análisis de las concesiones.

---

<sup>19</sup> El Imparcial, 25 de febrero del 2002, Sección Metro, pag. 1 B, Hermosillo, Sonora.

### 3.1. Antecedente histórico clave: Elecciones municipales de 1982.

Conocer y valorar el proceso por el cual el servicio público de transporte urbano se consolida como una institución de importancia para el desarrollo social, económico y político de nuestra comunidad, es reconocer la activa participación que a través de los años han tenido los diversos sectores de la sociedad. Aún cuando en la mayoría de los casos dicha participación sea resultado de las diversas y muy variadas confrontaciones entre las autoridades estatales y municipales, y no como resultado de planteamientos y propuestas que emergen *per se* de la sociedad.

No se puede entender ni comprender la situación actual del transporte urbano de la ciudad de Hermosillo, sin tener como punto de referencia y análisis el grado de polarización de las relaciones entre el Gobierno del Estado y el Municipio que condujeron al servicio público de transporte a una etapa de acentuado burocratismo y corruptelas en su administración.

En julio de 1982 se celebran elecciones municipales en la ciudad de Hermosillo, que luego de una serie de disputas y enconos por parte del hasta entonces partido oficial (PRI) y su contraparte Partido Acción Nacional (PAN), éste último reclama haber ganado con sus respectivos candidatos. La disputa queda “aparentemente” resuelta ya que según medios informativos “Casimiro Navarro, del PAN, resulta alcalde electo”<sup>20</sup>. Por tanto, se produce un cambio importante en la administración pública municipal, para los siguientes tres años la capital del Estado de Sonora contaría con un munícipe y una administración pública distinta al partido hasta entonces en el poder.

Esta situación marca una pauta en la vida social, económica y política de la ciudad de Hermosillo ya que desde hacia varios trienios no gobernaba un partido de oposición. La

---

<sup>20</sup> El Imparcial, Hermosillo, Sonora. 12 de Julio de 1982, p. 1 Sección A.

primera ocasión que el Partido Acción Nacional gobernó la ciudad fue en la administración de Jorge Valdez Muñoz en el periodo de 1967 a 1970.<sup>21</sup> La sociedad se había manifestado, los hermosillenses sin importar su filiación partidista acudieron a votar en las elecciones municipales en contra del candidato del PRI, arquitecto Enrique Flores López.

### **3.2. El transporte público en la relación Estado - Municipio.**

Según hemos advertido en el capítulo correspondiente a la evolución de las Leyes en materia de transporte, la Ley Número 236 de 1941 que reglamenta el Tránsito del Estado de Sonora, sustenta que la administración del servicio de transporte estaba tanto en manos de autoridades estatales como de las autoridades municipales, claro, con ciertas restricciones de acuerdo con su ámbito de competencia.

Quizás la administración del servicio público de transporte urbano que obraba en manos de la autoridad municipal no representaba problema alguno, ya que quienes estaban al frente del Estado y del Municipio provenían del mismo partido político, el Partido Revolucionario Institucional (PRI). El distanciamiento de las relaciones entre el Estado y el Municipio tuvo su origen cuando ambas fuerzas políticas defendían haber ganado el municipio de Hermosillo en las elecciones locales de 1982. El problema se agudiza posteriormente cuando el municipio es administrado por el Partido Acción Nacional (PAN).

Con o sin el fallo condicionado y muy a pesar del PRI, Casimiro Navarro a la postre gobernó el municipio de Hermosillo, ante esto, no le quedaba más alternativa al todavía poderoso partido político que elaborar las estrategias para recuperar a como diera lugar tan importante municipio. De ello la historia guarda un sinfín de presiones y confrontaciones en

---

<sup>21</sup> [www.hermosillo.gob.mx](http://www.hermosillo.gob.mx)

las que el novel munícipe estaba envuelto. Una de dichas confrontaciones fue la problemática que giraba alrededor del servicio público de transporte y el paro de dicho servicio que se llevó a cabo en el mes de mayo de 1984, y asimismo la huelga promovida por el Sindicato Unico de Trabajadores al Servicio del Municipio de Hermosillo, la cual se llevaría a cabo en el mes de junio del mismo año.

### **3.3. Paro del servicio público de transporte en 1984.**

La problemática en la que se ve inmerso el servicio público de transporte urbano tiene su punto álgido cuando dicho servicio se suspende por alrededor de una semana. Lo incosteable que resulta realizar la actividad de transporte es uno de los más graves problemas a los que se presentan los concesionarios, ellos argumentan que debido a los altos costos de los insumos y demás materiales no les es redituable mantener una tarifa social.

Lamentablemente el servicio público de transporte en la ciudad de Hermosillo llegó a convertirse en una herramienta de poder político. Esto se constata con las interminables muestras de presión que a través del transporte ejerció el Ejecutivo del Estado, Dr. Samuel Ocaña García, contra las autoridades municipales de dicho ayuntamiento. A decir del presidente municipal “En un principio los concesionarios solicitaban una tarifa de 25.00 pesos... cuando el Ayuntamiento opinó que lo justo era 20.00 pesos. De pronto, se decidieron por 17.00 pesos. Esto demuestra que existe un acuerdo mutuo entre el Gobierno del Estado y los concesionarios para poner en mal a la actual administración”.<sup>22</sup>

La problemática social-política provocada por el aumento a la tarifa la respalda otro grupo de concesionarios quienes califican de irresponsable la tarifa impuesta por el Consejo

---

<sup>22</sup> El Imparcial. Hermosillo, Sonora. 25 de Febrero de 1984, p. 5 Información Regional.

Consultivo de Transporte del Estado, advirtiendo que de no reconsiderarse, difícilmente podrán pagar las nuevas unidades adquiridas y el mejoramiento del servicio y que dicha tarifa no está apegada en nada a los costos.

Ante la postura adoptada por las autoridades municipales respecto a no autorizar excesivos aumentos en la tarifa del servicio público de transporte urbano que solicitaban un grupo de concesionarios, éstos, en respuesta provocan que Hermosillo se quede sin transporte urbano, por lo que el jueves 10 de mayo paralizan el servicio 250 unidades.<sup>23</sup>

### **3.4. La intervención del Estado en la solución del conflicto.**

Después de varios enfrentamientos entre los líderes de los concesionarios y las autoridades municipales, la situación se tornó más crítica, miles de usuarios se vieron afectados, “Desquicia a Hermosillo el paro del transporte... realizan un plantón frente a Palacio Municipal” reza la nota principal del periódico El Imparcial del día 15 de mayo de 1984, habían transcurrido cinco días y ninguna de las partes cedía en su postura, aumentaba el clamor popular en contra de los concesionarios por la falta de sensibilidad social en el manejo del problema y en su afán de incrementar las tarifas. Finalmente, “A fin de garantizar a la población sonorense un servicio eficiente y evitar su entorpecimiento por situaciones políticas o de irresponsabilidad, el Gobierno del Estado asumirá, previa autorización del Congreso Estatal la responsabilidad absoluta en todo lo relacionado con el autotransporte urbano en la entidad... Finalizó el paro al intervenir el Estado”.<sup>24</sup>

Aún cuando la misma Ley 76 de Tránsito y Transporte para el Estado de Sonora establece en su artículo 101 la posible estatización del servicio público de transporte, el

---

<sup>23</sup> El Imparcial. Hermosillo, Sonora. 11 de Mayo de 1984. pp. 1 y 4 Sección A.

<sup>24</sup> El Imparcial. Hermosillo, Sonora. 16 de Mayo de 1984. p. 1 Sección A.

Ejecutivo del Estado haciendo uso de sus facultades, envía la iniciativa de Ley en materia de Transporte al Congreso del Estado “que de aprobarse... abrogará la actual Ley 76 que otorga a los ayuntamientos la facultad de participar en los procedimientos administrativos”.<sup>25</sup>

Una vez aprobada por el Congreso del Estado, se publica el día 18 de Junio de 1984 en el Boletín Oficial del Estado, la Ley 56 de Transporte del Estado de Sonora, misma que desliga por completo la participación de los municipios en la supervisión, vigilancia, planeación y administración del servicio público de transporte en el Estado. Y es a partir de esta nueva Ley, donde el Estado asume para sí la regulación del servicio público de transporte.

### **3.5. Dirección General de Transporte.**

De acuerdo con la Ley Número 149 de Transporte para el Estado de Sonora del año 2002 y que aún se encuentra vigente, el Estado tiene la rectoría en la prestación del servicio público de transporte y dicha rectoría es ejercida por medio del Ejecutivo Estatal. Asimismo en cuanto al ordenamiento, planeación, regulación, administración, supervisión, desarrollo y control del servicio público de transporte se definen quiénes son autoridad en la materia.

Son autoridades de transporte: El titular del Poder Ejecutivo, el Congreso del Estado, El secretario de Infraestructura Urbana y Ecología, El titular de la Unidad administrativa competente de la Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología, los Delegados Regionales de Transporte y los Inspectores de Transporte del Estado; y de

---

<sup>25</sup> El Imparcial. Hermosillo, Sonora. 23 de Mayo de 1984. p. 1 Sección A.

acuerdo con su ámbito municipal por: los ayuntamientos de los Municipios del Estado o la Dependencia que los mismos determinen y los Inspectores de Transporte Municipal.

Dada la importancia que reviste la organización del transporte, en este apartado nos centraremos a analizar la conformación organizacional y funcionamiento de la *Dirección General de Transporte* considera ésta como una Unidad administrativa dependiente de la Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología.

### **3.5.1. Estructura Organizacional.**

Antes de entrar en el análisis estructural de la Dirección General de Transporte, es necesario comentar que el titular de ésta dependencia de gobierno lo nombra el Ejecutivo del Estado de acuerdo con las necesidades que él mismo estime convenientes para su gestión de gobierno. Los funcionarios que han sido directores generales de transporte del Estado de Sonora, se encuentran el licenciado Marco Antonio Yanahara Mora en dos periodos, el primero de 1984 a 1986, el segundo de 1997 al 2000; el licenciado Bernardo Sánchez Ríos, también en dos ocasiones, la primera de 1986 a 1987, y la segunda de 1992 a 1995; el ingeniero Guillermo Lizárraga Lizárraga de 1987 a 1992; el licenciado Julio Casanova Kim en 1995; la licenciada Guadalupe Favela Jasso de 1995 a 1996; el licenciado Rafael Gastélum Salazar de 1996 a 1997; el ingeniero Roberto Rubial Astiazarán del 2000 al 2001; el licenciado Horacio Valenzuela Ibarra del 2001 al 2003 y finalmente el licenciado Jorge Durán Puente del 2003 a la fecha.

Analizando la administración que han llevado a cabo los distintos directores de ésta dependencia, observamos que el perfil que mayoritariamente se ha requerido es el de licenciatura en derecho y en pocas ocasiones se ha requerido un perfil a nivel de ingeniería.

Esto nos permite suponer que en el transporte público se le ha dado prioridad al manejo de orden legal y político que al manejo técnico y profesionalizado.

En los últimos veinte años hemos podido observar un alto nivel de rotación de directores generales del transporte, no todos cumplen el periodo sexenal completo, ya que más que nada se le ha considerado a la Dirección General de Transporte como un trampolín político de los funcionarios en turno, los cuales, al parecer no han estudiado la problemática del transporte ni su interrelación con la planeación urbana de la ciudad.

Estructuralmente la Dirección General de Transporte del Estado de Sonora está integrada por las siguientes direcciones: una Dirección General, de la cual dependen una Dirección Administrativa, una Dirección de Atención Ciudadana, una Dirección Técnica, una Dirección de Control y Procedimientos Administrativos y una Coordinación de Delegaciones.

Algunas direcciones cuentan con los correspondientes departamentos operativos que permiten el correcto y ordenado funcionamiento de dicha Unidad Administrativa. De la Dirección Técnica dependen el Departamento de Estudios Técnicos y el Departamento de Registro Público de Transporte; De la Dirección de Control y Procedimientos Jurídicos, dependen el departamento de Procedimientos Jurídicos y el departamento de Control y Gestión; y finalmente, de la Coordinación de Delegaciones depende el departamento de Capacitación y las Delegaciones Regionales de Caborca, Guaymas, Ciudad Obregón, San Luis Río Colorado, Hermosillo, Navojoa y Nogales.

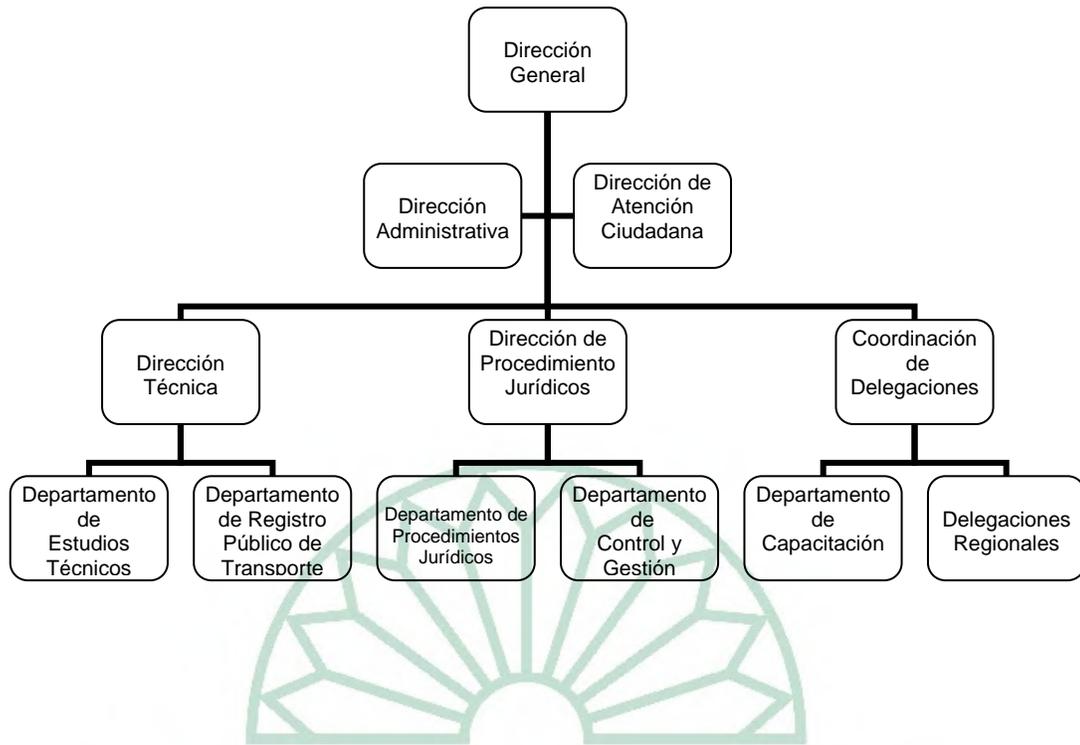
La planta laboral de la Dirección General de Transporte está integrada por 86 plazas, de las cuales 46 están ocupadas por personal que labora directamente para dicha Unidad Administrativa, 4 plazas en el 2005 se encuentran vacantes y 36 plazas son por honorarios. Lo anterior nos indica que el desarrollo que ha tenido el Transporte Público del

Estado a través de los años requiere de una planta laboral más técnica y especializada que permita consolidar una organización administrativa cada vez más eficiente. El personal que trabaja por honorarios es una muestra de ello, ya que representa aproximadamente el 41% de la planta laboral base.

En la Coordinación de Delegaciones dentro de la que se encuentran las delegaciones de Guaymas, Cd. Obregón, San Luis Río Colorado, Navojoa Nogales y Caborca, laboran 53 personas (62% de la planta laboral total de la Dirección de Transporte), siendo la Delegación de Hermosillo la que cuenta con más personal. Hermosillo, por ser capital del Estado cuenta con un mayor número de unidades de transporte público y su problemática es tal que requiere en consecuencia de un mayor y eficiente nivel de inspección y vigilancia en el mencionado servicio, por tal motivo, La Delegación de Hermosillo refleja un incremento del personal por honorarios.

En cuanto a la Dirección Técnica y a la Dirección de Control y Procedimientos Jurídicos, éstas concentran casi el 31% de la planta laboral (12 y 15 empleados respectivamente). El 16% restante (6 empleados) lo integran la Dirección Administrativa con 3, la Dirección de Atención Ciudadana con 2 y finalmente la Dirección General de Transporte con 1.

Figura 1. Organigrama de la Dirección General de Transporte



### 3.5.2. Funciones de la Dirección General de Transporte y sus departamentos.

Las funciones que realiza la Dirección General de Transporte conducen al mejoramiento de dicho servicio público en el Estado. Los objetivos principales son la satisfacción de las necesidades de los usuarios en cuanto a transportación pública se refiere, y la consolidación de una estructura sólida que permita una administración eficiente, funcional que potencie y regule el servicio de transporte.

Para tal efecto, es función de la Dirección General de Transporte del Estado de Sonora: Planear, administrar, regular, controlar y supervisar el servicio público de transporte de acuerdo a lo establecido en la Ley Número 149<sup>26</sup> y su finalidad es la de asegurar que dicho servicio se preste con la eficiencia y eficacia que demanda la población.

<sup>26</sup> Publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora No. 1, Tomo CLXIX del 8 de Marzo del 2002, la cual se encuentra vigente en el 2005.

Para tal efecto, debe poner en práctica las medidas que garanticen su funcionamiento y que a su vez contribuyan al desarrollo social y económico de la sociedad.

Para que se pueda lograr el objetivo antes señalado, es preciso organizar y especificar las actividades inherentes al servicio de transporte y por supuesto delegar en áreas especializadas la responsabilidad de llevar a buen término tan importante servicio. Luego entonces podemos advertir que, dentro de las funciones específicas de la Dirección Administrativa, está la de llevar a cabo la administración eficiente de los recursos humanos, materiales y financieros con que cuenta la Dirección General de Transporte, para ello deberá sujetarse a la partida presupuestal asignada para dicha Dirección, de acuerdo a lo establecido en el Presupuesto de Egresos del Estado de Sonora.

La función de la Dirección de Atención Ciudadana es atender las quejas de los ciudadanos y público en general que se generen por la prestación del servicio de transporte, asimismo llevar a cabo las acciones conducentes a la solución pertinente de las mismas.

Con la finalidad de conocer y evaluar la problemática tanto social como económica del servicio público de transporte se creó la Dirección Técnica, cuya función principal es la de llevar a cabo la coordinación y la realización de estudios técnicos correspondientes para determinar las necesidades actuales de tan mencionado servicio. A través del Departamento de Registro Público de Transporte, la Dirección Técnica podrá ordenar y controlar de manera eficaz y oportuna el servicio público de transporte mediante la inscripción y salvaguarda de todos los actos que se relacionen con la prestación, operación y funcionamiento de dicho servicio.

Parte medular de la Dirección General de Transporte es la Dirección de Control y Procedimientos Jurídicos que es la responsable de tramitar, supervisar y controlar la

formulación de anteproyectos de resoluciones y diversos asuntos de orden legal que se llevan en materia de transporte.

Finalmente, la Coordinación de Delegaciones es la encargada de coordinar el correcto funcionamiento de las Delegaciones Regionales de Transporte en el Estado, las cuales realizan funciones de inspección y vigilancia de los servicios de transporte público que se prestan dentro de sus jurisdicciones. Asimismo, de manera conjunta con el Departamento de Capacitación, elaboran e implementan los programas anuales de capacitación, exámenes psicométricos y programas antidopaje que son aplicados a los operadores del servicio público de transporte.

### 3.5.3. Análisis presupuestal del Transporte.

Con la finalidad de comprender el impacto socio económico que representa el servicio público de transporte, analizaremos los montos presupuestales asignados a la Dirección General de Transporte para el desarrollo sus actividades.

**Tabla 3.** Presupuestos de la Dirección General de Transporte. (Miles de pesos).

2003		2004		2005	
Asignado	Ejercido	Asignado	Ejercido	Asignado	Ejercido
\$12'360.7	\$12'163.8	\$30'223.6	\$23'046.0	\$14'366.4	\$10'930.6

**Fuente:** Dirección General de Transporte del Estado de Sonora. Información proporcionada por el titular de la Dirección Administrativa con base a la información contenida en los documentos *Avance Presupuestal* para el año 2003, elaborado por la Dirección General de Contabilidad de la Secretaría de Planeación del Desarrollo y Gasto Público; *Control Presupuestal por Unidad Responsable para los años 2004 y 2005* elaborado por la Secretaría de Hacienda del Estado de Sonora.

De acuerdo a la tabla en el año 2004 observamos un incremento del 144.51% en la asignación presupuestal para la Dirección General de Transporte respecto del presupuesto del año 2003. Esta variación se debe dos motivos: 1) La Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología reasignó a la Dirección General de Transporte (DGT) el monto de

\$11'000.0 por concepto de recursos propios que por la naturaleza de sus funciones captaba dicha dirección, 2) El Gobierno del Estado destina en fideicomiso a la Dirección General de Transporte un monto de 10 millones 800 mil pesos para destinarlos a financiamiento diversos.

Para el presupuesto del 2005 un decremento del 52.46% con respecto al presupuesto del 2004, el cual es ocasionado porque 1) La Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología (SIUE) le retira la reasignación de recursos bajo el argumento de improcedencia de gestión con recursos propios, y 2) La Dirección General de Transporte no ejerció los recursos asignados ya que por motivo de la línea de acción dichos recursos le corresponden al Fideicomiso al Transporte el cual opera con un presupuesto distinto de la DGT.

Asimismo, observamos un incremento del 16.23% al presupuesto del 2005 respecto del presupuesto del 2003. El rubro de gastos de tele transmisión y radiotelevisión presenta la mayor parte de esa variación presupuestal con un monto de 1 Millón quinientos mil pesos. El presupuesto asignado para el 2005 a la DGT representa el 1.78% del presupuesto asignado para el mismo año a la SIUE, y a su vez representa el 0.07% del presupuesto estatal.

Algo que resulta interesante destacar del comportamiento presupuestal del transporte estatal, es determinar cuánto nos cuesta a los sonorenses el funcionamiento de dicha unidad administrativa. Por consiguiente, consideramos una población en el estado de Sonora de 2'347.8 habitantes para el 2003, 2'393.1 habitantes para el 2004 y 2'439.3 habitantes<sup>27</sup> para el 2005. Una vez hecho el análisis correspondiente Presupuesto Ejercido

---

<sup>27</sup> Las cifras presentadas corresponden a una proyección que toma como base del Censo de Población y Vivienda del año 2000 del INEGI el cual arroja que Sonora tiene 2'216.9 habitantes. Asimismo, se considera para la proyección de los años 2003, 2004 y 2005 la tasa de crecimiento media anual 1990-2000 del INEGI para el Estado de Sonora del 1.93%

versus Habitantes, tenemos que a cada sonorense el servicio público de transporte en la modalidad que sea, le cuesta en el 2003 \$5.18, para el 2004 \$9.63 y en el 2005 \$4.48, esto sin tomar en cuenta las inversiones en infraestructura pública, inspección y vigilancia que realizan los municipios.

### **3.6. El Consejo Consultivo de Transporte.**

Un elemento central del análisis del transporte es ver hasta qué punto su administración y decisiones estratégicas están orientadas al servicio público en beneficio de la ciudadanía y no sólo en base a criterios de clientelismo político y control del poder. Para revisar entonces el grado de democratización del servicio del transporte urbano, podemos observar el nivel y calidad de la participación social en las decisiones claves y estratégicas del servicio. Esta participación social o ciudadana se da principalmente a través de los consejos consultivos.

La Ley 149 de Transporte para el Estado de Sonora retoma de legislaciones anteriores la importancia de la participación social y le asigna un apartado a la conformación de El Consejo Consultivo de Transporte del Estado de Sonora. “El Consejo Consultivo de Transporte del Estado de Sonora es una instancia permanente de participación social y de consulta que tiene por objeto diagnosticar, estudiar y analizar la problemática en materia de transporte en el Estado, así como emitir las recomendaciones que, para su mejoramiento estime pertinentes”

El Consejo Consultivo de Transporte del Estado de Sonora de acuerdo a la Ley estará integrado por: Por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, El Secretario de Infraestructura Urbana y Ecología, el Titular de la unidad Administrativa competente de la Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología, por los miembros de la Comisión de

Transporte del Congreso del Estado, un representante de la Coordinación Estatal de Seguridad Pública y Tránsito, los Presidentes Municipales o la persona que el Ayuntamiento respectivo designe, un representante de cada uno de los Consejos Consultivos Municipales constituidos en el Estado.

Asimismo dicho Consejo también estará integrado por: un representante de las Cámaras de servicios constituidas en el Estado, un representante de las Instituciones de Educación Media, Media Superior y Superior, un representante de los estudiantes de las instituciones anteriores, un representante de los sindicatos y asociaciones de trabajadores que tengan relación directa con el desarrollo del transporte público, un representante de los concesionarios por cada modalidad del transporte público en el Estado. El Consejo Consultivo de Transporte del Estado de Sonora debería estar integrado con un total de 96 personas, 90 que representan al sector público, 3 al sector social y 3 al privado. Es importante señalar que la cantidad de integrantes que conforman el Consejo Consultivo del Transporte del Estado de Sonora es demasiado grande, motivo por el cual, dicho consejo se torna ineficiente, no favorece la efectiva deliberación y planeación del transporte. Asimismo, el hecho de que esté integrado por una gran mayoría de funcionarios del gobierno (específicamente presidentes municipales) no garantiza la profesionalización del manejo y administración del transporte público.

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento del Consejo Consultivo de Transporte del Estado de Sonora<sup>28</sup>, el día 11 de marzo del 2004 se instala el Consejo Consultivo de Transporte del Estado de Sonora. Según lo asentado en la Acta de

---

<sup>28</sup> Publicado en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora el día 1 de Marzo del 2004, bajo el Número 18, Sección I, Tomo CLXXIII

Instalación<sup>29</sup> dicho Consejo lo integran y lo constituyen con su firma 12 personas y no las 24 personas que de acuerdo al acta se reunieron. De esas 12 personas, 10 son representantes del sector público y 2 personas representan al sector privado, ningún representante del sector social acudió a la instalación del Consejo.

Ante lo expuesto y con fundamento a lo dispuesto en la respectiva Ley 149 de transporte y el reglamento del Consejo Consultivo suponemos que la instalación de dicho Consejo Consultivo no cumple con lo establecido con el artículo 24 de la Ley.

Durante el proceso para designar a los representantes del sector social y privado en la conformación del Consejo, observamos la poca respuesta de la cámaras de servicios ya que de los 9 convocados solo asistieron los representantes de la Federación de Comerciantes en Pequeño y Prestadores de Servicios del Estado, de la Cámara de Comercio, Servicio y Turismo de Hermosillo, de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción y de la Asociación de Padres de Familia del Estado; en cuanto al sector estudiantil la DGT designa a un estudiante de la Universidad de Sonora, dicha designación no se somete a la deliberación de las asociaciones de estudiantes.<sup>30</sup>

Aún cuando la Ley 149 de Transporte considere que el Consejo Consultivo será presidido por el Titular del Ejecutivo del Estado, observamos que de acuerdo con el Reglamento dicho Consejo puede ser presidido en ausencia del Ejecutivo del Estado el Vicepresidente del mismo que en este caso es el Titular de la SIUE, y en ausencia de ambos

---

<sup>29</sup> Documento proporcionado por la Dirección General de Transporte.

<sup>30</sup> El comentario se sustenta en documentación no publicada que proporciona la DGT.

lo puede presidir El Secretario Técnico del Consejo Consultivo el cual recae en el titular de la Dirección General de Transporte.<sup>31</sup>

Uno de los puntos que es posible criticar respecto a la estructuración del Consejo es precisamente la injerencia del sector público, ya que si lo analizamos detenidamente dicho sector tiene una participación del 94% y por ende el postulado de participación social es mucho menos que lo enunciado en la Ley. Para el gobierno la participación social en materia de transporte tiene una importancia del 6%.

### **3.6.1. Funciones del Consejo Consultivo de Transporte.**

La labor que desempeñe el Consejo Consultivo de Transporte del Estado en la construcción y consolidación institucional del transporte público será determinante para la maduración del proceso de participación de diversos grupos sociales. Por tal motivo las funciones que desarrolle el Consejo Consultivo de Transporte deberán sustentarse en proponer soluciones adecuadas a las necesidades que la sociedad demanda.

El Consejo Consultivo realizará funciones de análisis de los problemas que atañen al transporte público así como opinar sobre las necesidades que se requieren satisfacer en dicha materia; además, buscar y proponer mecanismos que permitan eficientar la prestación del mencionado servicio; asimismo, conocer sobre el establecimiento de tarifas y opinar respecto a su posible modificación; incentivar la colaboración del grupos de concesionarios del servicio público de transporte para mejorar el estado de las vialidades por donde se transitan sus vehículos autorizados; participar en la elaboración de los programas estatales y regionales de transporte público; allegarse de información y documentación que le permita

---

<sup>31</sup> Ver fracción III del artículo 6 y fracción I del artículo 7 del Reglamento del Consejo Consultivo de Transporte del Estado de Sonora, publicado el 01 de Marzo del 2004, bajo Número 18, Sección I, Tomo CLXXIII en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora.

llevar a cabo las estadísticas e indicadores del impacto causado por la problemática del transporte público para facilitar la toma de decisiones.

Para lograr su cometido “El Consejo sesionará en forma ordinaria cada seis meses y de manera extraordinaria, cuando así lo convoque el presidente del mismo o lo soliciten la mayoría de sus miembros”, y para que la sesión se válida, el quórum se integrará con la mitad mas uno de los miembros.<sup>32</sup>

### **3.7. Los concesionarios del servicio de transporte en Hermosillo**

De acuerdo con datos proporcionados por la Dirección General de Transporte del Estado de Sonora, el transporte urbano en Hermosillo opera con un total de 451 concesiones, de las cuales 449 corresponden a igual número de personas físicas y sólo 2 pertenecen a igual número de personas morales.<sup>33</sup>

En el análisis de antigüedad del padrón de concesionarios podemos apreciar el comportamiento que se ha tenido en la asignación de concesiones para prestar el servicio público de transporte urbano. Aunque no podemos precisar la información con la mayor certeza posible ya que no contamos con la fecha de otorgamiento de 30 concesiones, por lo tanto, partimos de las fechas de registro las 421 concesiones restantes.

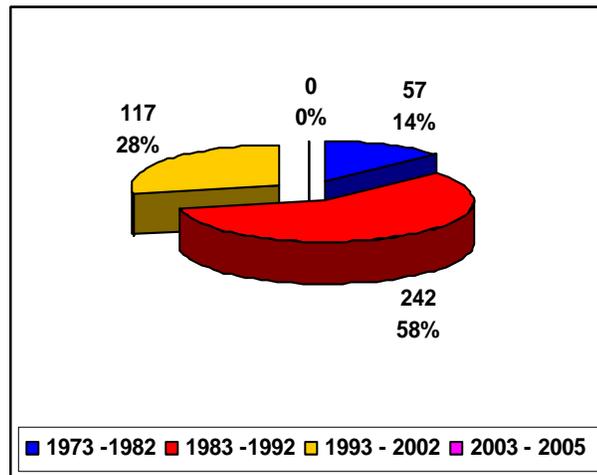
En virtud de lo anterior, observamos que 27 concesiones se otorgaron en el periodo de 1972 a 1981, 227 concesiones se otorgaron en el periodo de 1982 a 1991, 162 concesiones se otorgaron de 1992 al 2001, y del 2002 al 2005 al parecer no se ha otorgado ninguna concesión.

---

<sup>32</sup> Ver artículo 11 del Reglamento del Consejo Consultivo de Transporte del Estado de Sonora publicado el 01 de Marzo del 2004, bajo Número 18, Sección I, Tomo CLXXIII del Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora.

<sup>33</sup> Ver anexo Tabla 12 Lista de concesionarios del servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo (Noviembre del 2004).

Gráfica 1. Concesiones otorgadas por periodos legales.



Siguiendo con el análisis del padrón de concesionarios nos dimos a la tarea de determinar en qué periodo gubernamental se otorgaron el mayor número de concesiones y el resultado nos arroja que en el sexenio 1976 – 1985 en el que gobernaba el Dr. Samuel Ocaña García (SOG) se otorgaron aproximadamente 128; en el sexenio 1985 – 1991 gobernado por Ing. Rodolfo Félix Valdez (RFV) se autorizaron 100; en el sexenio 1991 – 1997 en el cual era gobernador el Lic. Manlio Fabio Beltrones Rivera (MFB) se otorgaron 159; en el sexenio 1997 – 2003 gobernado por Lic. Armando López Nogales (ALN), aproximadamente se otorgaron 6; finalmente, en lo que va del sexenio 2003 – 2009 presidido en el gobierno por el Ing. Eduardo Bours Castelo, al parecer no se han otorgado concesión alguna.

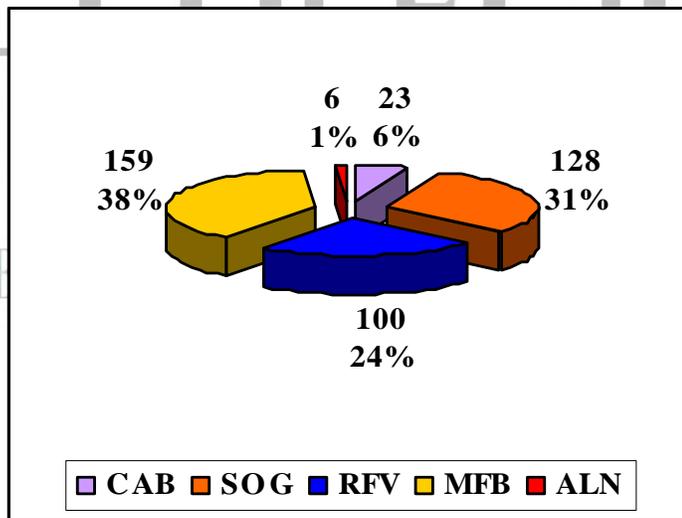
Es importante señalar que de acuerdo con el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora<sup>34</sup>, publicado el 21 de agosto de 1997, se cancelaron 27 concesiones del servicio público de transporte urbano. La empresa Transporte de Hermosillo, S.A. de C. V. era la

<sup>34</sup> Publicado el 21 de agosto de 1997. Número 15, Sección IV, tomo CLX

titular de dichas concesiones, las cuales operaban la Ruta Siete. Una vez llevado a cabo el procedimiento de cancelación, de acuerdo con la información publicada el 20 de octubre de 1997 en el Boletín Oficial<sup>35</sup>, se adjudicaron a diversas personas físicas, los derechos de las concesiones canceladas a la empresa Transportes de Hermosillo, S. A. de C. V.

Analizando la resolución contenida en el Boletín Oficial, nos percatamos que la DGT al adjudicar los derechos de las concesiones canceladas, no toma en cuenta la fracción II del artículo 24 referente al orden preferente para el otorgamiento de concesiones. En dicha resolución no se especifica si las personas a quienes se les adjudica la concesión, hayan sido trabajadores asalariados del servicio público de transporte ni tampoco se especifica su antigüedad. Luego entonces, observamos la discrecionalidad con la que actúa el director de la DGT

Gráfica 2. Concesiones otorgadas por Ejecutivo Estatal.



<sup>35</sup> Número 32, Sección II, Tomo CLX

Es necesario aclarar que son 365 los concesionarios<sup>36</sup> del servicio público de transporte urbano en Hermosillo, de los cuales 65 (casi el 20%) cuentan con dos o más concesiones. Prácticamente son 151 concesiones de las 451 existentes son las que obran en poder de 65 concesionarios, por lo tanto, éstos controlan la tercera parte del servicio público de transporte urbano de la capital; el resto de los concesionarios tienen una concesión.

En las rutas Lázaro Cárdenas, 12 de Octubre – Estación, Conasupo – Luis Orcí, Ley 57 – Emiliano Zapata, General Piña – Reforma y Multirutas se ejerce mayor control y acaparamiento por parte de los concesionarios. Observamos que entre 8 concesionarios de la ruta 4 Lázaro Cárdenas tienen el 43% del total de las concesiones que operan en la ruta. Estas concesiones se distribuyen de la siguiente manera, los señores Alberto Bustamante López, Emilio González Pérez, Gilberto Herrera Rodríguez, Víctor Manuel Rubio García, Juan Pablo Serrano Autrique, José Isabel Torres Anaya y Sergio Vázquez Ríos, tienen dos concesiones cada uno; el señor Manuel Castro García tiene 3 concesiones.

En la ruta 12 de Octubre- Estación, 4 concesionarios tienen el 44% del total de las concesiones que operan en dicha ruta. Estas concesiones se distribuyen de la siguiente manera los señores Omar Hernández Buena, Manuel Eduardo Maldonado Barceló, Jacinto Rojas Borboa y Enrique Velásquez Gutiérrez cuanta con dos concesiones cada uno.

En lo que corresponde a la ruta Conasupo – Luis Orcí, cinco familias tienen el 44% de las 25 concesiones asignadas para esta ruta. Estas concesiones se distribuyen de la siguiente manera, el señor José Fidel Bringas López, Carlos Torres Ramírez, María Luisa Hernández Domínguez tienen 2 concesiones cada uno, la familia compuesta por Omar y

---

<sup>36</sup> Ver anexo 1 “Padrón de Concesionarios del Servicio Público de Transporte Urbano de Hermosillo, 2005”.

Jesús Alberto Hernández Buelna, y la familia integrada por Roberto, Sergio y Carlos Guillermo Miranda Torres tienen una concesión cada uno de ellos.

En la ruta Ley 57 – Emiliano Zapata, 6 personas controlan el 65% del total de las concesiones asignadas a esta ruta. Estas concesiones se distribuyen de la siguiente manera, los señores Olga Alicia Luna Rodríguez, José Juan Ortega Herrera, Francisco Armando Quijada Luna, Pablo Ramos Quijada y Graciela Rascón Barraza tienen 2 concesiones cada uno, el señor Heriberto Ortega Ruiz cuenta con tres concesiones.

En la ruta General Piña – Reforma, la familia integrada por los hermanos José Francisco, Oscar y Manuel María Madrid Galaz, controlan el 27% de la ruta ya que cuentan con un total de 6 concesiones; además, comparten el control de dicha ruta los señores Emilio Gerardo Quezada, Beatriz Marina Paredones Araque, Alejandro Ríos Higuera, Alain Torres Ochoa con dos concesiones cada uno, y Luis Alberto López Ochoa y Elizabeth Valencia Terán cuenta con tres concesiones cada uno. Todos ellos tienen el 87% del total de concesiones con las que opera dicha ruta.

En lo que respecta a ruta denominada Multirutas, 9 concesionarios controlan el 43% del total de las concesiones autorizadas para operar en dicha ruta. Estas concesiones se distribuyen de la siguiente manera, los señores Cuauhtémoc Montes de Oca, Silvia Penúñuri Pacheco y María Alejandra Sánchez Tapia cuentan con dos concesiones cada uno, los señores Enrique Maytorena Minjarez y Guillermo Morales Montoya cuentan con tres concesiones cada uno, las familias integradas por Rogelio y Rodolfo Aarón Oviedo Peralta, y Jorge Muñoz Almada y Enriqueta Monreal cuentan con una concesión cada uno, y la empresa Transporte Especial tiene dos concesiones.

Un dato interesante que se desprende del análisis de la relación de concesionarios específicamente de la relación de apellidos y domicilios es que aproximadamente 79

concesionarios (21.64%) al parecer presentan una relación de parentesco ya que coinciden ambos apellidos y la dirección, este porcentaje podría incrementarse ya en también los hijos y las esposas de los concesionarios pueden tener autorizada una o más concesiones del servicio público de transporte urbano pero es casi imposible determinar cuántos, quienes son y a qué familia pertenecen. La Ley de Transporte del Estado de Sonora propicia esta relación ya que permite que se puedan otorgar de una a tres concesiones en el caso de las personas físicas y de una hasta cinco en el caso de las personas morales; pero dicho ordenamiento legal no limita las relaciones de parentesco en la actividad del transporte público.

### **3.8. Análisis de las concesiones para prestar el servicio público de transporte.**

En este apartado presentaremos y analizaremos cómo se deben llevar a cabo los procedimientos administrativos que integran el sistema de concesiones de acuerdo a la Ley 56 de Transporte del Estado de Sonora. Se elige dicho ordenamiento legal en virtud de que

- a) Representa el principal punto de partida en la conformación estructural de la actual organización del servicio público de transporte, el cual a partir de esta Ley, se encuentra bajo la rectoría del Estado;
- b) Por considerar que los subsecuentes procedimientos administrativos de las Leyes 120 de 1992 y 149 del 2002 no presentan variaciones importantes en la materia, salvedad de que las concesiones se otorgan por solicitud y convocatoria respectivamente y al aumento de ciertos requisitos que son inherentes a la DGT proporcionar y no del solicitante.

Asimismo, con base a la información que nos arroja un estudio realizado respecto a la conformación documental y procedimental de 30 expedientes de igual número de concesionarios, analizaremos como se llevan en la práctica tales procedimientos

administrativos. El hecho de plasmar en el presente documento los procedimientos administrativos de acuerdo con la Ley 56, no nos limita por cuestiones del estudio el analizar las Leyes posteriores a ésta como lo son la 120 y 149.

### **3.8.1. Procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones de acuerdo con la Ley 56.**

Para llevar a cabo la actividad del transporte urbano de pasajeros se deberá contar con la autorización de la autoridad correspondiente, en éste caso del Ejecutivo del Estado. Y es precisamente a través de la Dirección General de Transporte que la autorización otorgada para la explotación del servicio público de transporte inicia mediante un proceso administrativo que “se desarrollará con apego a los principios de igualdad, publicidad, audiencia, legalidad, imparcialidad, celeridad, eficiencia y buena fe.”<sup>37</sup>

Al hablar de concesiones en materia de transporte público nos referimos a un amplio sistema compuesto por diversos procedimientos administrativos tales como: a) Los requisitos para obtener concesión de servicio público de transporte, b) Del orden preferente para el otorgamiento de concesiones del servicio público de transporte, c) Del procedimiento para el otorgamiento de concesiones del servicio público de transporte, d) De la revocación de las concesiones de servicio público de transporte. Dichos procedimientos están interrelacionados y deben seguirse de acuerdo con lo establecido en la Ley y sus reglamentos.

Como se expuso en el capítulo Evolución de las Leyes de Transporte en el Estado de Sonora, a partir de la Ley Número 76 de 1982 se establecen los procedimientos administrativos que respaldan al sistema de concesiones. A través de los años dichos

---

<sup>37</sup> Ver artículo 57 de la Ley Número 149 de Transporte para el Estado de Sonora.

procedimientos administrativos han sufrido leves cambios que se ajustan a las condiciones socio políticas del transporte. Salvo la forma en que se determinan las necesidades del servicio de transporte, técnicamente podemos observar que tales procedimientos administrativos en la Ley Número 56 de 1984, en la Ley 120 de 1992 y en la Ley 149 del 2002 se desarrollan bajo un esquema similar.

De acuerdo con la Ley 56 de Transporte del Estado de Sonora de 1984, el procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones de servicio público de transporte, inicia cuando el Gobernador del Estado publique la declaratoria de necesidades y convoque a los interesados para participar en el proceso de selección y asignación de concesiones.

La declaración de necesidades y la convocatoria respectiva deberán hacer referencia a) Al lugar donde se necesite satisfacer la demanda de transporte público, b) Las causas y los motivos que fundamentan la declaración de necesidades, c) La modalidad, sistema y clase de servicio que se requiera satisfacer, asimismo como la cantidad de vehículos que habrán de destinarse al servicio, d) La especificación de las rutas y señalamientos de itinerarios, e) El periodo al cual deberán ajustarse los solicitantes en la realización su respectivo trámite, el cual no deberá de exceder de quince días hábiles, f) La Autoridad de transporte que será encargada de recibir y darle curso a las solicitudes que se presenten, y finalmente g) El lugar y la fecha de la declaración de necesidades y convocatoria.

Para que la solicitud sea considerada en su tramitación, deberán cumplir con los requisitos que marca la declaración de necesidades y la convocatoria, asimismo dicha solicitud deberá satisfacer otros requisitos que la misma declaratoria y convocatoria prevea, procurando siempre que sean congruentes a sí mismas.

Las solicitudes que se presenten deberán ser ratificadas por la parte interesada en un periodo de cuarenta y ocho horas posteriores a su presentación, en caso de no hacerlo tales solicitudes se considerarán como no presentadas. Por lo que la autoridad en ejercicio de sus facultades al observar ésta anomalía desechará de plano la solicitud presentada. Toda solicitud que se presente se registrará de manera progresiva en un libro especial para su respectivo control.

Posteriormente, una vez concluido el periodo de recepción de solicitudes que fija la declaratoria, la Dirección General de Transporte procederá a radicar el procedimiento y ordenará la publicación por una sola ocasión en el boletín oficial del gobierno del estado y por cinco días consecutivos, en los lugares que se estimen convenientes.

Las personas que puedan resultar perjudicadas con las pretensiones de las personas solicitantes de concesión del servicio de transporte pueden manifestar su inconformidad e interponer oposición por escrito ante las autoridades que conozcan el procedimiento dentro de un periodo de cinco días hábiles. Para ello, deberán respaldar su escrito con las pruebas necesarias que fundamentan su inconformidad. La autoridad al admitir dichas inconformidades tendrá la obligación de comunicarlas a los solicitantes para que en un periodo de tres días hábiles manifiesten lo que a su derecho convenga.

El desahogo de pruebas se realizará en un periodo de diez días hábiles, y a juicio de la autoridad, podrá prorrogarse hasta cinco días hábiles más. Con la finalidad de formular alegatos, la autoridad presentará a las partes en conflicto las constancias correspondientes, dicha diligencia deberá llevarse a cabo en un plazo inferior a tres días hábiles.

En caso de no formularse oposición alguna o concluido el término considerado para la etapa de alegatos, la DGT turnará a la Comisión Estatal Consultiva de Transporte (CECT) todos los expedientes, constancias, diligencias, oposición y alegatos, para que se

realicen los correspondientes estudios y se emita una opinión dentro de un periodo de quince días. Una vez que el Gobernador reciba la opinión de la CECT, podrá resolver en definitiva. La resolución deberá especificar lugar y fecha, nombre de las partes y sus representantes, relación de hechos, fundamentos legales en los que se apoya, los puntos resolutivos y la jurisdicción territorial a la que se sujeta la concesión.

La DGT notificará personalmente a las partes la resolución que emita el Ejecutivo del Estado, y se publicarán los puntos resolutivos en el Boletín Oficial del Estado. Previo pago de los derechos que se establezcan para prestar los servicios públicos de transporte concesionados, la DGT expedirá los permisos que amparan las concesiones otorgadas, pero tales permisos no podrán fijar condiciones contrarias a las que se establezcan en la parte resolutiva.

Finalmente, la Ley 56 considera dentro de sus articulados la posibilidad de extinción del procedimiento por muerte del solicitante, y por caducidad originada por la inactividad durante un periodo máximo de treinta días de las partes que se sometan al procedimiento, en éste caso, solicitantes y autoridades del transporte.

Los requisitos que deban acreditar los solicitantes son parte complementaria al procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones de servicio público de transporte ya que la falta de acreditación de alguno de ellos es causal para no seguir con el procedimiento administrativo.

La Ley 56 de Transporte del Estado en su artículo 27 considera como requisitos a) Ser ciudadano sonorenses, b) No ser titular de ninguna otra concesión de servicio público de transporte, c) No ser funcionario o empleado de las administraciones públicas federal, estatal y municipal, d) Carecer de antecedentes penales que revelen peligrosidad social, y

e) No haber sido sancionado con cancelación de concesiones y permisos del servicio público de transporte, en los términos de ésta Ley.

Las causales para la cancelación de las concesiones del servicio público de transporte también son parte del sistema de concesiones. De entre ellas se fortalece la figura de cesión de derechos<sup>38</sup> que se le permite a los concesionarios realizar previa autorización del Gobernador del Estado. Los concesionarios con problemas de incapacidad y vejez deberán comprobar con certificación médica expedida por médicos legistas del gobierno del estado la condición en la que se encuentra y que le impide prestar el servicio público de transporte.



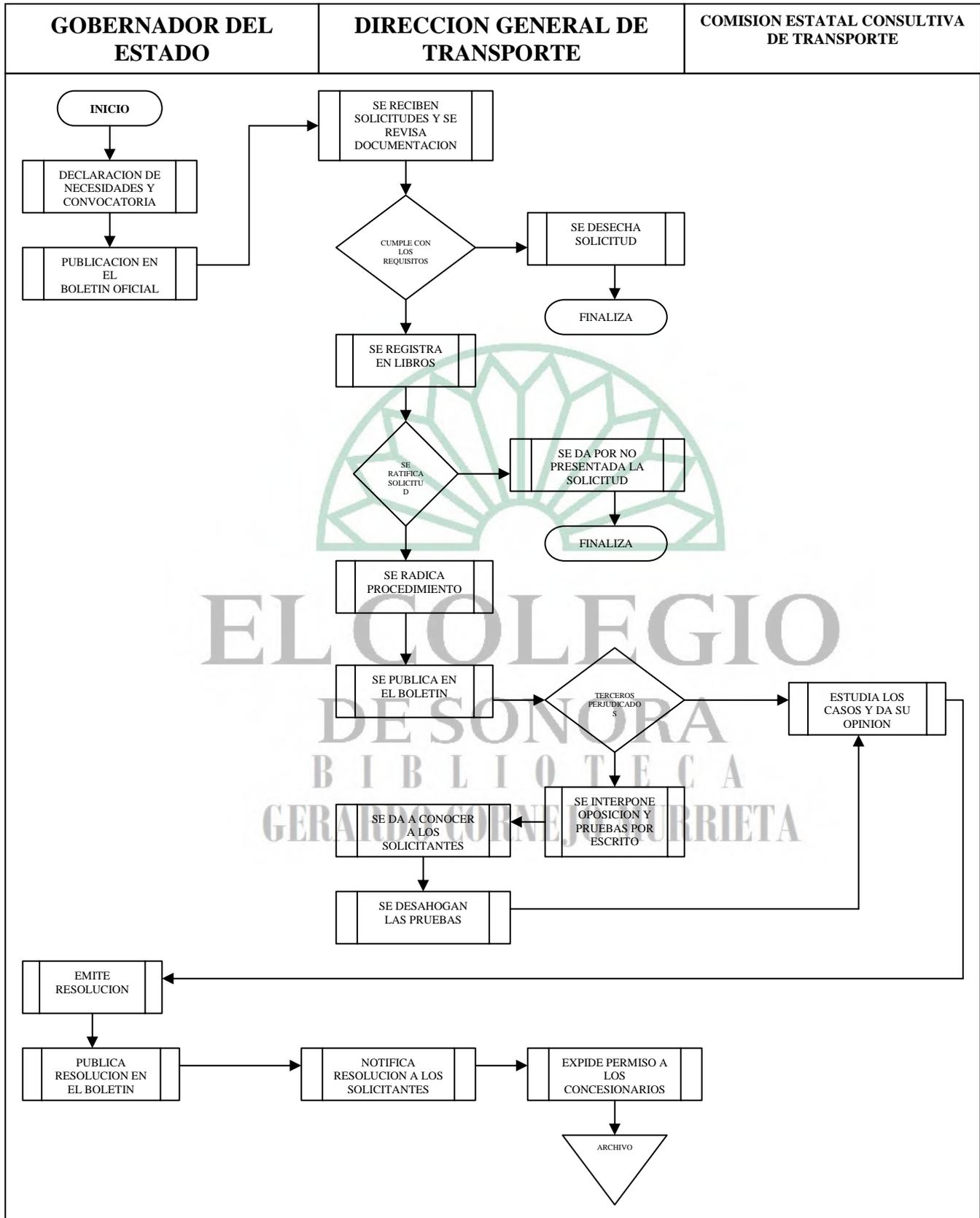
EL COLEGIO  
DE SONORA  
BIBLIOTECA  
GERARDO CORNEJO MURRIETA

---

<sup>38</sup> La cesión de derechos se establece en la Ley 76 de Tránsito y Transporte del Estado de Sonora. Ver Artículo 97, fracción II.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004**

**Figura 2.** Diagrama de flujo del procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones, de acuerdo con la Ley 56 de Transporte de 1984.



### 3.8.2. Metodología de estudio.

La metodología empleada en nuestro estudio para conocer cómo se lleva en la práctica los procedimientos administrativos que conforman el sistema de concesiones del servicio público de transporte urbano es la siguiente:

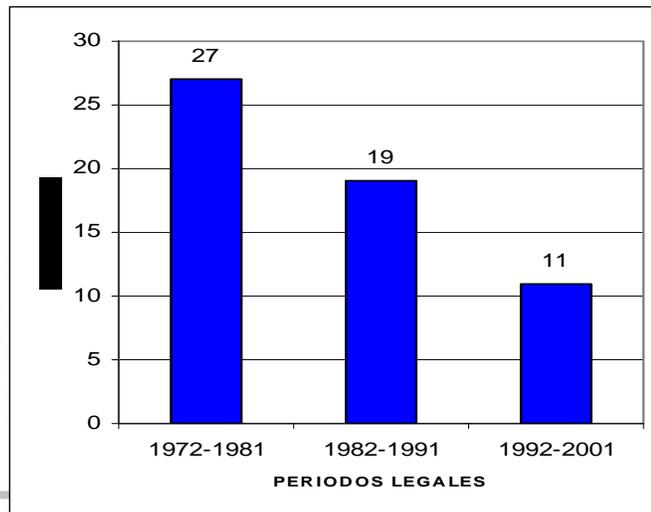
Con base en la relación proporcionada por la DGT, se identificó totalmente al grupo de concesionarios del servicio público de transporte urbano en la ciudad de Hermosillo, el cual asciende a 451. Seguidamente, se escogimos la variable *antigüedad* como punto de referencia para determinar el tamaño de la muestra para los expedientes de los concesionarios a los que se habría de revisar, asimismo al elegir dicha variable podríamos ubicar en el tiempo bajo qué Ley se llevaron a cabo los procedimientos administrativos correspondientes. Analizando la lista nos percatamos que cerca del 28% de concesionarios no contaba con la información referente a la antigüedad, tenían un clave de uso interno de la DGT que a decir de la persona del área de sistemas con dicha clave se indicaba que se desconocía la antigüedad real que el o los concesionarios tenían en la prestación del servicio público de transporte.

Previa autorización del titular de la DGT, procedimos a consultar los 124 expedientes de los concesionarios a quienes les faltaba la información de antigüedad. Una vez completa la información, se determinó el número de años de antigüedad de los concesionarios y se procedió a realizar otra lista con información referente a la antigüedad, años de antigüedad, número de concesión y nombre del concesionario la cual ordenamos de mayor a menor antigüedad y le asignamos un número consecutivo para la identificación de cada concesionario.

Con la información completa considerando una población de 451 concesionarios, deseamos hacer una estimación de los años de antigüedad promedio que tienen los

concesionarios en la prestación del servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo, posteriormente, procedimos a calcular la media poblacional de los años de antigüedad y obtuvimos que esta era de 16.8 la desviación estándar de 5.3979 y la varianza de la población 29.1373, consideramos un nivel de confianza de 95% y una estimación comprendida entre 2 años y la media verdadera.

Gráfica 3. Histograma de frecuencia de antigüedad de las concesiones.



Dado a que la población es finita y suponemos que no se distribuye normalmente, determinamos el tamaño de la muestra, misma que resultó ser de tamaño 27. El tamaño de la muestra es adecuado con respecto al tamaño de la población ya que representa el 5.99% de la misma. Pero con la finalidad de obtener información representativa al utilizar el teorema del límite central para efecto de este estudio utilizamos una muestra de tamaño 30.

Aleatoriamente escogimos los 30 números que corresponden a igual número de concesionarios y que forman el tamaño de la muestra a estudiar. Finalmente, procedimos llevar a cabo una revisión exhaustiva de cada uno de los expedientes de los concesionarios

del servicio público de transporte urbano de Hermosillo<sup>39</sup> para analizar y corroborar si realmente en la práctica se llevan a cabo los procedimientos administrativos propios del sistema de concesiones que marcan las diversas leyes de transporte y sus reglamentos.

Una vez recabada la información, procedimos a clasificarla de acuerdo al periodo de cada Ley en materia de transporte. Posteriormente, realizamos una segunda reclasificación de la información generada en el marco de cada Ley respecto al tipo de trámite que se llevaba a cabo. Bajo la Ley 56 clasificamos qué y cuántas concesiones debían de regularizarse debido a que se habían otorgado el permiso de explotación del servicio en leyes anteriores y por los municipios; asimismo clasificamos qué y cuántas concesiones se había otorgado bajo dicha Ley; qué, cuántas y con qué frecuencia se había presentado el caso de cesión de derechos de las concesiones regularizadas y otorgadas bajo los lineamientos de la Ley 56.

Reclasificamos qué y cuántas concesiones se habían otorgado de acuerdo a la Ley 120 de Transporte de 1992; que y cuántas concesiones otorgadas y cedidas bajo la vigencia de las Leyes 56 y 120 respectivamente presentaban nuevos casos de cesión, adjudicación y cancelación de derechos de concesión. Procedimos de igual forma a reclasificar la información de tales procedimientos que se presentaron de acuerdo con la actual Ley 149 de Transporte.

Finalmente, se elaboraron diversas matrices para complementar el estudio y análisis de la información obtenida. En tales matrices se detalla la situación que ha prevalecido en el servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo en los últimos veintidós

---

<sup>39</sup> Para la realización del estudio contamos con la aprobación del Lic. Jorge Durán Puente, Director General de Transporte del Estado de Sonora.

años. Las matrices se realizaron para cada tipo de procedimiento que se llevó a cabo en el marco de cada Ley.

### 3.8.3. Resultados del Estudio.

En el estudio realizado<sup>40</sup> encontramos que 26 (87%) de las 30 concesiones analizadas corresponden al marco regulatorio de la Ley 56 de 1984, el 13% restante se sujeta a las disposiciones de la Ley 120 de 1992.

Se otorgaron 9 concesiones con respecto a la Ley 56 y 4 correspondientes a la Ley 120. Se realizaron 47 operaciones de cesiones de derechos, de los cuales 13 (28%) se llevaron a cabo dentro de la Ley 56, en la Ley 120 fueron 25 (53%) operaciones realizadas y dentro de la Ley 149 se dieron 9 (19%) operaciones. Se llevaron a cabo 2 adjudicaciones de derechos, 1 en la Ley 120 y la otra en la Ley 149. Y de las 30 concesiones analizadas, 28 observaron al menos un movimiento de cualquier tipo, las otras 2 siguen siendo operadas por sus concesionarios “originales”. 17 concesiones que representan el 57% de las concesiones analizadas, se otorgaron en fechas anteriores a la fecha de vigencia de la Ley 56 de Transporte del Estado de 1984, dichas concesiones tendrían que haberse regularizado en marco de dicha Ley<sup>41</sup>.

En lo que toca al análisis de procedimientos, encontramos que de los concesionarios que tendrían que regularizar la situación de sus concesiones<sup>42</sup> de acuerdo con la Ley 56, el

---

<sup>40</sup> Ver Tabla 4 Condensado de información del análisis de 30 expedientes del servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo.

<sup>41</sup> En el artículo 3 del Transitorio la Ley 56 los concesionarios gozarán de 180 días naturales para adecuar sus unidades a las disposiciones de la Ley.

<sup>42</sup> Ver Tabla 5 Matriz de análisis de procedimientos administrativos en la regularización de concesiones de acuerdo con la Ley 56 de transporte de 1984 correspondientes a concesiones otorgadas según leyes anteriores a la Ley 56.

100% incumplió<sup>43</sup>, y por lo tanto, una vez vencido el plazo otorgado por la Ley para regularizar tales concesiones, estas se encuentran improcedentes o se debieron de haber cancelado, sin embargo, dichas concesiones siguieron vigentes.

Respecto al otorgamiento de concesiones<sup>44</sup> según la Ley 56, en ninguno de los 9 expedientes analizados se encontró documentación que respalde el procedimiento que se siguió para el otorgamiento de concesiones del servicio público de transporte. Dado que dicho procedimiento se llevó a cabo por medio de la declaratoria de necesidades y convocatoria, encontramos que solo 4 solicitantes cumplieron con los requisitos establecidos en la ley y con el trámite correspondiente.<sup>45</sup> Desconocemos lo que pudo haber ocurrido con el trámite del resto de los solicitantes debido a que la DGT no cuenta con los expedientes.

De las 13 operaciones de cesión de derechos<sup>46</sup> correspondientes a 12 concesiones, el 100% no cumplió a cabalidad con los requisitos que establece la Ley 56. Dado a que no existe procedimiento administrativo para la cesión de derechos y además a que dicho procedimiento no está reglamentado, para solventar la operación se sigue parcialmente el procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones. La aplicación de dicho procedimiento está muy ambigua y da pie al manejo discrecional del proceso.

En el análisis del comportamiento de tales procedimientos, observamos algunas irregularidades como la falta de cumplimiento de uno a más requisitos por parte de los

---

<sup>43</sup> En el análisis de expedientes solo se encontraron algunos documentos que hacían referencia a la titularidad de la concesión, pero en ninguno de ellos se encontró documentos que demostraran que el proceso de regularización se llevara según lo dispuesto en la Ley 56 de Transporte.

<sup>44</sup> Ver Tabla 6 Matriz de análisis de procedimientos administrativos en el otorgamiento de concesiones de acuerdo a la Ley 56 de transporte de 1984.

<sup>45</sup> Dicha información se desprende del análisis de los procedimientos publicados en diversos Boletines Oficiales.

<sup>46</sup> Ver Tabla 7 Matriz de análisis de procedimientos administrativos en la cesión de derechos de concesiones de acuerdo a la Ley 56 de transporte de 1984.

solicitantes, la falta de solicitud en algunos casos, la ratificación parcial de las partes o en su defecto la no ratificación, la ratificación hecha fuera de tiempo y la falta de certificación médica para poder ceder la concesión. Consecuentemente en estricto apego a la ley, el 100% de las cesiones de derechos resulta improcedente.

Analizando las operaciones para otorgamiento de concesiones<sup>47</sup> de acuerdo con la Ley 120, encontramos que las 4 concesiones que se otorgaron resultan improcedentes por que no cumplen con lo establecido en la ley. Observamos incumplimiento de requisitos, falta de solicitud, la no ratificación de solicitud, la ratificación hecha fuera de tiempo, así como la acreditación de requisitos y documentos fechados posteriormente a la fecha de resolución, relaciones de poder que permiten lograr que se realice el trámite sin presentación de documentos.

Además, observamos algunos movimientos que sugieren la posible presencia de malos manejos administrativos y financieros del titular de la DGT. Dicho comentario se sustenta en la existencia de pruebas documentales que indican la firma de un contrato de compra venta con reserva de dominio y garantía prendaria que se contrae por parte de un pseudo concesionario con el Fideicomiso del Transporte del Estado de Sonora. El 26 de Junio de 1992 se firma el contrato por 83 millones de pesos bajo clausulados donde se especifica que los derechos de la concesión será objeto de garantía prendaria para el cumplimiento del contrato. Pero a la fecha de la firma del contrato, la persona no era concesionario del servicio público de transporte, por resolución de fecha 11 de diciembre de 1992, se le asigna la concesión, previo trámite de adjudicación de derechos de fecha 8 de diciembre del mismo año.

---

<sup>47</sup> Ver Tabla 8 Matriz de análisis de procedimientos administrativos en el otorgamiento de concesiones de acuerdo a la Ley 120 de transporte de 1992.

De las 25 operaciones de cesión de derechos<sup>48</sup> correspondientes a 18 concesiones, el 100% no cumplió con los requisitos que establece la Ley 120. Al igual que en la Ley 56 no existe procedimiento administrativo para la cesión de derechos como tampoco existe un procedimiento reglamentado, por lo que se sigue parcialmente el procedimiento administrativo para el otorgamiento de concesiones, se presenta el mismo manejo discrecional del proceso.

En el desarrollo de los procedimientos observamos la presencia de algunas irregularidades tales como: La falta de cumplimiento de uno a más requisitos por parte de los solicitantes; la falta de solicitud en algunos casos; la ratificación parcial de las partes o en su defecto la no ratificación; la ratificación hecha fuera de tiempo. Al aplicar los artículos de la Ley 120 el 100% de las cesiones de derechos que se realizaron resultan improcedentes. El mismo efecto se presenta en el procedimiento de adjudicación de derechos que se efectúa bajo el amparo de dicha ley.

De acuerdo con la Ley 149 de Transporte, el 100% de las operaciones de cesiones de derechos<sup>49</sup> realizadas resultan improcedentes. Se siguen cometiendo irregularidades en la aplicación del procedimiento administrativo. Aunque observamos que el cumplimiento de los requisitos por parte de los solicitantes en su mayoría ha sido acreditado, se siguen presentando discrepancias en torno a si los requisitos establecidos en el marco legal en su totalidad deban ser acreditados por el solicitante. Nuestra opinión es que algunos de ellos deban ser acreditados previa constancia expedida por la DGT.

---

<sup>48</sup> Ver Tabla 9 Matriz de análisis de procedimientos administrativos de cesión y adjudicación de derechos de concesión de acuerdo a la Ley 120 de transporte de 1992.

<sup>49</sup> Ver Tabla 10 Matriz de análisis de procedimientos administrativos de cesión y adjudicación de derechos de concesión de acuerdo a la Ley 149 de transporte del 2002.

El 100% de los solicitantes presentan la solicitud para su correspondiente trámite, pero sólo 3 (38%) personas ratifican dicha solicitud, el resto efectúa una ratificación parcial o no la hace.

Los resultados que el estudio realizado resultan ser muy interesantes debido a que nos permite conocer como se estructura y se organiza realmente el servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo. Tratando de complementar el análisis que se efectúa de los procedimientos administrativos, nos percatamos que para los trámites de cesiones de derechos se aplica parcialmente el procedimiento para el otorgamiento de concesiones, siguiendo ésta lógica, nos preguntamos lo siguiente ¿Porqué no considerar la aplicación del orden preferente que se sigue para el otorgamiento de concesiones en la realización de los trámites de cesiones de derechos?

Si así fuera, las personas a quienes se les autoriza la cesión de derechos incumplirían con la Ley 56, la cual en su artículo 29 hace referencia que para el otorgamiento de concesiones de servicio público de transporte, deberá observarse un orden preferente, teniendo prioridad las Sociedades Cooperativas, seguidas de las Personas morales que tengan por objeto la explotación principal del servicio público de transporte, y en tercer orden las “personas físicas que reúnan los requisitos del artículo 27 de la presente ley, además que sean trabajadores asalariados del servicio público de transporte, en la modalidad y sistema que se declare, con una antigüedad ininterrumpida no menor de cinco años”.

El mismo efecto se presenta en las operaciones de cesión de derechos realizadas bajo la vigencia de la Ley 120, y de la Ley 149. Hasta el 2005 la DGT no ha efectuado un análisis profundo de dicha situación, por lo que suponemos que se seguirán presentando

éstas y otras irregularidades en la aplicación de los procedimientos administrativos inherentes al funcionamiento del transporte público.

El Estado para decidir la cesión de derechos de la concesión del servicio público de transporte urbano atiende más las necesidades del mercado que las necesidades sociales que la Ley contempla de protección al trabajador (choferes). Maneja un doble discurso de que las disposiciones de la presente Ley son de orden público y de interés social la cual se contraponen al considerar un orden preferente para el otorgamiento de concesiones en primer lugar a personas morales y en segundo a los choferes. El punto es que las cesiones de derechos según el estudio, no se le otorgó a ninguna persona moral y sí a las personas físicas que al parecer no son asalariados del transporte, si el chofer quiere ser concesionario debe de tener el suficiente capital para adquirir en el mercado una concesión.

Asimismo, el Estado reconoce la importancia social y económica del transporte, y sienta como premisa fundamental atender las necesidades de traslado de los usuarios con las condiciones, calidad, accesibilidad y oportunidad, previo el pago a una cuota o tarifa justa y razonable que conjugue el interés del destinatario del servicio con la inversión y costo de la prestación. El estado al concesionar el servicio debe garantizar al concesionario la ganancia que haga económicamente redituable la prestación del servicio, pero no le garantiza al usuario que pueda obtener el ingreso suficiente para conjugar su necesidad al interés de traslado.

Los resultados que nos muestra el estudio realizado nos permite construir una hipótesis secundaria: Los problemas existentes en el servicio público de transporte de la ciudad de Hermosillo se producen por la naturaleza económica del individuo que actúa dentro de la esfera pública.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la cesión 1982 - 2004**

**Tabla 4.** Condensado de información del análisis de 30 expedientes del servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo.

Regularización a la Ley 56	Concesiones s/ Ley 56	Cesión de Derechos (Ley 56)	Concesiones s/ Ley 120	Cesión de Derechos (Ley 120)	Adjudicación de Derechos (Ley 120)	Cesión de Derechos (Ley 149)	Adjudicación de Derechos (Ley 149)	Frecuencia de cesión	Frecuencia de Adjudicación	Sin movimiento	Ruta Actual
333					333			0	1		18
	196	196						1	0		1
			372	372				1	0		15
	147			147 (2)				2	0		11
100						100		1	0		17
268		268		268 (2)				3	0		17
			368	368				1	0		17
343		343				343		2	0		14
148								0	0	1	11
47				47				1	0		3
118		118						1	0		12
113		113		113				2	0		16
	433	433		433				2	0		2
31				31				1	0		11
214		214						1	0		18
	222							0	0	1	19
			319	319 (2)				2	0		3
175		175		175		175 (2)		4	0		14
			379	379				2	0		3
	261	261				261		2	0		4
42		42 (2)		42				3	0		18
302		302						1	0		4
77							77	0	1		6
	259			259 (3)				3	0		4
	267			267 (2)		267		3	0		3
	217	217						1	0		17
314				314 (2)				2	0		12
23				23		23		2	0		12
	247			247				1	0		3
386				386		386		2	0		12
17	9	13	4	25	1	9	1	47	2	2	

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004**

**Tabla 5.** Matriz de análisis de procedimientos administrativos en la regularización de concesiones de acuerdo con la Ley 56 de Transporte de 1984, correspondiente a concesiones otorgadas según leyes anteriores a la ley 56.

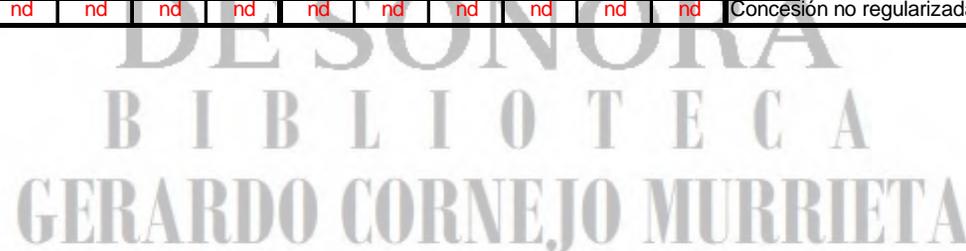
No.	Aleatorio	No. Concesion	Fecha	Requisitos					Procedimiento Administrativo					Observaciones.	
				Ciudadano Sonorense	No Func. Fed.	No Func. Est.	No Func. Mun.	Carta Ant. Pen.	Solic. Presentada	Se ratificó solicitud	En tiempo	Resolución definitiva	Se notifica resolución		La Dgt expide Permisos
1	333		1978	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	nd	si	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.	
2	100		1983	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	no	si	nd	si	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
3	268		1978	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
4	343		1984	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
5	148		1985	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
6	47		1981	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
7	118		1984	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
8	113		1984	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
9	31		1978	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
10	214		1988	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
11	175		1986	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
12	42		1978	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
13	302		1991	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
14	77		1982	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
15	314		1976	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
16	23		1977	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.
17	386		1991	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	Concesión no regularizada. Ley 56 Art. 3 Transitorio.

**Anotaciones:**

nd : No disponible.

si : Que cumple con la Ley

DGT : Dirección General de Transporte.



**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004**

**Tabla 6.** Matriz de análisis de procedimientos administrativos en el otorgamiento de concesiones de acuerdo a la Ley 56 de Transporte de 1984.

No.	Aleatorio	No. Concesion	Fecha	Requisitos					Procedimiento Administrativo					Observaciones.	
				Ciudadano Sonorense	No Func. Fed.	No Func. Est.	No Func. Mun.	Carta Ant. Pen.	Solic. Presentada	Se ratificó solicitud	En tiempo	Resolución definitiva	Se notifica resolución		La Dgt expide Permisos
1	196		1987	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Expediente sin antecedentes.
2	147		1984	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Expediente sin antecedentes.
3	433		1986	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Expediente sin antecedentes.
4	222		1988	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	nd	si	Expediente sin antecedentes.
5	261		1988	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Expediente sin antecedentes.
6	259		1991	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	Expediente sin antecedentes.
7	267		1990	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	nd	nd	Expediente sin antecedentes.
8	217		1988	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	Expediente sin antecedentes.
9	247		1990	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	nd	si	Expediente sin antecedentes.

**Anotaciones:**

- nd : No disponible.
- p : Parcial
- si : Que cumple con la Ley
- no : Que incumple con la Ley
- DGT : Dirección General de Transporte.
- SIUE : Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología.



**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004**

**Tabla 7.** Matriz de análisis de procedimientos administrativos la cesión de derechos de concesión de acuerdo a la Ley 56 de transporte de 1984.

No.	A leatorio	No. Concesion	Fecha	Requisitos					Procedimiento Administrativo						Cancelación			Observaciones.
				Ciudadano Sonorense	No Func. Fed.	No Func. Est.	No Func. Mun.	Carta Ant. Pen.	Solic. Presentada	Se ratificó solicitud	En tiempo	Resolución definitiva	Se notifica resolución	La Dgt expide Permisos	Certificado Médico	Autoriza la DGT	Tiene facultades	
1	196		1989	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	no	Expediente sin antecedentes.	
2	268		1991	si	nd	si	si	si	si	si	si	si	si	si	no	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art.34,36 y 49 fracc.II, 2do párrafo
3	343		1987	nd	nd	nd	nd	nd	si	si	no	si	si	si	no	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art.34,36 y 49 fracc.II, 2do párrafo
4	118		1987	nd	nd	nd	nd	nd	si	no	no	si	si	si	no	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art.34,36 y 49 fracc.II, 2do párrafo
5	113		1991	si	nd	si	si	nd	si	p	si	si	si	si	no	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art.34,36 y 49 fracc.II, 2do párrafo
6	433		1990	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	si	si	no	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art.34,36 y 49 fracc.II, 2do párrafo
7	214		1990	si	si	si	si	si	si	p	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art.34.
8	175		1987	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	no	Expediente sin antecedentes.	
9	261		1991	nd	nd	nd	nd	nd	si	p	no	si	si	si	no	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art.34,36 y 49 fracc.II, 2do párrafo
10	42		1988	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	nd	si	nd	si	no	Expediente sin antecedentes.
	42		1990	si	si	si	si	si	si	si	no	si	si	nd	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art.34 y 49 fracc.II, 2do párrafo
11	302		1991	si	si	si	si	si	si	p	no	si	si	si	no	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art.34 y 49 fracc.II, 2do párrafo
12	217		1992	si	si	si	si	si	si	p	no	si	si	si	no	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art.34 y 49 fracc.II, 2do párrafo

**Anotaciones:**

nd : No disponible.

p : Parcial

si : Que cumple con la Ley

no : Que incumple con la Ley

na : No aplica.

DGT : Dirección General de Transporte.

SIUE : Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología.

DE SONORA  
BIBLIOTECA  
GERARDO CORNEJO MURRIETA

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004**

**Tabla 8.** Matriz de análisis de procedimientos administrativos en el otorgamiento de concesiones de acuerdo a la Ley 120 de Transporte del 1992.

No.	Aleatorio	No. Concesion	Fecha	Requisitos								Proccimiento Administrativo								Cancelación		Observaciones.
				Ciudadano Mexicano	Mayor de edad.	No exceder concesiones	No ser empleado federal.	No ser empleado estatal	No ser empleado municipal	No antecedentes penales	No sanciones	Solicitud	Se ratificó solicitud	En tiempo	Se registró solicitud	Dictámen SIUE	En tiempo	Resolución definitiva	Se notifica resolución	Pagos de derechos	La Dgt expide Permisos	
1	372		1994	si	si	nd	no.	no.	no.	no.	nd	si	no	nd	nd	si	no	si	si	si	no	Concesión improcedente. Art. 22, 27, 28 y 30
2	368		1993	si	si	nd	no	no	no	no	nd	si	si	si	nd	nd	si	no	si	si	no	Concesión improcedente. Art. 22.
3	319		1992	no	no	nd	no	no	no	no	nd	no	no	nd	nd	si	no	no	nd	si	no	Concesión improcedente. NO cumple con la Ley.
4	379		1992	si	si	nd	si	si	si	si	nd	no	no	nd	nd	si	no	si	si	si	no	Concesión improcedente. Art. 22, 27, 28 y 30

**Anotaciones:**

- nd : No disponible.
- si : Que cumple con la Ley
- no : Que incumple con la Ley

**DGT** : Dirección General de Transporte.

**SIUE** : Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología.

**Notas aclaratorias:**

Los documentos que se presentan para cumplir con los requisitos del art. 22 tienen fecha posterior a la fecha de resolución. En la resolución definitiva se hace referencia de que se otorga la concesión en virtud de haberse cancelado la misma a otra persona, pero no se especifica a quien ni por que causas. Se le expide permiso con fecha del 23 de mayo de 1994 y pago los derechos el 13 de octubre de 1994. Cuando primero se tienen que pagar los derechos y despues se expide el permiso.

El solicitante incumple con requisitos, pero se hace referencia de que es esposa de...

Esta concesión es un caso especial. Dado a que no cumple con la Ley 120, se presenta un manejo discrecional en su otorgamiento y un posible caso de fraude. El 11 de diciembre de 1992 por motivo de la cancelación de una concesión, la DGT le adjudica los derechos de ésta; el 26 de Junio del mismo año, firma un contrato de compra venta con reserva de dominio y garantía prendaria con el Fideicomiso del Transporte del Estado de Sonora por \$83'000,000.00 En este contrato declara que es concesionario del servicio publico de transporte pero lo hasta el mes de diciembre de 1992 según resolución del 11 de diciembre de 1992. Cuando firmó el contrato no era concesionario

Los documentos que se presentan para cumplir con los requisitos del art. 22 tienen fecha posterior a la fecha de resolución. En la resolución definitiva se hace referencia de que se otorga la concesión en virtud de haberse cancelado la misma a otra persona, pero no se especifica a quien ni por que causas. Se le expide permiso con fecha del 23 de mayo de 1994 y pago los derechos el 13 de octubre de 1994. Cuando primero se tienen que pagar los derechos y despues se expide el permiso.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004**

**Tabla 9.** Matriz de análisis de procedimientos administrativos de cesión y adjudicación de derechos de concesión de acuerdo a la Ley 120 de Transporte de 1992.

No.	Aleatorio	No. Concesion	Fecha	Requisitos									Procedimiento Administrativo										Cancelación		Observaciones.
				Ciudadano Mexicano	Mayor de edad.	No exceder concesiones	No ser empleado federal.	No ser empleado estatal	No ser empleado municipal	No antecedentes penales	No sanciones	Solicitud	Se ratificó solicitud	En tiempo	Se registró solicitud	Dictámen SIUE	En tiempo	Resolución definitiva	Se notifica resolución	Pagos de derechos	La Dgt expide Permisos	Autoriza el DGT	Tiene facultad		
1	372		2001	si	si	nd	nd	nd	nd	si	nd	p	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art 22, 27 frac. III, IV, V, 28 y 30
2	147		1993	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art 22, 27 frac. III, IV, V, 28 y 30
			2002	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	si	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art 22, 27 frac. III, IV, V, 30 y 39 frac. II
3	268		1996	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	si	no	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art 22, 27 frac. III, IV, V, 30 y 39 frac. II
			1997	si	si	nd	p	p	p	p	nd	p	p	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art 22, 27 frac. III, IV, V, 30 y 39 frac. II
4	368		1998	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art 28 y 30
5	47		1992	si	si	nd	si	si	si	si	nd	no	si	no	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art 22, 27 frac. III, IV, V, 30 y 39 frac. II
6	113		1998	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art 22, 27 frac. III, IV, V, 30 y 39 frac. II
7	433		1997	si	si	nd	no.	no.	no.	no.	nd	p	si	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art 22, 27
8	31		1998	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	no	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28 y 30
9	319		1994	si	si	nd	si	si	si	si	nd	no	p	no	nd	nd	nd	si	no	nd	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art 22, 27 frac. III, IV, V, 30 y 39 frac. II
			1995	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V Y 30
10	175		1993	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	si	no	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28 y 30
11	379		1998	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28, 30 y 39 frac. II
12	42		1997	si	si	nd	si	si	si	si	no	nd	p	p	no	nd	nd	nd	si	s	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22 Fracc. V, 27 frac. III, IV, V, 28, 30.
13	259		1994	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	si	nd	nd	nd	si	nd	nd	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28, 30.
			1996	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	no	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28, 30 y 39 frac. II
			2002	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28, 30 y 39 frac. II
14	267		1993	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	no	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28, 30.
			1997	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	no	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28, 30 y 39 frac. II
15	314		1992	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	no	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28, 30 y 39 frac. II
			2000	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28, 30 y 39 frac. II
16	23		1999	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28, 30.
17	247		1996	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	p	no	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28, 30 y 39 frac. II
18	386		1993	si	si	nd	si	si	si	si	nd	p	si	no	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28, 30 y 39 frac. II
1	333		1993	si	si	nd	si	si	si	si	nd	si	no	no	nd	nd	nd	si	si	nd	si	si	si	no	Adjudicación de concesión improcedente. Art. 22, 27 frac. III, IV, V, 28, 30

**Anotaciones:**

- nd : No disponible.
- p : Parcial
- si : Que cumple con la Ley
- no : Que incumple con la Ley
- DGT : Dirección General de Transporte.
- SIUE : Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología.

**Notas aclaratorias:**

La solicitud de cesión esta fechada el 27 de marzo de 1992 bajo el amparo de la Ley 56, se recibe por parte de la DGT el 23 de octubre de 1992, y se ratifica en esa misma fecha, y la cesión de derechos se autoriza bajo la Ley 120.



**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004**

**Tabla 10.** Matriz de análisis de procedimientos administrativos de cesión y adjudicación de derechos de concesión de acuerdo a la Ley 149 de Transporte del 2002.

No.	Aleatorio	No. Concesion	Fecha	Requisitos										Procedimiento Administrativo							Revocación	Observaciones.		
				Ciudadano Mexicano	Mayor de edad.	No exceder concesiones	No ser Ser. Pub. federal.	No ser Serv. Pub. estatal	No ser Serv. Pub. municipal	Sin relación de parentesco	No condenado por delito	No sanciones	No haber prest. serv s/conc.	Acreditar capacidad técnica	Solicitud	Se ratificó solicitud	En tiempo	Resolución definitiva	Pagos de derechos	La Dgt expide Permisos			Autoriza la SIUE	Tiene facultad
1	100		2004	si	si	nd	si	si	si	nd	si	nd	nd	nd	si	p	si	si	nd	si	dgt	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 60 y 62	
2	343		2004	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	si	no	no	si	nd	nd	dgt	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 60 y 62	
3	175		2002	si	si	nd	si	si	si	nd	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	dgt	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 60 y 62	
			2003	si	si	nd	si	si	si	nd	si	nd	nd	nd	si	p	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 60 y 62
4	379		2003	si	si	nd	si	si	si	nd	si	nd	nd	nd	si	no	no	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 60 y 62	
5	261		2004	si	si	nd	si	si	si	nd	si	nd	nd	nd	si	p	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 60 y 62	
6	267		2002	si	si	nd	si	si	si	nd	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 60 y 62	
7	23		2002	si	si	nd	si	si	si	nd	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	si	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 60 y 62	
8	386		2004	si	si	nd	si	si	si	nd	si	nd	nd	nd	si	p	si	si	si	si	dgt	no	Cesión de derechos improcedente. Art. 60 y 62	
9	77		2004	si	si	nd	si	si	si	nd	si	nd	nd	nd	si	si	si	si	si	si	dgt	no	Adjudicación de derechos improcedente.	

**Anotaciones:**

- nd : No disponible.
- p : Parcial
- si : Que cumple con la Ley
- no : Que incumple con la Ley
- DGT : Dirección General de Transporte.
- SIUE : Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología.

**Notas aclaratorias:**

Se le realiza trámite con poder notarial expedido por Lic. Marco Antonio Yanahara Mora, el documento no tiene sello. Sin embargo se autoriza la cesión de derechos.

Con fecha 27 de noviembre del 2003 se le sigue proceso penal por abuso de confianza cometido contra la empresa arrendadora, Según la fracción XV del artículo 77 es motivo de revocación. Sin embargo le permiten llevar a cabo la cesión de derechos.

#### **3.8.4. El renticismo en la problemática del servicio público de transporte.**

En el análisis de la información del estudio realizado al servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo, observamos que la actuación de las autoridades gubernamentales propicia un fenómeno de carácter rentista que beneficia a los concesionarios. Esta situación se deriva por la forma y las condiciones en que el Estado autoriza en la ley de transporte, la cesión de los derechos de la concesión.

A pesar de que dentro de ese procedimiento administrativo existen una serie de irregularidades que impiden su realización, el Estado a través de las facultades otorgadas al titular de la DGT, autoriza que dichos procedimientos se lleven a cabo. La acción del Estado respecto al trámite antes mencionado la podemos contextualizar desde dos perspectivas de comportamiento: La primera, del comportamiento individual de intereses privados que se sobreponen al interés general e incluso al mecanismo del mercado que asumen los funcionarios del gobierno al permitir la realización de un procedimiento que presenta ambigüedades y del cual se espera o se pueda obtener alguna renta; la segunda, del comportamiento colectivo del Estado al permitir que se dichos procedimientos se lleven a cabo bajo el supuesto amparo de la ley, y que le permita obtener una renta mínima por la realización del trámite de cesión de derechos.

Si bien es cierto que nos encontramos con dos comportamientos que parecieran ser rentistas, los resultados del estudio del transporte nos permiten suponer que no es así, para demostrar este efecto, tendríamos primero que distinguir quién o quiénes y bajo qué condiciones obtienen una renta, y segundo quién o quiénes y bajo que condiciones dejan de percibir una renta.

Por lo que aquí se expone, y dando respuesta al primer punto del párrafo anterior, tenemos que son los concesionarios, algunos burócratas y el gobierno del Estado los que

perciben una renta. Los concesionarios obtienen una renta producto de la cesión de derechos de la concesión que resulta de la diferencia entre el valor de venta y el valor de compra de los derechos de concesión de acuerdo al mercado; suponemos que los burócratas obtienen una renta cuando permiten y autorizan que se lleven a cabo las cesiones de derechos de las concesiones sin estricto apego a las disposiciones de ley; el gobierno del Estado obtiene renta cuando una vez que los burócratas autorizan la cesión de derechos, los concesionarios pagan los derechos por la realización del trámite. Subyace tanto en concesionarios como en los burócratas ese comportamiento individual de intereses privados que se sobreponen al interés general. En cuanto al gobierno, subyace el comportamiento colectivo de concesionarios y burócratas bajo el amparo de la ley.

Asumiendo el comportamiento racional y egoísta del burócrata de buscar la obtención de una renta, aprovechándose para ello de la posición de privilegio que ocupa dentro de la esfera de gobierno y el no acatamiento a las disposiciones legales, nos permite suponer un comportamiento renticista que antecede a un acto de corrupción. Esta acción del burócrata repercute directamente en el Estado, ya que bajo el amparo de un inadecuado marco regulatorio, se fomenta un comportamiento renticista del Estado. Tales comportamientos producen una serie de fallas que hacen que el Estado realice una gestión gubernamental ineficiente, y por lo tanto obtenga rentas mínimas. Consecuentemente, la ineficiencia del gobierno es aprovechada por los concesionarios quienes obtienen mayores rentas.

Una vez presentados y analizados los elementos que arroja el estudio realizado a las concesiones del servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo, podemos definir como Renticismo al comportamiento individual que asumen y desarrollan los funcionarios del gobierno, quienes aprovechándose de la posición de privilegio que ocupan

dentro de la esfera gubernamental anteponen sus intereses privados al interés general y permiten que bajo el supuesto amparo de la Ley se lleven a cabo ciertos procedimientos irregulares que repercuten en el Estado y provocan que éste realice una gestión gubernamental ineficiente, lo que le impide obtener mayores rentas.

Suponemos que el renticismo ha estado presente desde hace mas de 40 años en el servicio público de transporte del Estado de Sonora, y se origina cuando en las leyes de transporte: a) Se consideró a la concesión del servicio público de transporte como patrimonio familiar; b) Se ampliaron de 1 hasta 3 el número de concesiones que podrían obtener las personas físicas, y de 3 a 5 el número de concesiones que podrían obtener las personas morales; c) Se otorgaron concesiones sin atender las necesidades reales del servicio, sustentadas en compromisos políticos y no sociales, y d) Se permitieron que los concesionarios del servicio público de transporte en la modalidad de urbano pudieran ceder y rentar sus derechos de concesión a terceros<sup>50</sup>, bajo el amparo de irregularidades legales y administrativas.

Al Renticismo, lo podemos clasificar en Renticismo Activo y Renticismo Pasivo. El primero se presenta cuando se manifiesta la voluntad del concesionario del servicio público de transporte para ceder su concesión a un tercero y éste acepta. Se formaliza cuando la autoridad competente en materia de transporte público otorga su consentimiento para que dicha acción se lleve a cabo y resuelve favorablemente.

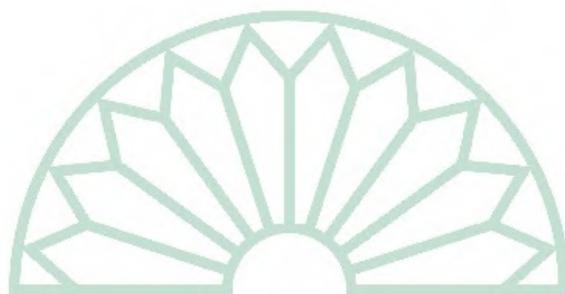
Del segundo podemos decir que se encuentra en un estado pasivo cuando la Ley permite la posibilidad de que el concesionario del servicio público de transporte urbano pueda en cualquier momento ceder o arrendar su concesión. El Renticismo Pasivo es una condición o etapa previa al Renticismo Activo, esto se debe a dos situaciones: a) Cuando no

---

<sup>50</sup> Ver en anexos Ilustración 1 Comercialización de las concesiones.

existan partes interesadas en realizar alguna operación de cesión de derechos, estamos en presencia de renticismo pasivo de fase uno, b) Cuando existan personas interesadas en realizar una o mas operaciones de cesión de derechos de concesión, y se solicita ante la autoridad gubernamental, estamos en la etapa dos del renticismo pasivo.

Cuando se formaliza la cesión de derechos a través de resolución dictada por la autoridad gubernamental en materia de transporte, podemos advertir que el renticismo pasivo de fase dos alcanza su fase de maduración, prácticamente tenemos un renticismo de fase tres o activo.<sup>51</sup>



**EL COLEGIO  
DE SONORA  
BIBLIOTECA  
GERARDO CORNEJO MURRIETA**

---

<sup>51</sup> Ver en anexos Ilustración 2, 3, 4 y 5.

## Capítulo IV. Funcionamiento del Servicio Público de Transporte Urbano en Hermosillo.

El Servicio Público de Transporte Urbano en Hermosillo, es uno de los servicios que en los últimos años ha estado generando una serie de inconformidades en diversos sectores de la sociedad. Muchas de esas inconformidades radican en el desconocimiento por parte de la sociedad respecto a cómo se estructura, organiza y funciona dicho servicio de transporte.

En virtud de que en capítulos anteriores hemos expuesto su estructura y organización, en este capítulo, haremos una descripción breve de cómo funciona en la actualidad (2005) el servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo. Por tal motivo, subdividimos este capítulo en seis apartados: a) Situación actual del transporte urbano, b) Del recorrido de las rutas y paradas, c) Medición de aforos, d) De las tarifas, e) Algunos problemas del transporte urbano.

### 4.1. Situación actual del transporte urbano

El servicio público de transporte de la ciudad de Hermosillo en la modalidad de urbano, está integrado por un parque vehicular compuesto de entre 450 a 500 unidades<sup>52</sup> que bajo el amparo de concesiones y permisos circulan diariamente. El servicio está diseñado para llevarse a cabo a través de 18 rutas<sup>53</sup> que prestan un servicio al público en general bajo un horario que inicia en teoría a las 5:30 de la mañana y finaliza a las 9 horas con 15 minutos de intervalo, los siete días de la semana, es decir de lunes a domingo.

---

<sup>52</sup> Programa a Mediano Plazo 2004 – 2009 de la Dirección General de Transporte del Estado de Sonora.

<sup>53</sup> Ver anexos Figuras de la 3 a la 20 Mapa del recorrido de rutas en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

El horario establecido no se cumple en su totalidad, y esto se debe a que los choferes empiezan a dejar de prestar el servicio entre las 7 y las 8 de la noche cuando todos los comercios del centro de la ciudad han finalizado sus operaciones diarias. Durante muchos años empresas del sector comercial, industrial y de servicios que funcionan hasta altas horas de la noche, diversas instituciones de educación superior y la población en general, han demandado que el servicio de transporte público se amplíe a un horario nocturno y se preste por lo menos hasta las 10 de la noche.

Mucho se ha hablado al respecto, pero las acciones para lograr satisfacer las necesidades de los usuarios han quedado en simples intentos. Los concesionarios del transporte público argumentan que el horario nocturno además de inseguro les es económicamente incosteable, en tanto, las autoridades del transporte entran a una dinámica en donde aparentemente ven por los intereses de los ciudadanos, pero actúan en beneficio de los concesionarios ya que no aplican las sanciones que establece la ley en materia de incumplimiento del horario para el servicio.

**EL COLEGIO  
DE SONORA  
BIBLIOTECA  
GERARDO CORNEJO MURRIETA**

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

**Tabla 11.** Rutas del Servicio Público de Transporte Urbano en Hermosillo en el 2005.

<b>No. de Ruta.</b>	<b>Nombre de la Ruta.</b>	<b>Concesiones por Ruta.</b>
1	Roja.	21
2	Verde.	26
3	Amarilla.	24
4	Lázaro Cárdenas.	40
5	12 de Octubre - Estación.	18
6	Peni - López del Castillo.	27
8	Coloso - Los Olivos.	22
9	Amapolas.	13
10	Sahuaro - Olivares.	22
11	Conasupo - Luis Orcí.	24
12	Ley 57 - Emiliano Zapata.	20
13	Palo Verde - Simón Bley.	22
14	Palo Verde - 5 de Mayo.	22
15	Fuentes - Modelo.	18
16	General Piña - Reforma.	22
17	Primero Hermosillo - Choyal.	26
18	Multirutas.	42
19	Circuito Norte.	42
<b>TOTAL.</b>		<b>451</b>

Analizando la tabla anterior, por el número de unidades que se destinan para el transporte público podemos advertir que la ruta 4 “Lázaro Cárdenas”, las rutas 13 y 14 denominadas “Palo Verde – Simón Bley” y “Palo Verde – 5 de Mayo” respectivamente, asimismo, la ruta 18 “Multirutas” y la ruta 19 “Circuito Norte” son en apariencia son las que más demanda tienen. Y en efecto, de acuerdo con la información que muestra el Cuadro “x”, la ruta 4 “Lázaro Cárdenas” tiene un aforo diario promedio por unidad de 39,040 usuarios, la ruta “Palo Verde – Simón Bley” y “Palo Verde – 5 de Mayo”, presenta un aforo diario promedio por unidad de 28,534 pasajeros, la ruta 18 “Multirutas” tiene 33,894 usuarios promedio al día por unidad y finalmente la ruta 19 “Circuito Norte” tiene una demanda promedio al día por unidad de 25,384 pasajeros.

Estas rutas concentran el 37% del total de las unidades que prestan el servicio de transporte en la ciudad de Hermosillo. La anterior asignación y distribución de concesiones nos permite inferir lo siguiente: 1) Que en las rutas en las que se tienen mayor demanda del servicio, existe un mayor acaparamiento de concesiones de parte de un determinado grupo de concesionarios, y 2) Que debido a la demanda del servicio, tales rutas son las que mas beneficios obtienen.

#### **4.2. Del recorrido de rutas y paradas.**

La morfología de la mayoría de las rutas del servicio público de transporte urbano de Hermosillo, presentan como característica particular, una combinación de redes radiales, periféricas y policéntricas. La gran mayoría de las rutas establecidas están diseñadas de tal forma que cruzan de norte a sur, de oriente a poniente y viceversa la ciudad, asimismo el trazado de dichas rutas en la mayoría de las veces tiende abarcar de manera periférica diversas colonias distantes del centro y finalmente apreciamos que la mayoría de las rutas tienen diversos centros espaciales que demandan la necesidad de tránsito de las unidades del transporte público. Ubicamos a tales espacios en el Centro de la ciudad, en la Universidad de Sonora, el Hospital General, el Seguro Social, y el estadio Héctor Espino.

Diariamente las 451 unidades de transporte urbano recorren aproximadamente 151,000 kilómetros, de los cuales 140,360 (92.73%) corresponden a vialidades pavimentadas y el resto 11,007 (7.27%), corresponden a vialidades con terracería. Aún cuando en promedio cada unidad recorre 336 kilómetros diarios<sup>54</sup>, las condiciones en las que se encuentran las vialidades de la ciudad de Hermosillo no son del todo óptimas, ya que

---

<sup>54</sup> Ver anexo Tabla 13 Estadísticas de vialidades en el transporte urbano de la ciudad de Hermosillo, Sonora.

es común encontrar calles con baches, fugas de agua, pavimentación ondulada entre otras variables que afectan que los camiones puedan estar en mejores condiciones. La velocidad con que conducen sus unidades los choferes para ajustar su tiempo de traslado en cada parada bajo las condiciones antes señaladas menoscaba la vida útil del camión.

Las rutas tienen un promedio de longitud de vuelta de 38.51 kilómetros los cuales se recorren en tiempo promedio de 1 hora 54 minutos y tienen una frecuencia promedio de paso de 5 minutos por cada parada; asimismo, cada camión promedia 8.80 ciclos diarios y atienden en conjunto a una demanda promedio de 300,000 usuarios.<sup>55</sup>

Para atender la demanda del servicio público de transporte urbano, se cuenta con un total de 601 paradas que se encuentran ubicadas a una distancia de entre 250 y 300 metros una de la otra. Tales paradas son para que los usuarios del servicio puedan esperar de manera cómoda y segura la unidad de transporte, y además sirven de parámetro para agilizar el servicio, al evitar el chofer del camión hacer la parada en otro lugar distinto al señalado.

La mayor parte de éstas paradas (90%) no cumplen con el requisito de resguardo físico de los usuarios quienes esperan el camión, ya que no tienen el cobertizo que los proteja contra las inclemencias del tiempo, tampoco cuentan con asientos respectivos que le brinden comodidad al usuario en la espera del camión, carecen de señalamientos de rutas y horarios lo que dificulta la correcta elección de ruta y de horario, asimismo debido a las pésimas condiciones físicas en las que se encuentran, representan un peligro para los usuarios.

Según la Ley 149 de Transporte para el Estado de Sonora, los Ayuntamientos del Estado tienen la facultad para “acordar con los concesionarios el establecimiento de

---

<sup>55</sup> Programa a Mediano Plazo 2004 – 2009 de la Dirección General de Transporte del Estado de Sonora.

cobertizos en los lugares de ascenso y descenso de pasaje y demás medidas que mejoren su calidad y eficiencia del servicio público de transporte municipal” (Artículo 14, fracción VI). Lamentablemente, tanto autoridades del municipio de Hermosillo como los concesionarios del servicio de transporte urbano no han hecho lo necesario para brindarles al usuario y al público en general las condiciones mínimas de seguridad e higiene que se requieren en los cobertizos, por lo que esta situación es un problema que ha prevalecido durante muchos años.

#### **4.3. Medición de aforos.**

Una de las variables importantes para medir la rentabilidad del servicio público de transporte es la del aforo diario de pasajeros por unidad. Pero también dicha variable ha representado grandes problemas para los concesionarios del transporte urbano ya que éstos no han estandarizado un mecanismo eficiente que permita arrojar datos precisos respecto a la afluencia de usuarios en el servicio de transporte. Podemos atribuir que las razones que influyen en la ineficiente determinación de aforos son: a) La presencia del factor humano en el cobro del servicio, del cual al finalizar las labores del día no reporta con exactitud al concesionario, y b) El poco interés de los concesionarios por desarrollar un mecanismo de control permanente de pasajeros.

Durante mucho tiempo tanto autoridades de transporte como concesionarios han implementado algunas medidas tendientes a organizar la actividad y conocer sus ingresos reales. El sistema de boletos ha sido implementado en repetidas ocasiones con el objetivo de medir el aforo en las unidades, pero la falta de control y seguimiento en la entrega de los mismos ha provocado la cancelación de dicho sistema.

A principios de 1990 se lanzó el sistema de pago conocido como “Caja Gris” que era un dispositivo metálico de pequeña dimensión que contenía un cajón de fondo falso cubierto de vidrio y en el que cual se depositaba la tarifa del servicio transporte urbano. La caja estaba colocada en la parte derecha del chofer de la unidad, y era considerada en ese entonces como la mejor medida para el control ingresos y medición del aforo diario en el servicio de transporte.

Dicho dispositivo fue recibido con muy buenas expectativas por concesionarios y usuarios del servicio de transporte, desafortunadamente la falta de cultura de los ciudadanos de no pagar con la cantidad exacta el servicio de pasaje produjo una inercia de complicidad con el chofer: el usuario no depositaba la cantidad y el chofer recibía el pago que a la postre no reportaba al concesionario.

Posteriormente y con la certidumbre de que ahora sí funcionaría, las Autoridades del Transporte a finales de la década de los noventas retoman la idea de implementar el concepto de la “Caja Gris” ahora bajo el nombre de “Caja Bus”, pero el programa no tuvo la acogida prevista por pues anteriormente ya se sabía de sus fallas.

Con el objetivo de monitorear el aforo de usuarios del servicio público de transporte urbano y determinar el nivel de ingresos de los concesionarios en la prestación del servicio, en el mes de diciembre del 2001 bajo el gobierno de Lic. Armando López Nogales y a través del Fondo Estatal para la Modernización del Transporte (FEMOT), se implementa un nuevo dispositivo de “Barras Electrónicas”<sup>56</sup>. El mecanismo se instaló en las puertas de entrada y salida de las unidades del servicio de transporte y cada vez que un usuario subía o bajaba de la unidad se realizaba una lectura electrónica que al final del día

---

<sup>56</sup> Información proporcionada por Lic. Jorge Durán Puente, Director General de Transporte. Entrevista realizada el 14 de Abril del 2005.

generaba los datos totales de aforos e ingresos por ruta y por turno de cada unidad de trabajo. El sistema de barras no es del todo eficiente ya que no diferencia en sus registros a los usuarios de las tarifas normales y a los usuarios de las tarifas preferenciales y por lo tanto, se sigue presentando el mismo problema de medición de los aforos y de ingresos.

Únicamente 271<sup>57</sup> unidades (60%) del servicio de transporte urbano cuentan con el dispositivo de barras, el resto compuesto por 180 unidades estiman un aforo promedio con base a los ingresos reportados por el chofer, o en su caso asignan a una persona para que cuente de manera manual el flujo de usuarios que acceden al servicio de transporte.

En el análisis de los datos proporcionados por la Dirección General de Transporte<sup>58</sup> en el año 2002 se observaba un aforo diario promedio por unidad de 798 usuarios, de los cuales 496 (62.16%) corresponden a usuarios que pagaban tarifa normal y 302 (37.84%) que pagan tarifas preferenciales. Para el 2004, el aforo diario promedio por unidad era de 710<sup>59</sup> usuarios, 488 (68.73%) corresponden a tarifas normales y el resto 222 (31.27%) pagan tarifa preferencial.

De acuerdo con la información anterior podemos advertir que en el 2004 se presentó una reducción del 11% en el nivel de aforo diario promedio total. Dicho decremento se vio ligeramente reflejado en los aforos de tarifa normal con un porcentaje del 1.61%, asimismo tal disminución también se vio reflejado de manera significativa en los aforos de tarifa preferencial con un 26.49%. Según la Dirección de Transporte del Estado, la causa que

---

<sup>57</sup> Información proporcionada por Lic. Carlos Labrada de la Coordinación de Delegaciones de la Dirección General de Transporte.

<sup>58</sup> Ver anexo Tabla 14 Análisis comparativo de aforos en el servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo (Por rutas).

<sup>59</sup> En el documento “Revisión de tarifa del transporte urbano 2004”, se presenta información respecto a la medición de aforos para el estudio de la tarifa. Por conteo directo se determinó el aforo en algunas unidades de las rutas de transporte, posteriormente se determinó un promedio por rutas y por unidad.

produjo tal situación se sustenta en el aumento de 40 unidades de las 370 unidades ya existentes del parque vehicular del servicio público de transporte urbano.

Pero lo anterior es hasta cierto punto creíble, ya que por el hecho de haber aumentado el número de unidades que prestan el servicio público de transporte eso no significa que los aforos de tarifa preferencial tengan que disminuir de tal manera, para poder explicar dicho evento tendríamos que basarnos en supuestos tales como: a) Los usuarios no presentaron credencial donde acrediten que se les deba aplicar la tarifa preferencial; b) Los usuarios dejaron de ser beneficiarios de tarifas preferenciales para ser usuarios de tarifas normales, y c) Los usuarios utilizan otro medio de transporte distinto al transporte urbano. Si el aforo promedio total disminuyó en 1,596 pasajeros, entonces podemos pensar que el supuesto más acercado a este problema es que los usuarios se trasladan en otro medio de transporte distinto al transporte urbano. La importación y la posterior regularización de autos “chuecos” son consideradas como uno de los factores que influyen para que la gente deje de usar el transporte urbano. Asimismo, las personas que pueden acceder a la compra de un automóvil y lo adquieren, dejan de usar el servicio de transporte público.

La mala calidad del servicio, las pésimas condiciones de inseguridad e higiene de la mayoría de las unidades destinadas al servicio público de transporte, así como lo caro de la tarifa y la adquisición de carros de procedencia extranjera para su uso cotidiano por parte de una gran cantidad de ciudadanos hermosillenses, vendrían a ser elementos de análisis que bien podrían explicarnos esa disminución en los aforos del servicio público de transporte.

#### 4.4. De las tarifas.

Otra de las variables que permiten medir la rentabilidad del servicio público de transporte es la tarifa que se cobra al usuario por el servicio de transportación. Al igual que la variable que se refiere a los aforos, la determinación de una tarifa justa y equitativa que satisfaga a concesionarios y usuarios ha provocado una serie de confrontaciones entre las autoridades de transporte y los concesionarios. Los primeros para poder autorizar una tarifa deben observar que ésta cumpla con un objeto social y que garantice una utilidad mínima al concesionario que presta el servicio, mientras que los concesionarios solicitan la tarifa que cubran sus costos y con un buen margen de utilidad.

En la ciudad de Hermosillo, el servicio de transporte se presta bajo el esquema de: a) tarifas normales y, b) tarifas especiales. En el año 2005, la primera, tiene un valor de \$4.00 y aplica para toda aquella persona que no reúne las condiciones a la que está sujeta la tarifa especial. La segunda, tiene un valor de \$2.00 y en ésta se encuentran estudiantes, personas de la tercera edad y personas con capacidades diferentes. Tales tarifas se encuentran vigentes desde Enero del 2002, por lo que, en más de tres años no ha sufrido modificación alguna a pesar de los incrementos que han sufrido los insumos.

La “Revisión de tarifa del transporte urbano”<sup>60</sup> de abril del 2004 asienta que a partir de 1996 dicha tarifa presenta cuatro incrementos que fluctúan entre el 14% y 25%. En junio de 1996 la tarifa autorizada era de \$2.00; posteriormente en marzo de 1998 sufre un incremento del 25% para situarla en \$2.50; en mayo de 1999 la tarifa se incrementa 20% y queda en \$3.00; en agosto del 2000 la tarifa se incrementa en un 16.67% y de \$3.00 sube a \$3.50. Año y medio después, en enero del 2002 la tarifa sufre otro incremento, ahora del 14.29% para quedar en \$4.00. Actualmente (diciembre del 2005) el servicio público de

---

<sup>60</sup> Estudio Técnico de la Dirección General de Transporte del Estado de Sonora, elaborado el 2004.

transporte se mantiene en una tarifa de \$4.00 para usuarios que no aplican para tarifa especial, y de \$2.00 para usuarios que cuentan con condiciones especiales.

El Congreso del Estado de Sonora es la autoridad en materia de transporte que autoriza aumentos o modificaciones respecto a las tarifas que deban cobrarse en el servicio público de transporte, y para que esto ocurra, debe contar con toda la información técnica, económica, política y social que le facilita a través de estudios técnicos la Secretaría de Infraestructura Urbana y Ecología.

La Secretaría en mención, antes de enviar la información a la que se hace referencia, deberá tomar en cuenta los estudios que hayan efectuado para tal efecto los concesionarios, asimismo, deberá tomar en cuenta la opinión del Consejo Consultivo Estatal de Transporte el cual está integrado por: El titular del Poder Ejecutivo del Estado, el secretario de Infraestructura Urbana y Ecología, el Congreso del Estado que estará representado por la Comisión de Transporte, un representante de la Coordinación Estatal de Seguridad Pública y Tránsito, los Presidentes Municipales, un representante de cada uno de los Consejos Consultivos Municipales, y los representantes de las cámaras de servicio, instituciones educativas, estudiantes, sindicatos y asociaciones de trabajadores y de concesionarios.

Debido a que el papel del Consejo Consultivo para la revisión de la tarifa se circunscribe solamente a emitir una opinión a si se debe o no incrementar la tarifa, tenemos en consecuencia, que la participación de dicho consejo es mínima e irrelevante, es prácticamente una participación protocolaria, en la cual la sociedad no tiene poder de decisión.

Para la determinación de las tarifas deberá tomarse en cuenta el tipo de servicio que se presta, el salario mínimo de la región, el precio por litro del energético que se utilice, así como todos los costos directos e indirectos que incidan en la prestación del servicio tales

como: Pago de financiamiento de la unidad, rentas, sueldos y salarios, seguros, mantenimientos preventivos, servicios de agua, luz y teléfono, etc.

Hasta ahora, los choferes que prestan el servicio de transporte urbano se encargan del cobro directo de la tarifa, la cual posteriormente al finalizar el día reportan al concesionario. Este sistema de cobro es parte de los problemas principales que se presentan en el transporte de Hermosillo, debido a que no se determina con exactitud los ingresos reales que se perciben por la prestación del servicio.

Es necesario implementar diversos mecanismos para determinar y controlar el nivel de ingresos que se perciben por la prestación del servicio, el sistema de cobro anticipado del servicio a través de tarjetas inteligentes sería una muy buena alternativa ya que dejaría atrás viejos esquemas particularistas y faltos de visión como el cobro directo del servicio por el chofer del camión, que dicho sea de paso, éste último también decide a qué hora deja de trabajar bajo el argumento de que las vueltas no son rentables por falta de usuarios. La manera como funciona el sistema actual del transporte urbano de Hermosillo, protege los intereses de los concesionarios, y perjudica a los intereses de los usuarios, quienes son verdaderamente la razón de ser de tan importante pero ineficiente servicio.

#### **4.5. Los problemas del transporte urbano.**

El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo ha vivido una serie de problemas que lesionan y perjudican su desarrollo. De entrada apreciamos las constantes demandas de los concesionarios en donde argumentan que resulta incosteable prestar el servicio de transporte de acuerdo con la tarifa establecida por las Autoridades del Transporte, debido a lo limitado de la información, no contamos con los elementos necesarios para determinar si el servicio es o no redituable para los concesionarios; también

observamos que existen deficiencias por parte de los concesionarios para determinar con exactitud el nivel de ingreso por la prestación del servicio y que ello le represente mayores utilidades que le permitan mejorar sus unidades, y sobre todo, la falta de un mecanismo de control para determinar el aforo real de usuarios.

En cierta medida las causales antes descritas inciden en la problemática del transporte urbano de la ciudad, es por eso que es muy común ver camiones en pésimas condiciones físicas y mecánicas, con asientos rotos, vidrios quebrados, sin asientos, sin vidrios y malas condiciones de seguridad e higiene.

Advertimos que el problema en apariencia es fácil de resolver a) Si todos los concesionarios equiparan sus unidades con los mecanismos para contar la afluencia de usuarios y que ello les permita conocer sus ingresos reales, y b) Que el Gobierno del Estado le autorice una tarifa justa que les beneficie. El punto es determinar hasta qué monto es justa una tarifa para usuarios y para concesionarios, porque la realidad de las cosas la tarifa actual pudiera no ser justa para ninguna de las partes.

Si nos adentramos un poco más en la problemática del transporte podemos inferir que las tarifas y los aforos no son las causas reales del problema, por lo tanto podemos apreciar la existencia de un metaproblema<sup>61</sup>: *El renticismo que se produce el transporte público a través de la concesión del servicio que autoriza el Estado.*

---

<sup>61</sup> Giandomenico Majone, por analogía del argumento expresado por Harold J. Berman en Law and Revolution respecto de que la ley contiene en sí misma una ciencia jurídica, una “metaley”, por la que puede ser analizada y evaluada, sugiere en función del mismo razonamiento, la existencia de una relación dialéctica entre políticas y “metapolíticas”, en donde una política y sus resultados no pueden separarse de las ideas, teorías criterios que analizan y evalúan tal política. Siguiendo la misma lógica, la existencia de un “metaproblema” del problema que surge de la prestación del servicio de transporte urbano de Hermosillo, no puede separarse de las ideas y criterios en el contexto legal que le dieron forma.

## Capítulo V. Análisis general de la problemática del transporte público de Hermosillo.

Para entender la problemática que gira alrededor del servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo, es importante, retomar y considerar el ambiente socio político que prevalecía a principios de los años ochentas, justo antes de que el Estado, a través del Ejecutivo en funciones, asumiera la rectoría total del servicio de transporte público.

En éste tenor, destacan las elecciones municipales de 1982 en las que ganó el Partido Acción Nacional (PAN) con su candidato el ingeniero Casimiro Navarro Valenzuela y como consecuencia de esto, la inesperada derrota del Partido Revolucionario Institucional (PRI) y de su candidato Enrique Flores López.

El hecho de que el PRI haya perdido la capital del Estado en dicha contienda electoral, hace que el Ejecutivo del Estado replantee su política con el municipio. Las relaciones entran en una etapa de crisis y distanciamientos que provocan la intromisión y violación de sus respectivas soberanías. El paro del servicio público de transporte en mayo de 1984 es una prueba de lo polarizadas que habían estado las relaciones entre ambas autoridades, aunada a esta situación, estaba también el emplazamiento a huelga de los trabajadores municipales, misma que estaba programada para junio del mismo año.

El sentir de la autoridad municipal y de la mayoría de los ciudadanos con respecto a tales eventos, fue que éstos fueron orquestados desde el interior del Gobierno Estatal para menoscabar la fuerza y presencia social que iba adquiriendo el recién electo presidente municipal. La intervención del Estado para solucionar el conflicto y tomar bajo su control el transporte público, contraviene las bases sobre las cuales se firmó el Convenio Único de desarrollo de 1983 entre el Ejecutivo Federal y el Ejecutivo del Estado de Sonora, que entre sus puntos relevantes considera el “impulsar y fomentar el desarrollo integral del país,

mediante... la realización de acciones y programas que promuevan... el fortalecimiento municipal.”<sup>62</sup>

De manera flagrante y tendenciosa el Ejecutivo Estatal incumplió con los compromisos de instrumentar las medidas jurídico-administrativas a efecto de que las acciones de sus dependencias armonicen y sean compatibles con las que el Ejecutivo Federal realiza en apoyo a los municipios. De igual forma y de acuerdo con el marco de Planeación Democrática, el Ejecutivo Estatal también incumplió en no proporcionar la asesoría y apoyo técnico a los Ayuntamientos.

Y por supuesto, no atiende el contenido del inciso i, de la fracción III, del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que determina que: “Los municipios, con el concurso de los Estados cuando así fuere necesario y lo determinen las leyes, tendrán a su cargo los siguientes servicios públicos... los demás que las Legislaturas locales determinen según las condiciones territoriales y socio-económicas de los municipios, así como su capacidad administrativa y financiera”.

A este respecto, el Titular del Poder Ejecutivo Estatal, Dr. Samuel Ocaña García refiriéndose a la participación del municipio en la planeación y organización del servicio de transporte, argumenta que “la experiencia cotidiana nos reveló que esa estructura jurídica y administrativa, lejos de promover ágil y efectivamente las diversas soluciones que requiere la problemática del transporte, y en particular su planificación, regulación y adecuada prestación las obstaculizaba y complicaba su normal desarrollo, dificultando el trámite fluido, adecuado y preciso que en esta materia reclama en una sociedad dinámica y en

---

<sup>62</sup> Considerado como la ampliación de la capacidad política, económica, social y administrativa de los municipios.

constante desarrollo como la nuestra”. Consecuentemente el Municipio deja de formar parte de la administración del servicio público de transporte.

Tomando en cuenta el resultado de las elecciones y lo expuesto por el gobernador para excluir al municipio de la administración del transporte, bien vale la pena preguntarnos qué hubiera pasado con dicho servicio si el PRI hubiese ganado las elecciones municipales de 1982. ¿Seguiría dicho servicio en manos del Estado?

Tratar de responder tales cuestionamientos posiblemente resulte poco productivo y, lo que si es un hecho, es que el servicio público de transporte urbano ha estado sujeto a ciclos legales de diez años que plantean leve mejoría, y que tales ciclos, aportan ciertos elementos estructurales que permiten ir consolidando la institución del transporte estatal, ello lo podemos advertir en el proceso evolutivo de las leyes en materia de transporte que se presentan en este trabajo.

La intervención del Estado en el manejo del transporte, propicia el proteccionismo y favoritismo (clientelismo) político hacia determinadas personas y grupos de poder cercanos a él. El control del Estado se hace presente en las innumerables concesiones de transporte que se otorgaron a tales grupos y personas, luego entonces, desde la perspectiva del gobierno el transporte era visto como una herramienta de poder político.

Las concesiones otorgadas bajo el amparo de actos clientelares hace evidente la irresponsabilidad del Estado en proporcionar un servicio público sin tomar en cuenta las necesidades de los usuarios, asimismo, evidencia la incapacidad de los “nuevos” concesionarios para resolver los problemas que se originan en la prestación y desarrollo de tan importante servicio público.

En virtud de lo anterior, el Estado, bajo el amparo de la respectiva ley de transporte autoriza la cesión y renta de los derechos de concesión, con lo cual beneficia a las personas

y grupos concesionarios del servicio. Estas “autorizaciones” para comercializar los derechos de la concesión del transporte público, trajo consigo una visión corta y limitada del Estado para organizar y desarrollar un servicio acorde a las necesidades de la población. En consecuencia, durante muchos años dicho servicio no estaría vinculado a una política de planeación urbana que potenciara su desarrollo y generara un impacto económico en la sociedad.

Es importante señalar que la cesión de derechos de concesión del servicio de transporte público hoy en día es una práctica muy común y por la misma razón, suponemos que los grupos clientelares que se vieron beneficiados años atrás con una o varias concesiones, hace tiempo dejaron de ser concesionarios. Pero esto no indica que tales prácticas clientelares hayan desaparecido, es mas, asumimos su vigencia y presencia cuando bajo la ley 120 de 1992, se incrementan de 1 a 3 el número de concesiones que pueden tener las personas físicas y 3 a 5 el número de concesiones que pueden tener las personas morales.

Las concesiones y el procedimiento que se sigue para otorgarlas, no pueden ni deben llevarse a cabo por conveniencia política ni por presiones externas de cualquier índole, si no más bien, dicho procedimiento debe atender las necesidades reales de demanda del servicio de transporte. Y en virtud de ello, resaltan los esfuerzos que ha realizado el Gobierno Estatal en materia de transporte para consolidar su institución. Podemos observar que existe una Dirección General de Transporte que se responsabiliza de una planeación y regulación casi eficiente del servicio de transporte público, lo cual nos indica que todavía falta mucho por hacer.

Reconocemos que uno de los grandes logros es la creación del Registro Público de Transporte del Estado de Sonora, que tiene por objetivo establecer las reglas, bases y

requisitos para registrar y controlar las concesiones, concesionarios, permisos, permisionarios, operadores, unidades del servicio y demás actos relacionados con el servicio público de transporte.

En lo que corresponde a la forma cómo opera, se estructura y desarrolla en el 2005 el servicio público de transporte urbano en Hermosillo, observamos que la falta de controles administrativos y operativos no son la causa de los problemas de rentabilidad a los que cotidianamente se enfrentan los concesionarios y que propician fallas del mercado en la prestación del servicio, advertimos la existencia de un “metaproblema”.

Finalmente, criticamos la falta de tacto político y de gestión de las autoridades del transporte, para llevar por buen camino y en buenos términos dicho servicio, ya que este va perdiendo su esencia y espíritu social para darle cabida al mercado. Así lo deja asentado el Programa a Mediano Plazo 2004 – 2009, de la Dirección General de Transporte que en su apartado de Reingeniería Administrativa argumenta que “su fin es analizar, adaptar e implementar esquemas de operación y control de la prestación del servicio... todo esto en busca de un servicio de calidad y con profundo sentido de negocio”.

Por lo antes expuesto y dado los elementos que intervienen en el desarrollo de tan importante servicio público, se propone lo siguiente:

- a) Que se reconozca dentro de los marcos constitucionales al servicio público de transporte como un servicio público que deba ser regulado por los gobiernos municipales.
- b) Que se recupere la esencia social del servicio de transporte urbano, para ello, el municipio debe asumir la rectoría total de dicho servicio.

- c) Reconocer y asumir que concesionar el servicio de transporte público no es el mejor mecanismo para satisfacer las necesidades de los usuarios. Por lo que se considera pertinente la cancelación de concesiones.
- d) Que el servicio público de transporte sea operado por organismos descentralizados del gobierno municipal.
- e) Buscar nuevos esquemas de administración para lograr la eficiencia administrativa y operativa del servicio público de transporte, en particular el transporte urbano.
- f) Llevar a cabo una reforma estructural de marco legal que regula el transporte, estableciendo los reglamentos y manuales de procedimientos respectivos.
- g) Adecuar los programas y políticas<sup>63</sup> de desarrollo del transporte público con los programas de desarrollo urbano e infraestructura vial.
- h) Hacer del servicio público de transporte un mecanismo eficiente que potencie el desarrollo económico, político y social de Hermosillo.<sup>64</sup>

EL COLEGIO  
DE SONORA  
BIBLIOTECA  
GERARDO CORNEJO MURRIETA

---

<sup>63</sup> La evaluación de la política pública será un mecanismo importante para la conformación de los programas. Thomas R. Dye considera que la evaluación de la política es el aprendizaje acerca de las consecuencias de la política pública, y va más allá al definir que la evaluación política es la medición de la eficiencia de los objetivos de los programas gubernamentales, o la medición de la eficiencia relativa de dos programas de gobierno con objetivos comunes.

<sup>64</sup> El modelo de gestión del transporte de Curitiba Brasil, aporta algunos elementos que podrían dar una posible solución a la problemática existente en el transporte público de la ciudad de Hermosillo.

### **Conclusiones.**

Con la finalidad de entender la naturaleza del servicio de transporte público de nuestro país, analizamos separadamente, algunos elementos teóricos que aportan diversos estudiosos en materia de transporte. Asimismo, analizamos los conceptos contenidos en la legislación nacional y estatal en donde se refiere a la provisión de servicios que deben prestar los municipios. Tratando de explicar de manera general si el servicio de transporte público es o no un servicio público que deban desarrollar los municipios, tenemos que en efecto el transporte urbano de la ciudad de Hermosillo, cumple con los principios básicos que definen que el servicio de transporte sea considerado un servicio público.

Los ciudadanos de Hermosillo, tienen derecho de usar los servicios públicos de acuerdo con las normas que a ellos se aplican, es decir, ajustándose a las condiciones en las que se presta el servicio. Luego entonces, la satisfacción de las necesidades colectivas bajo un criterio de planificación, indica el desarrollo y aplicación uniforme de dicho plan; todos los ciudadanos tienen el simple y llano derecho de recibir la prestación del servicio de transporte público en igualdad de condiciones; como argumenta María Elena González, en su estudio del marco jurídico de la prestación de servicios públicos en Sonora. El fundamento racional del principio de continuidad, se halla en que la idea de la prestación y satisfacción del servicio de transporte invoca a la periodicidad; el principio de regularidad del servicio es que éste se realiza bajo la observancia de los conceptos enmarcados en la ley; y finalmente, la permanencia del servicio obedece a la generación y satisfacción de las necesidades de los usuarios.

Tratando de evitar hacer un análisis simplista en la materia, nuestra constitución federal y local no consideran la naturaleza pública del servicio de transporte público. Es más no lo enuncia dentro de las funciones y servicios públicos que los municipios tendrán a

su cargo. Sin embargo, de acuerdo con el inciso i de la fracción III del artículo 115 constitucional considera la posibilidad de que el servicio de transporte público pueda considerarse servicio público municipal siempre y cuando las legislaturas locales así lo determinen según las condiciones territoriales y socioeconómicas de los municipios.

Por lo antes expuesto, advertimos que el servicio de transporte público cumple con los principios fundamentales que presumen la naturaleza pública de dicho servicio y aún cuando en esencia la constitución no lo reconozca, observamos que tanto en teoría como en la práctica se debe valorar la naturaleza social del mismo. Por lo que en este respecto, concluimos que se debe reconocer bajo la esfera municipal al servicio de transporte público de pasajeros en su modalidad de urbano como un servicio público municipal, para ello, es preciso reformar el artículo 115 constitucional y el artículo 137 de la constitución estatal para que se reconozca como un servicio público que debe ser regulado por los gobiernos municipales. Por lo que una vez hecha tales reformas, el servicio público de transporte urbano pueda ser operado por un organismo público descentralizado de la administración municipal.

En lo que respecta a las concesiones, observamos la ocurrencia de ciertos eventos que nos permiten suponer que el acto administrativo que subyace de dicho concepto, no es aplicable correctamente para delegar a particulares la prestación de un servicio público como lo es el transporte urbano.

Ubicamos en estos eventos, a: a) La indeterminación de la naturaleza pública que en materia legal se hace del transporte público; b) La indeterminación de si el transporte público es un bien de uso común donde la facultad de administrarlo y proporcionarlo sea del estado, y c) La poca regulación que existe en la concepción y realización de dicho acto administrativo.

Estos eventos son importantes dentro nuestro trabajo de investigación ya que el análisis que efectuamos de tales procedimientos administrativos nos permite verificar tanto la hipótesis principal del presente estudio, como la hipótesis secundaria que resulta del mismo.

Los resultados obtenidos del estudio practicado a 30 expedientes administrativos correspondientes a igual número de concesionarios del servicio de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo, cuya finalidad fue verificar la correcta aplicación de procedimientos administrativos en el otorgamiento de concesiones, nos revela que:

De los 30 expedientes analizados, 17 concesiones debieron haberse regularizado bajo los lineamientos que marca la Ley 56 de Transporte que es la ley en donde el Estado asume la rectoría del transporte. En virtud de que dichos expedientes no cuentan con los antecedentes legales que nos permitan determinar si los procedimientos administrativos de concesión o regularización se llevaron a cabo en buen término, en estricto apego a la ley, concluimos que dichas concesiones son improcedentes.

En el periodo que comprende la investigación, se otorgaron 13 concesiones, 9 de las cuales se realizaron en el marco de la Ley 56 de transporte y 4 bajo el amparo de la Ley 120 de transporte. Analizando el primer caso, nos encontramos que en los 9 expedientes no se encontraban los antecedentes que nos permitieran evaluar los procedimientos. Ante la falta de ellos, suponemos la improcedencia del otorgamiento de tales concesiones. Con respecto al segundo caso, las cuatro concesiones incumplían con lo enunciado por la ley, y aún sin embargo se autorizaron.

En dicho estudio se presenta una frecuencia de 47 trámites de cesión de derechos, de los cuales, 13 trámites se realizaron de acuerdo a la normatividad de la Ley 56 de transporte

de 1984; 25 trámites se efectuaron bajo el amparo de la Ley 120 de 1992 y 9 trámites se llevaron a cabo bajo la Ley 149 del 2002.

Con respecto al primer caso, los 13 trámites incumplieron con los requisitos que marca la ley, por tanto en observancia de la misma, ninguna de las 13 cesiones de derechos efectuadas son procedentes. Del segundo caso, los 25 casos de cesión de derechos incumplen los requisitos que marca la ley, consecuentemente advertimos la improcedencia de dichos trámites. Del tercer caso, los 9 trámites de cesión de derechos de igual forma que los anteriores, incumplen con lo establecido en la Ley y por consecuencia tales cesiones de derechos son improcedentes.

Cabe hacer mención que entre los requisitos que la ley 149 de transporte del 2002, enumera para efectuar los trámites de otorgamiento y cesión de derechos, se encuentran algunos requisitos que por su naturaleza el Gobierno los debe proporcionar al solicitante, y que sin embargo en los trámites efectuados se pasan por alto. Observamos que ninguno de los trámites efectuados para el otorgamiento y la cesión de derechos, las autoridades del transporte acataron a cabalidad las disposiciones establecidas por las diferentes leyes, aún cuando ningún trámite procedía, todos se autorizaron. Dentro de las irregularidades que se presentaron durante el procedimiento administrativo inherentes al sistema de concesiones tenemos: a) La falta de información y documentación de las concesiones sujetas a un proceso de regularización; b) El incumplimiento de alguno o todos los requisitos enumerados en la ley; c) La presentación extemporánea de requisitos; d) La falta de solicitud para iniciar los trámites; e) La ratificación parcial de la solicitud; f) La ratificación extemporánea de la solicitud; g) El incumplimiento de pagos de las revalidaciones anuales de los derechos de la concesión; h) Trámites autorizados por relación de parentesco con algún funcionario de gobierno o por prácticas clientelares; i) Incumplimiento de los

términos establecidos por la ley para ceder, o rentar los derechos de concesión; y j) La falta de comprobación médica que determine la incapacidad del concesionario para desarrollar sus actividades y en consecuencia, le impidan la prestación del servicio de transporte.

Estas situaciones nos permiten establecer las condiciones para intentar la comprobación de las hipótesis. Para probar la primera hipótesis, debemos analizar las causas que legalmente determinan el incremento de 1 a 3 concesiones por persona física y de 3 a 5 concesiones por personas morales. Apreciamos que dicha disposición beneficia a cierto grupo de concesionarios, algunos de ellos no hacen de la actividad del transporte su forma de vida, si no más bien dicho beneficio es resultado de componendas políticas y actos clientelares que se gestan dentro de la esfera de gobierno.

Suponemos que dicha disposición legal pudo haber provocado una sobreoferta en la prestación del servicio de transporte urbano, dicha sobreoferta tiende a disminuir el nivel de ingresos de los concesionarios, situación que aunada a la falta de mecanismos de control para determinar el nivel de ingresos derivado por la prestación del servicio, hacen poco redituable llevar a cabo la prestación del servicio de transporte, servicio que en manos de particulares pierde su naturaleza social.

Notamos que el marco jurídico en materia de transporte es obsoleto, sus disposiciones son más enunciativas que regulatorias e impositivas. Dicha condición propicia ineficiencia en la administración del servicio de transporte y está sujeta a los comportamientos discrecionales, egoístas, racionales y rentistas de los funcionarios del gobierno.

Una posible solución a la problemática en la que se encuentran los concesionarios, sería revertir el efecto que causó la ampliación del número de concesiones a que tienen derecho las personas físicas y morales. Por lo que sería conveniente a) Que se modifique el

artículo 52 de la Ley de transporte del Estado de Sonora respecto al número de concesiones, para que éstas queden en 1 concesión por persona; b) Que se derogue el primer párrafo de la fracción VI del artículo 105 de la Ley 149 de transporte del Estado de Sonora, y evitar así el rentismo que genera la cesión de derechos de la concesión; c) Que los concesionarios se organicen<sup>65</sup> de tal forma que les permita abatir los costos de operación del servicio de transporte y hagan eficiente su actividad.

Si las primeras dos opciones que se plantean parecen políticamente inapropiadas, la tercera opción determina lo contrario, más bien las respalda, y para muestra vemos el caso exitoso de organización de los concesionarios de la ruta 17 Choyal – Primero Hermosillo<sup>66</sup> que cuentan con una terminal de resguardo de las unidades en el cual se encuentran las oficinas administrativas, se llevan controles administrativos y técnicos para el conteo de aforos, gozan de una eficiente administración que les redunda grandes beneficios al decrementar sus costos de operación y que les permiten lograr una mayor rentabilidad.

Lo paradójico del caso es que en la conformación de la ruta Choyal - Primero Hermosillo, 22 concesionarios que representan el 85% del total, cuentan con una sola concesión del servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo.

En consecuencia, bajo este escenario planteado podemos verificar y comprobar positivamente la hipótesis, de que los problemas existentes en el servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo, son producidos por la ineficiente conformación y aplicación de su marco legal.

En lo que respecta a la hipótesis secundaria, podemos suponer de que los problemas existentes en el servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo, son no

---

<sup>65</sup> En “Megaproyecto Hermosillo, Siglo XXI”, se establecen algunas bases para la organización y administración eficiente del gremio de concesionarios del servicio público de transporte urbano.

<sup>66</sup> Ver Programa a Mediano Plazo, 2004 – 2009 de la Dirección General de Transporte, de Marzo del 2004.

tienen directamente su origen en la ineficiente conformación y aplicación del marco legal que el estado establece para la regulación del servicio, ni mucho menos en lo poco rentable que resulta proporcionar el servicio de transporte, más bien, se presume que dichos problemas se producen por naturaleza económica del individuo que actúa dentro de la esfera pública. Esto es, si apreciamos que la naturaleza del individuo radica en su consideración de “homo economicus” estamos concientes que su actuar radica en un razonamiento y comportamiento económico, y es precisamente este razonamiento y comportamiento económico lo se encuentra mas allá del marco legal que regula el servicio de transporte, a este posible comportamiento lo consideramos un metaproblema.

Luego entonces tenemos que la actuación de los funcionarios de gobierno para autorizar los procedimientos administrativos de concesión y cesión de derechos del servicio de transporte urbano, obedece a su naturaleza económica. Es decir, el anteponer el interés privado al interés general para obtener dentro de la esfera gubernamental una renta, supone la existencia de cierto comportamiento “renticista” que antecede a un acto de corrupción y de prácticas clientelares. La acción del burócrata, repercute entonces directamente en el Estado, ya que bajo el amparo de un inadecuado marco regulatorio propiciado en parte por el comportamiento renticista del burócrata, se produce en consecuencia un comportamiento renticista del mismo Estado. Tales comportamientos producen una serie de fallas que hacen que el gobierno realice una ineficiente gestión pública que le produce rentas mínimas.

Finalmente, por lo antes expuesto podemos considerar que la comprobación de la hipótesis secundaria es favorable, los problemas existentes en el servicio público de transporte de la ciudad de Hermosillo se producen por se producen por naturaleza económica del individuo que actúa dentro de la esfera pública.

## Bibliografía.

Anderson, Nels. 1975. Sociología de la comunidad urbana. México: Fondo de Cultura Económica.

Ayala Espino, José. 1996. Mercado, Elección Pública e Instituciones. *Una revisión de las teorías modernas del Estado*. México: UNAM.

Banco Interamericano de Desarrollo. 1982. Proyectos de Transportes. *Planificación e implementación*. México: Limusa.

Cabrero Mendoza, Enrique, Gabriela Nava Campos. 2000. Gerencia Pública Municipal. *Conceptos básicos y estudios de caso*. México: CIDE.

Cal y Mayor R., Rafael, James Cárdenas G. 2000. Ingeniería de tránsito: *Fundamentos y aplicaciones*. México: Alfaomega.

Daniel W., Wayne. 1988. Estadística con aplicaciones a las ciencias sociales y a la educación. México: McGraw Hill.

Dye, Thomas. 2005. Understanding Public Policy, Eleventh Edition. New Jersey: Pearson Prentice Hall.

Federalismo y Desarrollo. 1997. Año 10. No.59. México: Banobras. 153-158

Fraga, Gabino. 1958. Derecho Administrativo. México: Unión Gráfica, S. A.

Fuentes Romero, David. F. 1989. Caracterización del sistema de transporte colectivo urbano de la ciudad de Mexicali, B. C.: *Aspectos a considerar en su planeación*. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California.

Glossary of Transportation Terms. 1994. U. S. Department of Transportation: Federal Highway Administration.

González Saavedra, María Teresa. 1993. El Marco jurídico-administrativo de la prestación de algunos servicios públicos municipales en el Estado de Sonora. Hermosillo: ISAP.

Guillén López, Tonatiuh. 1996. Gobiernos Municipales en México: *Entre la modernización y la tradición Política*. México: El Colegio de la Frontera Norte.

Hernández Vicencio, Tania. 1995. Los gremios de taxistas en Tijuana. *Alternancia política y corporativismo cetemista*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.

Islas Rivera, Víctor. 2000. Llegando tarde al compromiso: *La crisis del transporte en la ciudad de México*. México: El Colegio de México.

Majone, Giandomenico. 2000. Evidencia, argumentación y persuasión de las políticas. Estudio Introductorio de Luis F. Aguilar. México: Fondo de Cultura Económica.

Martínez Morales, Rafael I. 2000. Derecho Administrativo. México: Oxford.

Olson, Mancur. 1992. La Lógica de la Acción Colectiva. Bienes Públicos y la Teoría de Grupos. México: Limusa.

Ortúzar S, Juan de Diós. 2000. Modelos de demanda de transporte. México: Alfaomega.

Radalet Egües, Guido. 1964. Manual de ingeniería y tránsito. Buenos Aires: The Reuben H. Donnelly Corporation.

Reck, Garrone. 1997. “La experiencia de la ciudad de Curitiba, Brasil. Modelo institucional de gestión de transporte público”. *Federalismo y Desarrollo*. Año 10. No. 59. México: Banobras.

Roess, P. Roger, William R. McShane, Elena S. Prassas. 1998. *Traffic Engineering*, Second Edition. New Jersey: Prentice Hall.

Schteingart, Martha. Luciano d'Andrea. 2001. *Servicios Urbanos, Gestión Local y Medio Ambiente*. México: El Colegio de México.

Samuelson, Paul A., William D. Nordhaus A. 2002. *Economía*. España: Mc Graw Hill.

Sánchez Gómez, Narciso. 1998. *Segundo Curso de Derecho Administrativo*. México. Editorial Porrúa.

The World Bank. 1996. *Sustainable Transport. Priorities for Policy Reform*. USA: The World Bank.

Thomson, J. M. 1974. *Teoría Económica del Transporte*. España: Alianza Editorial, S. A.

Villarreal R., Hernán. 1995. *El Transporte Urbano en Monterrey. Análisis y solución de un viejo problema*. Monterrey: Universidad Autónoma de Nuevo León.

### **Leves Federales y Reglamentos.**

**Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 2001. México: Anaya Editores.**

### **Ley de Aguas Nacionales.**

Ultima reforma D. O. F. 29/04/2004

[www.scjn.gob.mx](http://www.scjn.gob.mx)

**Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.**

D. O. F. 22 de Diciembre de 1993.  
Última reforma aplicada 04/01/199.  
[www.scjn.gob.mx](http://www.scjn.gob.mx)

**Ley Federal de Procedimiento Administrativo.**

D. O. F. 04 de agosto de 1994.  
Ultima reforma aplicada 30/05/2000.  
[www.scjn.gob.mx](http://www.scjn.gob.mx)

**Ley General de Bienes Nacionales.**

Nueva Ley D. O. F. 20/05/2004  
[www.scjn.gob.mx](http://www.scjn.gob.mx)

**Ley General de Sociedades Mercantiles.**

D. O. F. 04 de agosto de 1934.  
Ultima reforma publicada 24/12/1996  
[www.scjn.gob.mx](http://www.scjn.gob.mx)

**Ley Minera.**

Última reforma D. O. F. 28/04/2005.  
[www.scjn.gob.mx](http://www.scjn.gob.mx)

**Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.**

D. O. F. 29 de diciembre de 1976,  
Ultima reforma aplicada 21/05/2003  
[www.scjn.gob.mx](http://www.scjn.gob.mx)

**Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.**

D. O. F. 21 de junio de 1995.  
[www.scjn.gob.mx](http://www.scjn.gob.mx)

**Leves Estatales, Reglamentos y Boletines.**

Boletín Oficial No. 1, Sección I, Tomo CXLVI del 2 de julio de 1990.

Boletín Oficial No. 5, Sección II, Tomo CLX del 16 de julio de 1997.

Boletín Oficial No. 7, Tomo CXLVI del 23 de julio de 1990.

Boletín Oficial No. 12, Tomo CXLIII del 9 de febrero de 1989.

Boletín Oficial No. 15, Sección IV, Tomo CLX del 21 de agosto de 1997.

Boletín Oficial No. 25, Tomo CXXXVI del 23 de septiembre de 1985.

Boletín Oficial No. 25, Tomo CXLII del 26 de septiembre de 1988.

Boletín Oficial No. 29, Tomo CL del 8 de octubre de 1992.

Boletín Oficial No. 32, Sección III, Tomo CLX del 2º de octubre de 1997.

Boletín Oficial No. 32, Tomo CXXXIV del 18 de octubre de 1984.

Boletín Oficial No. 38, Tomo CXLV del 9 de mayo de 1990.

Boletín Oficial No. 47, Tomo CXXXI del 13 de junio de 1983.

Boletín Oficial No. 48, Tomo CXXXIV del 13 de diciembre de 1984.

Boletín Oficial No. n. d., Tomo CXXXVIII del 4 de septiembre de 1986.

Boletín Oficial No. n. d., Tomo CXXXVIII del 16 de octubre de 1986.

**Código Civil de Sonora.**

[www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)

**Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora. 2001. México: Anaya Editores.**

**Ley de Bienes y Concesiones del Estado de Sonora.**

[www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)

**Ley de Gobierno y Administración Municipal.**

[www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)

**Ley No. 25 Que Reglamenta el Tránsito en el Estado de Sonora.**

Boletín Oficial Número 52, Tomo XL del 29 de diciembre de 1937.

**Ley No. 56 de Transporte para el Estado de Sonora.**

Boletín Oficial No. 49, Tomo CXXXIII del 18 de junio de 1984.

**Ley No. 59 de Tránsito y Autotransportes para el Estado de Sonora.**

Boletín Oficial Número 3, Tomo CX del 18 de julio de 1972.

**Ley No. 76 de Tránsito y Transporte para el Estado de Sonora.**  
Boletín Oficial Número 19, Tomo CXXIX del 08 de marzo de 1982.

**Ley No. 86 Reglamento a que deberá sujetarse el Servicio de Automóviles destinados al Servicio Público en el Estado de Sonora.**  
Boletín Oficial Número 21, Tomo LXVII del 14 de marzo de 1951.

**Ley No. 120 de Transporte para el Estado de Sonora.**  
Boletín Oficial No. 6, Tomo CL, Sección I del 20 de julio de 1992.

**Ley 149 de de Transporte para el Estado de Sonora.**  
Boletín Oficial Edición Especial No. 1, Tomo CLXIX del 08 de marzo del 2002.

**Ley No. 176 Que Reglamenta el Tránsito en el Estado de Sonora.**  
Boletín Oficial Número 9, Tomo XLIV del 29 de julio de 1939.

**Ley No. 236 Que Reglamenta el Tránsito en el Estado de Sonora.**  
Boletín Oficial Número 8, Tomo XLVII del 25 de enero de 1941.

**Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Sonora.**  
[www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)

**Ley que Regula la Prestación de los Servicios Públicos Municipales.**  
[www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)

### **Periódicos.**

El Imparcial, 8 de marzo del 2002. Sección B Metro, p. 2. Hermosillo, Sonora.

\_\_\_\_\_ 25 de febrero del 2002. Sección Metro, p. 1 B. Hermosillo, Sonora.

\_\_\_\_\_ 12 de julio de 1982. Sección A, p. 1. Hermosillo, Sonora.

\_\_\_\_\_ 25 de febrero de 1984. Información Regional, p. 5. Hermosillo, Sonora.

\_\_\_\_\_ 11 de mayo de 1984. Sección A, pp 1-4. Hermosillo, Sonora.

\_\_\_\_\_ 16 de mayo de 1984. Sección A. p. 1. Hermosillo, Sonora.

\_\_\_\_\_ 23 de mayo de 1984. Sección A, p. 1. Hermosillo, Sonora.

**Sitios en Internet.**

[www.leon.gob.mx](http://www.leon.gob.mx) Consultado el 07 de diciembre del 2005.

[www.inegi.gob.mx](http://www.inegi.gob.mx) Consultado el 04 de enero del 2006.

[www.hermosillo.gob.mx](http://www.hermosillo.gob.mx) Consultado el 07 de enero del 2006.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

**Anexos.**

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

**Tabla 12.** Lista de concesionarios del servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo -Noviembre del 2004

No.	APELLIDO(S)	NOMBRE(S)	ruta	CONCESION
1	ACEDO BUSTAMANTE	BENJAMIN LAMBERTO	2	P020025HLLLO.
2	ACEDO BUSTAMANTE	BENJAMIN LAMBERTO	14	P020177HLLLO.
3	ACEDO BUSTAMANTE	BENJAMIN LAMBERTO	14	P020322HLLLO.
4	ACOSTA DE GARCIA	MARIA DELIA	1	P020017HLLLO.
5	ACUNA DE LA TORRE MEZA	DELIA	19	P020377HLLLO.
6	ACUNA ORTIZ	ROSARIO	19	P020297HLLLO.
7	ACUNA SIQUEIROS	JOSE OSCAR	19	P020358HLLLO.
8	ACUNA VDA. DE ESTRADA	DELIA	19	P020152HLLLO.
9	AGUAYO VALENZUELA	JOSE LUIS	17	P020214HLLLO.
10	AGUILAR LEON	GAMALIEL ANTONIO	4	P020426HLLLO.
11	AGUILAR MENDIVIL	MARGOT	18	P020129HLLLO.
12	ALEGRIA VALENZUELA	SIGIFREDO	2	P020030HLLLO.
13	ALEGRIA VALENZUELA	EBERTO	2	P020039HLLLO.
14	ALEGRIA VALENZUELA	SIGIFREDO	2	P020040HLLLO.
15	ALVAREZ GARCIA	LEOPOLDO	19	P020179HLLLO.
16	AMAYA CORDOVA	MARIA LUISA	6	P020256HLLLO.
17	ARANDA SAAVEDRA	MARTIN	11	P020543HLLLO.
18	ARANDA SANABRIA	GLORIA	6	P020310HLLLO.
19	ARCE SEPULVEDA	MARIA DEL CARMEN	18	P020090HLLLO.
20	ARELLANO AGUILAR	PEDRO	6	P020193HLLLO.
21	ARIAS MIRANDA	CARLOS	5	P020308HLLLO.
22	ARREDONDO ACOSTA	FRANCISCO	8	P020071HLLLO.
23	ARRIAGA GUIZAR	GERARDO	19	P020158HLLLO.
24	ARROYO ARVIZU	JOAQUIN	11	P020137HLLLO.
25	ARTEAGA VELAZCO	ROSALINA	15	P020299HLLLO.
26	ARTECHE LOPEZ	LUIS ANGEL	14	P020342HLLLO.
27	AUTRIQUE ROMAGNOLI	MARIA EVELIA	4	P020422HLLLO.
28	AVILA ORDUNO	LESLIE	6	P020184HLLLO.
29	AVILA PIMENTEL	JESUS	3	P020045HLLLO.
30	BADILLA MOLINA	RODOLFO	13	P020271HLLLO.
31	BALDENEGRO	MARIA ANTONIETA	8	P020077HLLLO.
32	BALDENEGRO ALCANTAR	MARIA ANTONIETA	19	P020149HLLLO.
33	BARCELO ENCINAS	RAYMUNDO	6	P020196HLLLO.
34	BARCELO PLAZA	MARTINIANO	1	P020018HLLLO.
35	BARRAZA HERNANDEZ	JOSE	2	P020024HLLLO.
36	BARRAZA HERNANDEZ	REDUCINDO	15	P020067HLLLO.
37	BECCERRA BARRETO	MARIO	2	P020032HLLLO.
38	BELTRAN NEGRETE	JORGE	19	P020146HLLLO.
39	BERNAL SANTACRUZ	JORGE LUIS	6	P020497HLLLO.
40	BERNAL SANTACRUZ	SONIA DELFINA	19	P020144HLLLO.
41	BERNAL SANTACRUZ	SONIA DELFINA	19	P020155HLLLO.
42	BERNAL SANTACRUZ	SONIA DELFINA	19	P020294HLLLO.
43	BOBADILLA PARDO	AMADO	18	P020123HLLLO.
44	BRAVO GRANILLO	FRANCISCO	1	P020008HLLLO.
45	BRAVO VILLAESCUZA	FRANCISCO JAVIER	9	P020350HLLLO.
46	BRAVO VILLAESCUZA	FRANCISCO JAVIER	9	P020538HLLLO.
47	BRINGAS ESPINOZA	ALEJANDRO	8	P020417HLLLO.
48	BRINGAS ESPINOZA	MARIA LUISA	11	P020211HLLLO.
49	BRINGAS LOPEZ	FIDEL	11	P020202HLLLO.
50	BRINGAS LOPEZ	JOSE FIDEL	11	P020209HLLLO.
51	BURGOS PAREDES	ARMANDO	6	P020182HLLLO.
52	BURROLA ENCINAS	ALONSO	4	P020398HLLLO.
53	BUSTAMANTE ALCARAZ	GUADALUPE	2	P020028HLLLO.
54	BUSTAMANTE CAMOU	MARGARITA	14	P020357HLLLO.
55	BUSTAMANTE LOPEZ	ALBERTO	4	P020393HLLLO.
56	BUSTAMANTE LOPEZ	ALBERTO	4	P020395HLLLO.
57	BUSTAMANTE LOPEZ	ARIEL	4	P020413HLLLO.
58	CAMACHO LOPEZ	LUIS ALFONSO	10	P020301HLLLO.
59	CAMPA BARBA	ARTURO	6	P020186HLLLO.
60	CAMPA LOPEZ	GABRIELA	8	P020085HLLLO.
61	CANCHOLA ALVARADO	JOSE MANUEL	2	P020446HLLLO.
62	CARDENAS LARA	ANGEL	1	P020020HLLLO.
63	CARDENAS ZAZUETA	JOSE DARIO	15	P020172HLLLO.
64	CAREAGA PALACIOS	MARIA SANDRA	2	P020022HLLLO.
65	CARPIO SALAZAR	JUAN FRANCISCO	12	P020218HLLLO.
66	CARRANZA DAVILA	MARIA DEL SOCORRO	9	P020494HLLLO.
67	CARRANZA DAVILA	MARIA SOCORRO CONCEPCION	18	P020093HLLLO.
68	CARREON PACHECO	PABLO CLEMENTE	3	P020054HLLLO.
69	CARRILLO DAVILA	FERNANDO	9	P020347HLLLO.
70	CARRILLO LOPEZ	VICTOR ANTONIO	10	P020204HLLLO.
71	CASTILLO BUSTAMANTE	FRANCISCO ALBERTO	3	P020056HLLLO.
72	CASTRO GARCIA	MANUEL	4	P020078HLLLO.
73	CASTRO GARCIA	MANUEL	4	P020171HLLLO.
74	CASTRO GARCIA	MANUEL	4	P020424HLLLO.
75	CHAVARRIA CORRALES	ADALBERTO	10	P020428HLLLO.
76	CHAVARRIA CORRALES	JAVIER	17	P020239HLLLO.
77	CHAVARRIA HERNANDEZ	FELIX	17	P020234HLLLO.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

<b>No.</b>	<b>APELLIDO(S)</b>	<b>NOMBRE(S)</b>	<b>ruta</b>	<b>CONCESION</b>
78	CHAVEZ ECHEVERRIA	JESUS	19	P020095HLLLO.
79	CHAVEZ ECHEVERRIA	JESUS	19	P020153HLLLO.
80	CHAVEZ ECHEVERRIA	JESUS	19	P020352HLLLO.
81	CHAVEZ SANCHEZ	MEDARDO	18	P020115HLLLO.
82	CLEMENTE SANTIAGO	FELICITAS	6	P020194HLLLO.
83	CLEMENTE SANTIAGO	FERNANDO	10	P020069HLLLO.
84	COHEN HERRERA	JESUS	13	P020264HLLLO.
85	COHIRA QUINONES	CLAUDIA ELENA	6	P020183HLLLO.
86	CONS SAN MARTIN	LUIS	11	P020208HLLLO.
87	CONTRERAS IBARRA	LUIS ELIAS	17	P020343HLLLO.
88	CORDOVA	ALFONSO	3	P020047HLLLO.
89	CORDOVA	ALFONSO	5	P020314HLLLO.
90	CORNEJO CAMPA	SABAS	4	P020235HLLLO.
91	CORNEJO CAMPA	VICTOR MANUEL	10	P020126HLLLO.
92	CORNEJO CAMPA	VICTOR MANUEL	10	P020210HLLLO.
93	CORNEJO CAMPA	SABAS	10	P020514HLLLO.
94	CORNEJO CAMPAS	SERGIO	19	P020163HLLLO.
95	CORTEZ RODRIGUEZ	PEDRO	4	P020362HLLLO.
96	COTA ESCARCEGA	MATILDE LORENA	15	P020298HLLLO.
97	CRUZ VARELA	ISRAEL	8	P020215HLLLO.
98	CRUZ VARELA	ISRAEL	8	P020444HLLLO.
99	DANIEL LUCERO	CONCEPCION	3	P020060HLLLO.
100	DAVILA DAVILA	JOSE	2	P020050HLLLO.
101	DAVILA ORDUNO	ROSA MARIA	19	P020165HLLLO.
102	DE LA VARA DE	FRANCISCA MIREYA	3	P020052HLLLO.
103	DE LEON DEL BOSQUE CORTEZ	MARIZA	17	P020073HLLLO.
104	DEL RINCON ROBLES	SIGIFREDO	9	P020478HLLLO.
105	DEL TORO GARCIA	JUAN JESUS	6	P020187HLLLO.
106	DIAZ COTA	VICTOR MANUEL	15	P020066HLLLO.
107	DIAZ COTA	VICTOR MANUEL	15	P020169HLLLO.
108	DIAZ FAJARDO	PORFIRIO	14	P020332HLLLO.
109	DIURAZO APODACA	MANUEL EULOGIO	2	P020038HLLLO.
110	DUARTE MORENO	ALMA LORENA	18	P020121HLLLO.
111	DURAZO VAZQUEZ	FILIBERTO	13	P020333HLLLO.
112	EDGARDO ROBLES	JESUS	1	P020004HLLLO.
113	ENCINAS ENCINAS	ROGELIO	15	P020295HLLLO.
114	ENCINAS FIGUEROA	MIGUEL ANGEL	13	P020266HLLLO.
115	ESCALANTE MARTINEZ	JAVIER	10	P020164HLLLO.
116	ESCALANTE ROBLEDO	GUADALUPE	4	P020402HLLLO.
117	ESCOBAR CASTELLANOS	MIGUEL	2	P020035HLLLO.
118	ESPECIAL	TRANSPORTE	4	P020425HLLLO.
119	ESPECIAL	TRANSPORTE	18	P020102HLLLO.
120	ESPECIAL	TRANSPORTE	18	P020257HLLLO.
121	ESTRADA VDA. DE GONZALEZ	ESTHER	6	P020185HLLLO.
122	FELIX TOPETE	MARTIN GUILLERMO	18	P020091HLLLO.
123	FERNANDEZ DE LA VARA	PORFIRIA	15	P020437HLLLO.
124	FIGUEROA FIGUEROA	ALFREDO	6	P020195HLLLO.
125	FIGUEROA GUERRERO	FELIPE	6	P020181HLLLO.
126	FIGUEROA GUERRERO	FELIPE	6	P020504HLLLO.
127	FLORES DAVALOS	FELIPE	2	P020250HLLLO.
128	FLORES DE GARCIA	ADELA	1	P020019HLLLO.
129	FRANCO PORTILLO	CARLOS CESAR	17	P020244HLLLO.
130	FRAYDE RAMOS	CARLOS HUMBERTO	6	P020423HLLLO.
131	FUENTES ALVAREZ	ALMA LETICIA	13	P020254HLLLO.
132	GALLEGOS ENCINAS	REY ARMANDO	3	P020086HLLLO.
133	GALLEGOS SALAZAR	LADISLAO	17	P020387HLLLO.
134	GALVEZ MARTINEZ	FRANCISCO GABRIEL	10	P020421HLLLO.
135	GARCIA AVILA	ALBERTO	14	P020131HLLLO.
136	GARCIA AVILA	OSCAR	17	P020240HLLLO.
137	GARCIA DURAZO	JOSE ROBERTO	17	P020245HLLLO.
138	GARCIA FLORES	YOLANDA	1	P020010HLLLO.
139	GARCIA MEJIA	MARIA ELENA	3	P020041HLLLO.
140	GARCIA MILLANES	PABLO	19	P020159HLLLO.
141	GARCIA MONTANO	MIGUEL	10	P020291HLLLO.
142	GARCIA MORENO	FELIZARDO	14	P020364HLLLO.
143	GARCIA ZUNIGA	TOMAS	11	P020199HLLLO.
144	GARZA GONZALEZ	MAURO GILBERTO	1	P020003HLLLO.
145	GASPAR FIERRO	EDUARDO	4	P020232HLLLO.
146	GENESTA LEYVA	CECILIA GUADALUPE	1	P020011HLLLO.
147	GERARDO QUEZADA	EMILIO	16	P020288HLLLO.
148	GERARDO QUEZADA	EMILIO	16	P020289HLLLO.
149	GIL YANEZ	DOLORES VERONICA	8	P020439HLLLO.
150	GIL YANEZ	MARTIN ANTONIO	15	P020178HLLLO.
151	GOMEZ BLANCO	RAMON RODOLFO	9	P020055HLLLO.
152	GOMEZ IBARRA	GEORGINA	12	P020360HLLLO.
153	GOMEZ RIVERA	HUGO JESUS	10	P020436HLLLO.
154	GONZALEZ HERREERA	DEBORA	14	P020253HLLLO.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

<b>No.</b>	<b>APELLIDO(S)</b>	<b>NOMBRE(S)</b>	<b>RTA</b>	<b>CONCESION</b>
155	GONZALEZ HERRERA	JOSE ISRAEL	14	P020320HLLLO.
156	GONZALEZ PEREZ	EMILIO	4	P020403HLLLO.
157	GONZALEZ PEREZ	EMILIO	4	P020412HLLLO.
158	GONZALEZ SANCHEZ	MARIA DE LA LUZ	1	P020005HLLLO.
159	GONZALEZ SANCHEZ	MARIA DE LOS ANGELES	13	P020267HLLLO.
160	GONZALI MENESES	DORA ALICIA	2	P020051HLLLO.
161	GONZALI MENESES	CARLOS	9	P020495HLLLO.
162	GONZALI MENESES	CARLOS	11	P020205HLLLO.
163	GORTAREZ FIMBRES	RODOLFO	2	P020048HLLLO.
164	GRACIA APODACA	LUIS FELIPE	5	P020304HLLLO.
165	GRACIA RIVERA	GUADALUPE	14	P020068HLLLO.
166	GRAHAM SOQUI	HECTOR	15	P020292HLLLO.
167	GREGO DURAZO	MARGARITA MARTINA	19	P020147HLLLO.
168	GRIJALVA CARRILLO	JOSE	15	P020300HLLLO.
169	GRIJALVA CORRAL	JUSTO MANUEL	15	P020302HLLLO.
170	GRIJALVA DE BELTRAN	CELIA	18	P020337HLLLO.
171	GUERRERO ZAVALA	HILDA YOLANDA	11	P020197HLLLO.
172	GUTIERREZ CARRETE	GISELA MAURA	1	P020049HLLLO.
173	GUTIERREZ CARRETE	GISELA MAURA	15	P020133HLLLO.
174	GUTIERREZ RANGEL	JOSE	2	P020023HLLLO.
175	GUTIERREZ SILVA	MANUEL FERNANDO	10	P020371HLLLO.
176	HAROS CLARCK	MARIA ESTHELA	2	P020046HLLLO.
177	HERAS PORTILLO	MARTHA OLIVIA	3	P020061HLLLO.
178	HERAS PORTILLO	MARTHA OLIVIA	3	P020346HLLLO.
179	HERNANDEZ ASCENSIO	DELFINO	18	P020114HLLLO.
180	HERNANDEZ BERNAL	FRANCISCO	3	P020044HLLLO.
181	HERNANDEZ BUELNA	OMAR	5	P020368HLLLO.
182	HERNANDEZ BUELNA	OMAR	5	P020489HLLLO.
183	HERNANDEZ BUELNA	OMAR	10	P020140HLLLO.
184	HERNANDEZ BUELNA	OMAR	11	P020166HLLLO.
185	HERNANDEZ BUELNA	JESUS ALBERTO	11	P020258HLLLO.
186	HERNANDEZ DOMINGUEZ	MARIA LUISA	11	P020176HLLLO.
187	HERNANDEZ DOMINGUEZ	MARIA LUISA	11	P020207HLLLO.
188	HERNANDEZ DOMINGUEZ	MARIA LUISA	12	P020216HLLLO.
189	HERNANDEZ FERNANDEZ	VICTOR EDUARDO	15	P020438HLLLO.
190	HERNANDEZ RUIZ	MARIA CRISTINA	14	P020369HLLLO.
191	HERRERA GALAZ	MIGUEL ANGEL	2	P020021HLLLO.
192	HERRERA RODRIGUEZ	GILBERTO	4	P020397HLLLO.
193	HERRERA RODRIGUEZ	GILBERTO	4	P020411HLLLO.
194	IBARRA AGUILAR	MARIA MARCELA	1	P020009HLLLO.
195	IBARRA RODRIGUEZ	MARIO	13	P020269HLLLO.
196	IGLESIAS BARCELO	JESUS RAMIRO AUGUSTO	13	P020263HLLLO.
197	ISLAS CORDOVA	LUIS MANUEL	4	P020400HLLLO.
198	JAIME BURROLA	HECTOR ROBERTO	19	P020175HLLLO.
199	JAUREGUI ARMENTA	JOEL	14	P020334HLLLO.
200	JAUREGUI ARMENTA	DAVID	14	P020375HLLLO.
201	JAUREGUI DUARTE	FELIPE	11	P020203HLLLO.
202	JAUREGUI DUARTE	ABEL	14	P020324HLLLO.
203	JAUREGUI DUARTE	SALVADOR	14	P020344HLLLO.
204	JUAREZ ALVAREZ	JOSE	17	P020079HLLLO.
205	JUAREZ CORRALES	JOSE DARIO	17	P020335HLLLO.
206	LAPIZCO ACOSTA	ADRIAN	19	P020373HLLLO.
207	LAUREANO ALVARADO	HORACIO	9	P020382HLLLO.
208	LEAL TORRES	JESUS MANUEL	1	P020006HLLLO.
209	LEON BADILLA	OSCAR	4	P020401HLLLO.
210	LEON BADILLA	MARIA MATILDE	10	P020170HLLLO.
211	LEYVA ARMENTA	ELSA	2	P020036HLLLO.
212	LLANEZ	SERGIO GERMAN	19	P020150HLLLO.
213	LLANEZ	JAIME	19	P020381HLLLO.
214	LLANEZ MADRID	FRANCISCO RAMON	5	P020303HLLLO.
215	LLANEZ ORTEGA	JUAN MIGUEL	10	P020356HLLLO.
216	LOERA GONZALEZ	ROBERTO	1	P020002HLLLO.
217	LOPEZ	PEDRO	9	P020088HLLLO.
218	LOPEZ AGUILERA	BENJAMIN	19	P020157HLLLO.
219	LOPEZ ALVAREZ	FRANCISCO RAFAEL	4	P020076HLLLO.
220	LOPEZ ALVAREZ	ROMAN	4	P020361HLLLO.
221	LOPEZ BUSTAMANTE	PEDRO ARMANDO	17	P020383HLLLO.
222	LOPEZ CORDOVA	MANUEL MARIA	3	P020336HLLLO.
223	LOPEZ DE RUIZ	MARIA JESUS	3	P020007HLLLO.
224	LOPEZ FELIX	HUMBERTO	9	P020217HLLLO.
225	LOPEZ LLANEZ	JOSE LUIS	19	P020151HLLLO.
226	LOPEZ MEDINA	RAMONA GLADIS	6	P020502HLLLO.
227	LOPEZ OCHOA	LUIS ALBERTO	16	P020189HLLLO.
228	LOPEZ OCHOA	LUIS ALBERTO	16	P020247HLLLO.
229	LOPEZ OCHOA	LUIS ALBERTO	16	P020283HLLLO.
230	LOPEZ PERALTA	IMELDA	6	P020279HLLLO.
231	LOPEZ PERALTA	IMELDA	6	P020503HLLLO.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

<b>No.</b>	<b>APELLIDO(S)</b>	<b>NOMBRE(S)</b>	<b>ruta</b>	<b>CONCESION</b>
232	LOPEZ SOTO	FRANCISCO ANTONIO	18	P020111HLLLO.
233	LOPEZ TAPIA	BENJAMIN	19	P020200HLLLO.
234	LOPEZ VALENZUELA	ISAIAS	4	P020145HLLLO.
235	LUCERO MOLINA	RAMON	4	P020370HLLLO.
236	LUCERO PALACIOS	RITA	6	P020501HLLLO.
237	LUGO ARREDONDO	JOSE EDUARDO	6	P020062HLLLO.
238	LUNA RODRIGUEZ	OLGA ALICIA	12	P020228HLLLO.
239	LUNA RODRIGUEZ	OLGA ALICIA	12	P020312HLLLO.
240	MACHICHI MUNOZ	FELIPE ANGEL	9	P020058HLLLO.
241	MADRID GALAZ	JOSE FRANCISCO	16	P020276HLLLO.
242	MADRID GALAZ	OSCAR	16	P020278HLLLO.
243	MADRID GALAZ	OSCAR	16	P020282HLLLO.
244	MADRID GALAZ	MANUEL MARIA	16	P020287HLLLO.
245	MADRID GALAZ	JOSE FRANCISCO	16	P020290HLLLO.
246	MADRID GALAZ	JOSE FRANCISCO	16	P020442HLLLO.
247	MADRID GALAZ	MANUEL	19	P020132HLLLO.
248	MALDONADO BARCELO	MANUEL EDUARDO	5	P020318HLLLO.
249	MALDONADO BARCELO	MANUEL EDUARDO	5	P020392HLLLO.
250	MALDONADO CORDOVA	MARCO ANTONIO	18	P020113HLLLO.
251	MALDONADO LOPEZ	VERONICA	13	P020261HLLLO.
252	MANCILLAS ALVAREZ	ARTURO	17	P020296HLLLO.
253	MANCILLAS ALVAREZ	ARTURO	18	P020119HLLLO.
254	MANJARREZ ORDUNO	MARCO ANTONIO	2	P020037HLLLO.
255	MANRIQUEZ LOPEZ	MARIA DEL ROSARIO	19	P020167HLLLO.
256	MARTINEZ	FRANCISCO ERNESTO	2	P020027HLLLO.
257	MARTINEZ CASTILLO	LETICIA	3	P020445HLLLO.
258	MARTINEZ LABORIN	CUAUHTEMOC	9	P020249HLLLO.
259	MARTINEZ RIVERA	ALICIA	17	P020070HLLLO.
260	MARTINEZ RIVERA	ALICIA	17	P020233HLLLO.
261	MAYTORENA MINJAREZ	ENRIQUE	18	P020092HLLLO.
262	MAYTORENA MINJAREZ	ENRIQUE	18	P020094HLLLO.
263	MAYTORENA MINJAREZ	ENRIQUE	18	P020105HLLLO.
264	MAYTORENA ZEPEDA	ADALBERTO	18	P020098HLLLO.
265	MAZON CARRAZCO	TEODORO	6	P020192HLLLO.
266	MAZON DAVILA	MANUEL	6	P020191HLLLO.
267	MEDINA	ROSA MARIA	10	P020385HLLLO.
268	MENDEZ LEYVA	FRANCISCO	14	P020323HLLLO.
269	MENDEZ LEYVA	FRANCISCO	14	P020331HLLLO.
270	MEZA FIMBRES	NORMA DOLORES	18	P020099HLLLO.
271	MILLANES GAXIOLA	CESAR	8	P020084HLLLO.
272	MIRANDA TORRES	ROBERTO	11	P020160HLLLO.
273	MIRANDA TORRES	SERGIO	11	P020206HLLLO.
274	MIRANDA TORRES	CARLOS GUILLERMO	11	P020372HLLLO.
275	MOLINA OCANA	FEDERICO	11	P020246HLLLO.
276	MONREAL VIDALES	MARIA JESUS	17	P020075HLLLO.
277	MONREAL VIDALES	MARIA JESUS	17	P020243HLLLO.
278	MONTANO LEON	CARLOS	4	P020406HLLLO.
279	MONTES DE OCA	CUAUHTEMOC	4	P020396HLLLO.
280	MONTES DE OCA MUCINO	CUAUHTEMOC	18	P020100HLLLO.
281	MONTES DE OCA MUCINO	CUAUHTEMOC	18	P020112HLLLO.
282	MONTOYA GALAZ	MARTIN OCTAVIO	13	P020188HLLLO.
283	MORA RODRIGUEZ	FELIPE DE JESUS	2	P020042HLLLO.
284	MORALES ARAIZA	RUBEN FERNANDO	1	P020012HLLLO.
285	MORALES GARCIA	FELICIANO	8	P020080HLLLO.
286	MORALES MONTOYA	GUILLERMO	18	P020104HLLLO.
287	MORALES MONTOYA	GUILLERMO	18	P020117HLLLO.
288	MORALES MONTOYA	GUILLERMO	18	P020229HLLLO.
289	MORALES ROMERO	GUILLERMO	18	P020109HLLLO.
290	MORENO AGUILAR	MARIA JESUS	1	P020001HLLLO.
291	MORENO FLORES	MARIO	2	P020033HLLLO.
292	MORENO LOPEZ	CESAR FRANCISCO	13	P020319HLLLO.
293	MUNOZ ALMADA	JORGE LUIS	14	P020366HLLLO.
294	MUNOZ ALMADA	JORGE	17	P020231HLLLO.
295	MUNOZ ALMADA	JORGE	18	P020237HLLLO.
296	MURRIETA RASCON	JAVIER MARTIN	5	P020224HLLLO.
297	NAVA GONZALEZ	JOSE LUIS	17	P020135HLLLO.
298	NEGRETE VDA. DE RUBIO	MARIA OFELIA	18	P020108HLLLO.
299	NORIEGA	MARIA DEL CARMEN	6	P020190HLLLO.
300	NORIEGA ARVAYO	SERGIO	3	P020026HLLLO.
301	NUNEZ COCOBA	ALICIA VICTORIA	18	P020101HLLLO.
302	NUNEZ QUIROZ	RICARDO	6	P020500HLLLO.
303	NUNEZ ROBLES	VENTURA ANTONIO	2	P020053HLLLO.
304	NUNEZ SARINANA	ABELARDO	17	P020241HLLLO.
305	NUSA, DE C.V.	CONSTRUCCIONES	17	P020374HLLLO.
306	OCHOA HERRERA	RAMON CARLOS	13	P020265HLLLO.
307	OCHOA URIARTE	JOSE MARIA	18	P020103HLLLO.
308	OLACHEA	FORTENCIA CAROLINA	9	P020072HLLLO.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

<b>No.</b>	<b>APELLIDO(S)</b>	<b>NOMBRE(S)</b>	<b>ruta</b>	<b>CONCESION</b>
309	OLEA RASCON	FRANCISCO RAFAEL	5	P020311HLLLO.
310	OLIVAS ARVAYO	MARIA DE LOS ANGELES	1	P020013HLLLO.
311	OLIVAS BRINGAS	MARIA FIDELA ANITA	19	P020391HLLLO.
312	OLIVAS ESTRELLA	ESPERANZA	19	P020154HLLLO.
313	ONORIO ZAZUETA	MANUEL	8	P020429HLLLO.
314	OROZCO VARELA	JOSE MARTIN	9	P020057HLLLO.
315	ORTEGA HERRERA	JOSE JUAN	12	P020219HLLLO.
316	ORTEGA HERRERA	JOSE JUAN	12	P020415HLLLO.
317	ORTEGA RUIZ	HERIBERTO	12	P020136HLLLO.
318	ORTEGA RUIZ	HERIBERTO	12	P020330HLLLO.
319	ORTEGA RUIZ	HERIBERTO	12	P020341HLLLO.
320	OVIEDO MARKEN	ENRIQUE	9	P020496HLLLO.
321	OVIEDO PACHECO	AMELIA	16	P020252HLLLO.
322	OVIEDO PERALTA	ROGELIO	9	P020065HLLLO.
323	OVIEDO PERALTA	ROGELIO	18	P020097HLLLO.
324	OVIEDO PERALTA	RODOLFO ARON	18	P020353HLLLO.
325	PACHECO BENITEZ	SIXTO BERNARDO	6	P020388HLLLO.
326	PAEZ ZAZUETA	ROSARIO	13	P020259HLLLO.
327	PAREDONES ARAQUE	BEATRIZ MARINA	16	P020238HLLLO.
328	PAREDONES ARAQUE	BEATRIZ MARINA	16	P020251HLLLO.
329	PARRA DE ROMO	MARIA JUSTINA DOCUMERC	18	P020120HLLLO.
330	PENA GAMEZ	LUZ DEL CARMEN	15	P020174HLLLO.
331	PENUNURI PACHECO	SILVIA	18	P020107HLLLO.
332	PENUNURI PACHECO	SILVIA	18	P020280HLLLO.
333	PERALTA VALENZUELA	MARGARITA	3	P020447HLLLO.
334	PERAZA MILLANES	MARTHA CECILIA	19	P020223HLLLO.
335	PEREZ ESCUDERO	BLANCA ANDREA	11	P020212HLLLO.
336	PEREZ MACHICI	FRANCISCO JAVIER	3	P020474HLLLO.
337	QUIJADA LUNA	FRANCISCO ARMANDO	12	P020222HLLLO.
338	QUIJADA LUNA	FRANCISCO ARMANDO	12	P020225HLLLO.
339	QUIJADA MARTINEZ	ENRIQUE	18	P020128HLLLO.
340	QUIJADA OROZCO	JESUS	18	P020124HLLLO.
341	QUINTANA PAREDES	GUADALUPE	4	P020349HLLLO.
342	QUINTANAR RUIZ	ENRIQUE	4	P020408HLLLO.
343	QUIROGA QUIROGA	JOSE JESUS	5	P020309HLLLO.
344	RAMANOS SOSA	RODOLFO GEOVANNI	16	P020285HLLLO.
345	RAMIREZ ALMENDAREZ	MARIA GUADALUPE	17	P020230HLLLO.
346	RAMIREZ DURAZO	JOSE LUIS MANUEL	8	P020432HLLLO.
347	RAMIREZ TRUJILLO	YSMAEL	8	P020321HLLLO.
348	RAMIREZ TRUJILLO	ANAIDA	15	P020134HLLLO.
349	RAMOS BENITEZ	JAIME SAUL	1	P020441HLLLO.
350	RAMOS MOYSEN	GAMAL ABDEL	14	P020326HLLLO.
351	RAMOS QUIJADA	PABLO	12	P020328HLLLO.
352	RAMOS QUIJADA	PABLO	12	P020386HLLLO.
353	RASCON BARRAZA	GRACIELA	12	P020180HLLLO.
354	RASCON BARRAZA	GRACIELA	12	P020359HLLLO.
355	RASCON OCANO	FRANCISCO	12	P020221HLLLO.
356	RENDON CALLES	RAMIRO	1	P020014HLLLO.
357	RIOS HIGUERA	ALEJANDRO	13	P020272HLLLO.
358	RIOS HIGUERA	ALEJANDRO	16	P020242HLLLO.
359	RIOS HIGUERA	ALEJANDRO	16	P020284HLLLO.
360	RIOS LLANES	JULIO	9	P020493HLLLO.
361	RIVERA ARELLANO	MARIA BASILIA	10	P020293HLLLO.
362	RIVERA GONZALEZ	JOSE DE JESUS	14	P020329HLLLO.
363	ROBLES CONTRERAS	NIDIA ROSARIO	10	P020434HLLLO.
364	ROBLES ONTIVEROS	DAVID	4	P020340HLLLO.
365	ROCHA BALLESTEROS	LUIS	13	P020270HLLLO.
366	ROCHA GAMEZ	OSCAR ENRIQUE	13	P020083HLLLO.
367	RODRIGUEZ GRIJALVA	JESUS MANUEL	17	P020348HLLLO.
368	RODRIGUEZ PACHECO	MERCEDES	18	P020106HLLLO.
369	ROJAS BORBOA	JACINTO	5	P020307HLLLO.
370	ROJAS BORBOA	JACINTO	5	P020317HLLLO.
371	ROJAS OLIVAS	MIRIAM	19	P020420HLLLO.
372	ROMANOS FLORES	OCTAVIO	13	P020268HLLLO.
373	ROMERO FONTES	ESPERANZA	18	P020130HLLLO.
374	ROMO OCHOA	CESAR	17	P020116HLLLO.
375	ROMO ZARAGOZA	ROBERTO	18	P020118HLLLO.
376	RUBIO GARCIA	VICTOR MANUEL	4	P020389HLLLO.
377	RUBIO GARCIA	VICTOR MANUEL	4	P020427HLLLO.
378	RUBIO GARCIA	VICTOR MANUEL	10	P020142HLLLO.
379	RUELAS ENCINAS	EUTIMIO JULIO	11	P020236HLLLO.
380	RUIZ ESPINOZA	JESUS ENRIQUE	3	P020087HLLLO.
381	RUIZ LOPEZ	ADRIANA FRANCISCA	3	P020031HLLLO.
382	RUIZ LOPEZ	MARTINA KARINA	3	P020043HLLLO.
383	SALAS HERNANDEZ	JOSE JESUS	3	P020081HLLLO.
384	SALAZAR AGUILAR	RAUL	19	P020379HLLLO.
385	SALAZAR ARRIAGA	JUAN FRANCISCO	2	P020034HLLLO.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

<b>No.</b>	<b>APELLIDO(S)</b>	<b>NOMBRE(S)</b>	<b>RTA</b>	<b>CONCESION</b>
386	SALAZAR LOPEZ	RUBEN	1	P020015HLLLO.
387	SALAZAR MARTINEZ	FRANCISCO	13	P020274HLLLO.
388	SALAZAR TORRES	JESUS ELEAZAR	11	P020198HLLLO.
389	SALCIDO FIGUEROA	RAMON HUMBERTO	13	P020390HLLLO.
390	SALDATE HERRERA	RIGOBERTO	19	P020143HLLLO.
391	SALDATE HERRERA	RIGOBERTO	19	P020161HLLLO.
392	SALDATE HERRERA	RIGOBERTO	19	P020355HLLLO.
393	SANCHEZ BAUTISTA	ABRAHAM HERIBERTO	5	P020313HLLLO.
394	SANCHEZ BRINGAS	RAMON	11	P020139HLLLO.
395	SANCHEZ SALIDOI	HECTOR MANUEL	8	P020416HLLLO.
396	SANCHEZ TAPIA	MARIA ALEJANDRA	18	P020110HLLLO.
397	SANCHEZ TAPIA	MARIA ALEJANDRA	18	P020127HLLLO.
398	SANCHEZ TAPIA	MARIA ALEJANDRA	19	P020351HLLLO.
399	SANTACRUZ MADRID	VERONICA ZULEMA	6	P020519HLLLO.
400	SAU ESPINOZA	HECTOR	10	P020248HLLLO.
401	SERRANO AUTRIQUE	JUAN PABLO	4	P020125HLLLO.
402	SERRANO AUTRIQUE	JUAN PABLO	4	P020394HLLLO.
403	SIERRA RUIZ	MARIA ALICIA	12	P020227HLLLO.
404	SIQUEIROS ELIAS	ALMA ANGELICA	3	P020410HLLLO.
405	SOLORZANO MONTANO	GABRIELA	8	P020173HLLLO.
406	SOLORZANO MONTANO	GABRIELA	8	P020220HLLLO.
407	SORIA RUELAS	JOSE MARIA	13	P020262HLLLO.
408	SOTO MORALES	ALEJANDRO NOMBRE DE JESUS	17	P020367HLLLO.
409	SOTOMAYOR PADILLA	MARIA DE LOS ANGELES	9	P020363HLLLO.
410	SOTOMAYOR ROMERO	GLORIA	1	P020016HLLLO.
411	SOTOMAYOR ROMERO	GLORIA	4	P020405HLLLO.
412	TAPIA PINO	ANTONIO	2	P020029HLLLO.
413	TORRES ANAYA	JOSE ISABEL	4	P020399HLLLO.
414	TORRES ANAYA	JOSE ISABEL	4	P020414HLLLO.
415	TORRES OCHOA	ALAIN	16	P020275HLLLO.
416	TORRES OCHOA	ALAIN	16	P020281HLLLO.
417	TORRES RAMIREZ	CARLOS	11	P020138HLLLO.
418	TORRES RAMIREZ	CARLOS	11	P020201HLLLO.
419	TREJO CORDOVA	PEDRO	3	P020089HLLLO.
420	TREJO GALLEGO	MANUEL	19	P020354HLLLO.
421	TREJO MOLINA	FRANCISCO JAVIER	19	P020376HLLLO.
422	VALDEZ VALENCIA	FELIX JOSE LUIS	19	P020378HLLLO.
423	VALENCIA HERNANDEZ	JESUS	14	P020327HLLLO.
424	VALENCIA TERAN	ELIZABETH	16	P020345HLLLO.
425	VALENCIA TERAN DE MADRID	ELIZABETH	16	P020096HLLLO.
426	VALENCIA TERAN DE MADRID	ELIZABETH	16	P020156HLLLO.
427	VALENZUELA CELAYA	CARMEN GRACIELA	3	P020255HLLLO.
428	VALENZUELA CORNEJO	PATRICIO	10	P020515HLLLO.
429	VALENZUELA CORNEJO	PATRICIO	17	P020148HLLLO.
430	VALENZUELA CORNEJO	PATRICIO	19	P020380HLLLO.
431	VALENZUELA PALAFOX	JOSE	4	P020404HLLLO.
432	VALENZUELA QUINTANAR	JOSE	14	P020325HLLLO.
433	VALLE GRIJALVA	HELEODORO	4	P020339HLLLO.
434	VALLÉS AVILEZ	MARTHA BEATRIZ	19	P020168HLLLO.
435	VASQUEZ RIOS	SERGIO	4	P020409HLLLO.
436	VASQUEZ SANCHEZ	HERIBERTO	10	P020433HLLLO.
437	VAZQUEZ MONTANO	JESUS	8	P020418HLLLO.
438	VAZQUEZ RIOS	SERGIO	4	P020407HLLLO.
439	VAZQUEZ SANCHEZ	HERIBERTO	19	P020365HLLLO.
440	VELARDE TIZNADO	GENARO	15	P020162HLLLO.
441	VELARDE TIZNADO	GENARO	15	P020435HLLLO.
442	VELAZQUEZ GUTIERREZ	ENRIQUE	5	P020305HLLLO.
443	VELAZQUEZ GUTIERREZ	ENRIQUE	5	P020316HLLLO.
444	VIDALES DE MONREAL	ENRIQUETA	18	P020122HLLLO.
445	VILLAESCUZA PAZ	MARIA	13	P020260HLLLO.
446	VILLARREAL GALINA	MIGUEL ANGEL	13	P020226HLLLO.
447	VILLEGAS	MARIA GUADALUPE	5	P020306HLLLO.
448	YANEZ SAGASTA	ANTONIO	5	P020315HLLLO.
449	YANEZ SAGASTA	FREDEBERTO	12	P020213HLLLO.
450	YANEZ MEDINA	REYES ALEJANDRO	12	P020273HLLLO.
451	ZAMORA VAZQUEZ	SAMUEL HECTOR	11	P020141HLLLO.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

**Tabla 13.** Estadísticos de vialidades en el transporte urbano para la ciudad de Hermosillo, Sonora.

Ruta	Longitud de ruta		Total	% Longitud de ruta		Ciclos diarios por ruta	Unidades por ruta	Ciclos totales	Km en		Tiempo	Frecuencia	
	Pavimentada	c/Terracería		Pavimentada	c/Terracería				Pavimento	Terracería			
1 Rojas	31.0	0.8	31.8	97.48	2.52	11	21	231	7,161.0	184.8	84	4.0	
2 Verdes	47.6	5.5	53.1	89.64	10.36	8	26	208	9,900.8	1,144.0	130	5.0	
3 Amarillas	28.0	2.3	30.3	92.41	7.59	10	24	240	6,720.0	552.0	105	4.0	
4 Lázaro Cárdenas	42.7	1.4	44.1	96.83	3.17	8	40	320	13,664.0	448.0	110	6.0	
5 12 de Octubre - Estación	32.0	4.9	36.9	86.72	13.28	8	18	144	4,608.0	705.6	108	6.0	
6 Peni - López del Castillo	54.9	1.7	56.6	97.00	3.00	8	27	216	11,858.4	367.2	138	5.0	
8 Coloso - Los Olivos	31.5	5.8	37.3	84.45	15.55	11	22	242	7,623.0	1,403.6	112	5.0	
9 Amapolas	31.2	4.2	35.4	88.14	11.86	7	13	91	2,839.2	382.2	84	6.0	
10 Sahuaro - Olivares	22.3	4.0	26.3	84.79	15.21	14	22	308	6,868.4	1,232.0	84	4.0	
11 Conasupo - Luis Orci	46.1	1.4	47.5	97.05	2.95	7	24	168	7,744.8	235.2	144	6.0	
12 Ley 57 - Emiliano Zapata	38.5	6.6	45.1	85.37	14.63	7	20	140	5,390.0	924.0	120	6.0	
13 Palo Verde - Simón Bley	32.4	6.4	38.8	83.51	16.49	8	22	176	5,702.4	1,126.4	132	6.0	
14 Palo Verde - 5 de Mayo	37.2	4.0	41.2	90.29	9.71	7	22	154	5,728.8	616.0	132	6.0	
15 Fuentes - Modelo	30.4	0.0	30.4	100.00	0.00	8	18	144	4,377.6	0.0	108	6.0	
16 General - Piña Reforma	18.3	2.3	20.6	88.83	11.17	14	22	308	5,636.4	708.4	130	6.0	
17 Choyal - Primero Hillo.	28.9	4.7	33.6	86.01	13.99	8	26	208	6,011.2	977.6	130	6.0	
18 Multirutas	40.4	0.0	40.4	100.00	0.00	8	42	336	13,574.4	0.0	105	5.0	
19 Circuito Norte	44.5	0.0	44.5	100.00	0.00	8	42	336	14,952.0	0.0	126	6.0	
<b>Totales</b>	<b>637.9</b>	<b>56.0</b>	<b>693.9</b>	<b>91.93</b>	<b>8.07</b>	<b>160.0</b>	<b>451.0</b>	<b>3,970.0</b>	<b>140,360.4</b>	<b>11,007.0</b>	<b>151,367.4</b>	<b>2,082.0</b>	<b>98.0</b>
<b>Promedios</b>	<b>35.4</b>	<b>3.1</b>	<b>38.6</b>	<b>91.9</b>	<b>8.1</b>	<b>8.9</b>	<b>25.1</b>	<b>220.6</b>	<b>7,797.8</b>	<b>611.5</b>	<b>8,409.3</b>	<b>115.7</b>	<b>5.4</b>

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

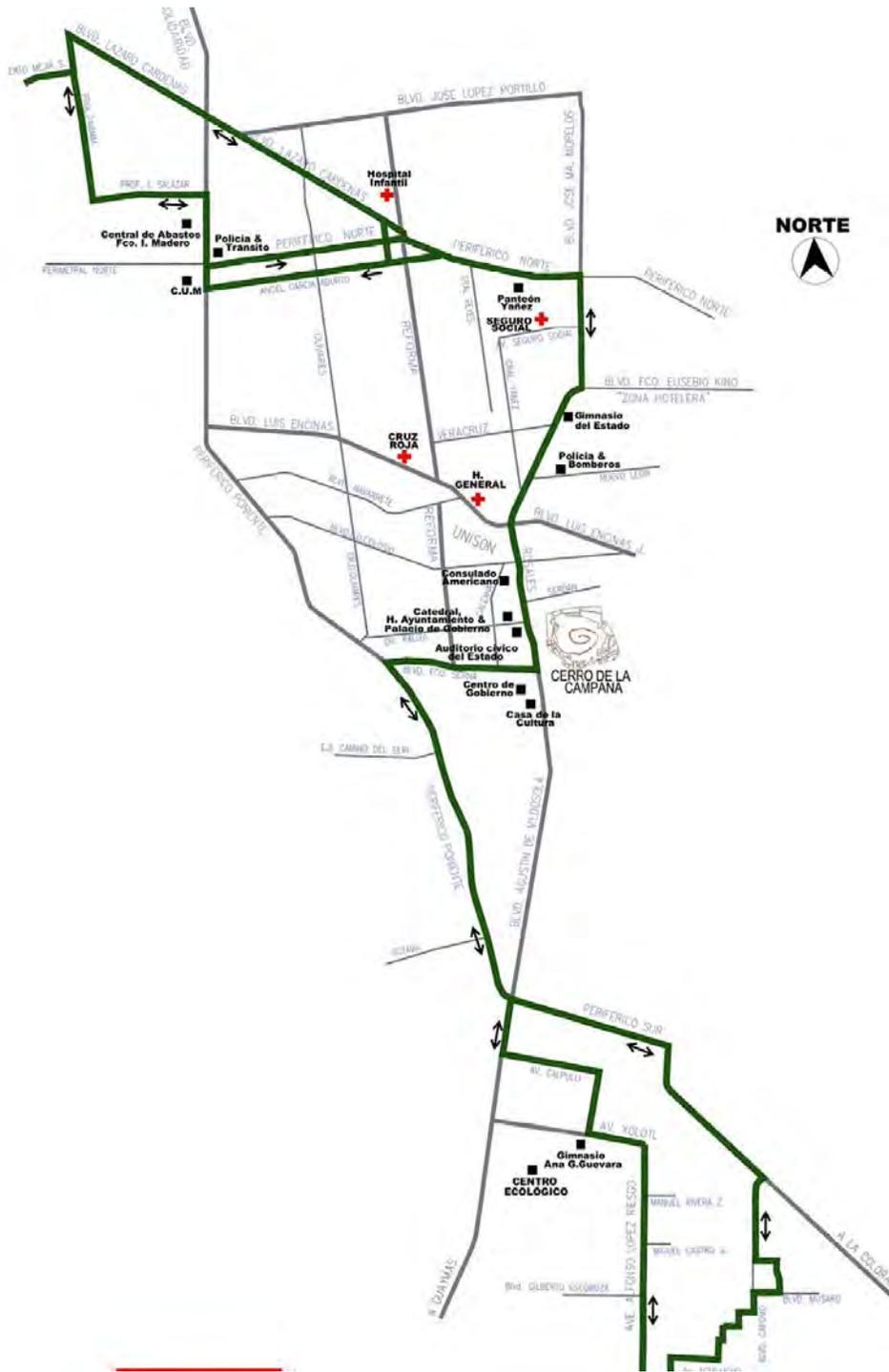
**Tabla 14.** Análisis comparativo de aforos en el servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo (por rutas).

Ruta	2002			2004			Variación	%
	Normal	Especial	Total	Normal	Especial	Total		
1 Rojas	648	430	1,078	644	316	960	-118	-10.95
2 Verdes	453	278	731	450	204	654	-77	-10.53
3 Amarillas	394	345	739	391	253	644	-95	-12.86
4 Lázaro Cárdenas	649	451	1,100	645	331	976	-124	-11.27
5 12 de Octubre - Estación	368	306	674	360	240	600	-74	-10.98
6 Peni - López del Castillo	397	116	513	394	85	479	-34	-6.63
8 Coloso - Los Olivos	547	277	824	543	203	746	-78	-9.47
9 Amapolas	465	165	630	462	121	583	-47	-7.46
10 Sahuaro - Olivares	373	189	562	371	139	510	-52	-9.25
11 Conasupo - Luis Orcí	509	304	813	409	199	608	-205	-25.22
12 Ley 57 - Emiliano Zapata	510	380	890	507	279	786	-104	-11.69
13 Palo Verde - Simón Bley	392	298	690	389	219	608	-82	-11.88
14 Palo Verde - 5 de Mayo	539	209	748	535	153	688	-60	-8.02
15 Fuentes - Modelo	504	195	699	501	143	644	-55	-7.87
16 General - Piña Reforma	570	361	931	566	265	831	-100	-10.74
17 Choyal - Primero Hermosillo	614	350	964	708	289	997	33	3.42
18 Multirutas	525	430	955	480	327	807	-148	-15.50
19 Circuito Norte	470	360	830	424	228	652	-178	-21.45
<b>Totales</b>	<b>8,927</b>	<b>5,444</b>	<b>14,371</b>	<b>8,779</b>	<b>3,994</b>	<b>12,773</b>	<b>-1,598</b>	<b>-11.12</b>
<b>Promedios</b>	<b>496</b>	<b>302</b>	<b>798</b>	<b>488</b>	<b>222</b>	<b>710</b>	<b>-89</b>	<b>-11.12</b>



**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

**Figura 4.** Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta 2 Verde.



Fuente: [www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

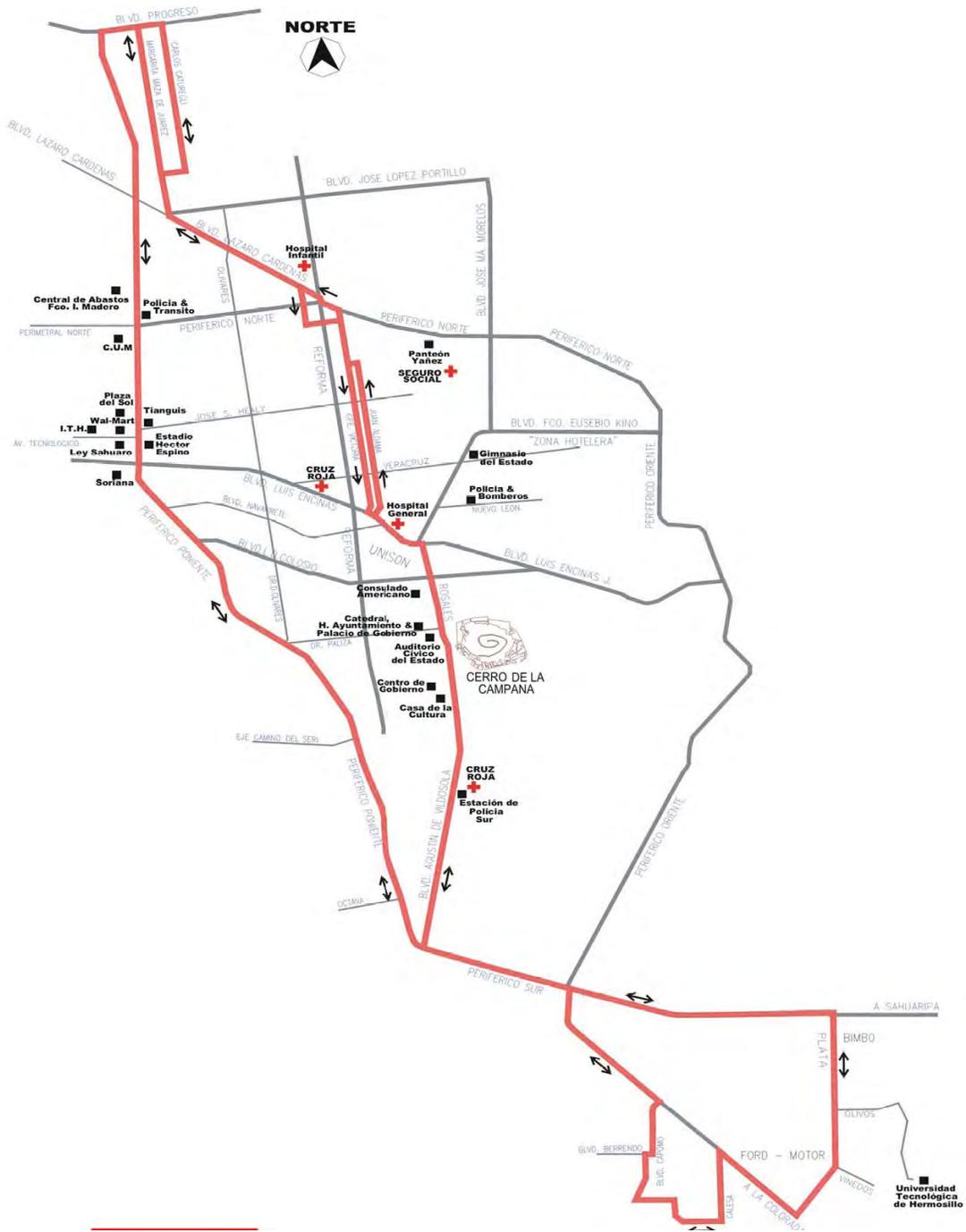
**Figura 5.** Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta 3 Amarilla.



Fuente: [www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

**Figura 6.** Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Lázaro Cárdenas.



Fuente: [www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

**Figura 7.** Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta 12 de Octubre – Estación.

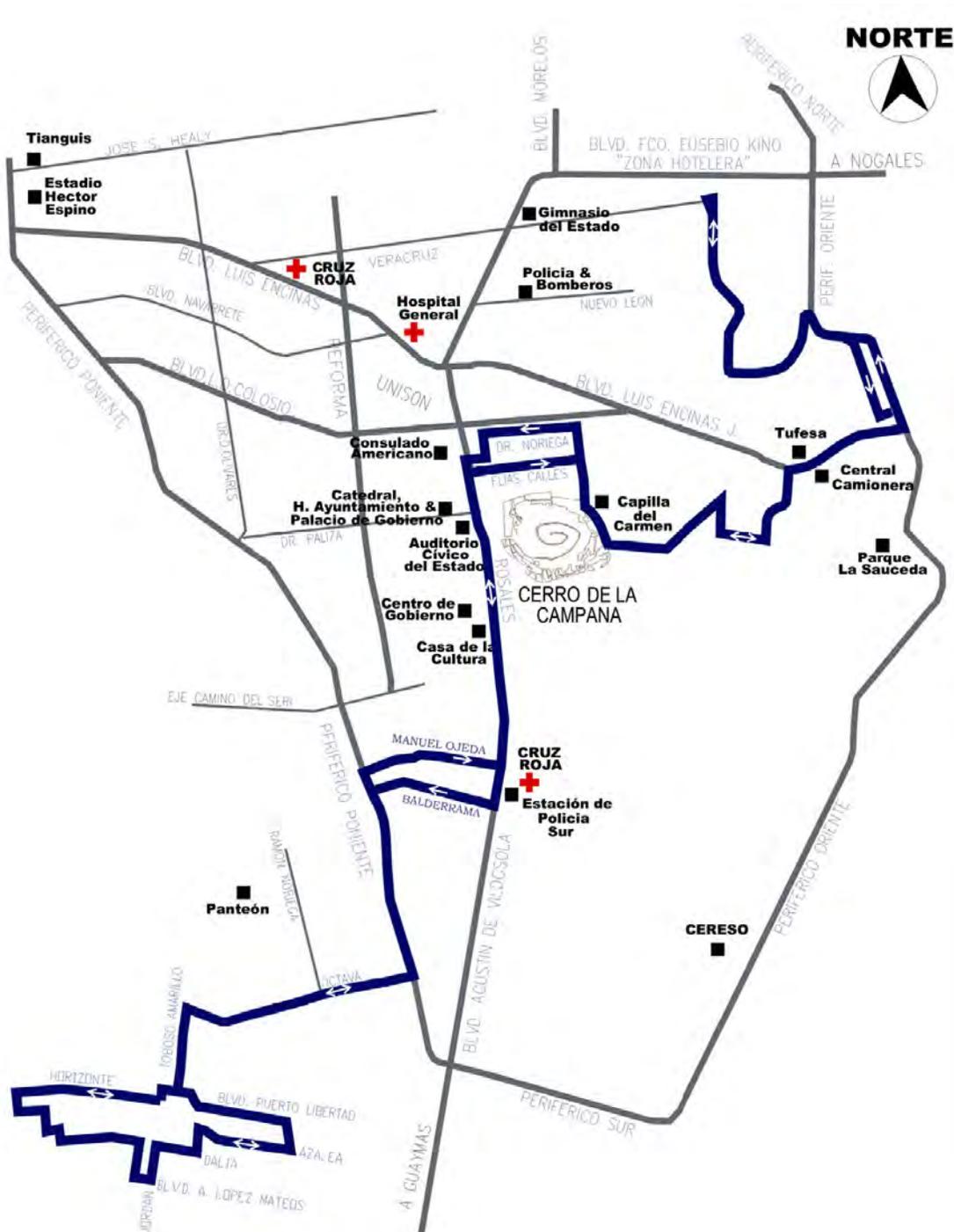


Fuente: [www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)



**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

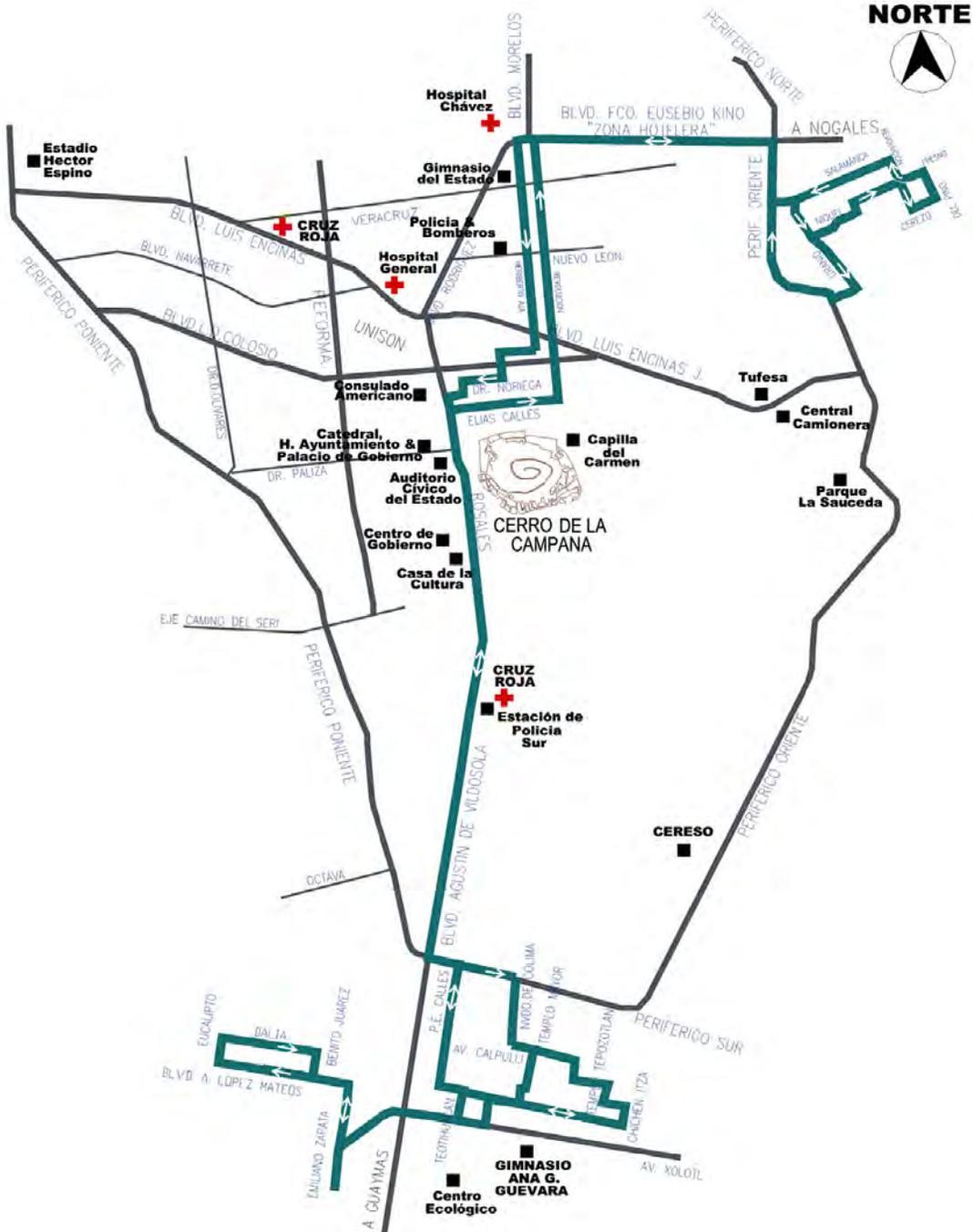
**Figura 9.** Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Coloso – Los Olivos.



Fuente: [www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

**Figura 10.** Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Amapolas.



Fuente: [www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)

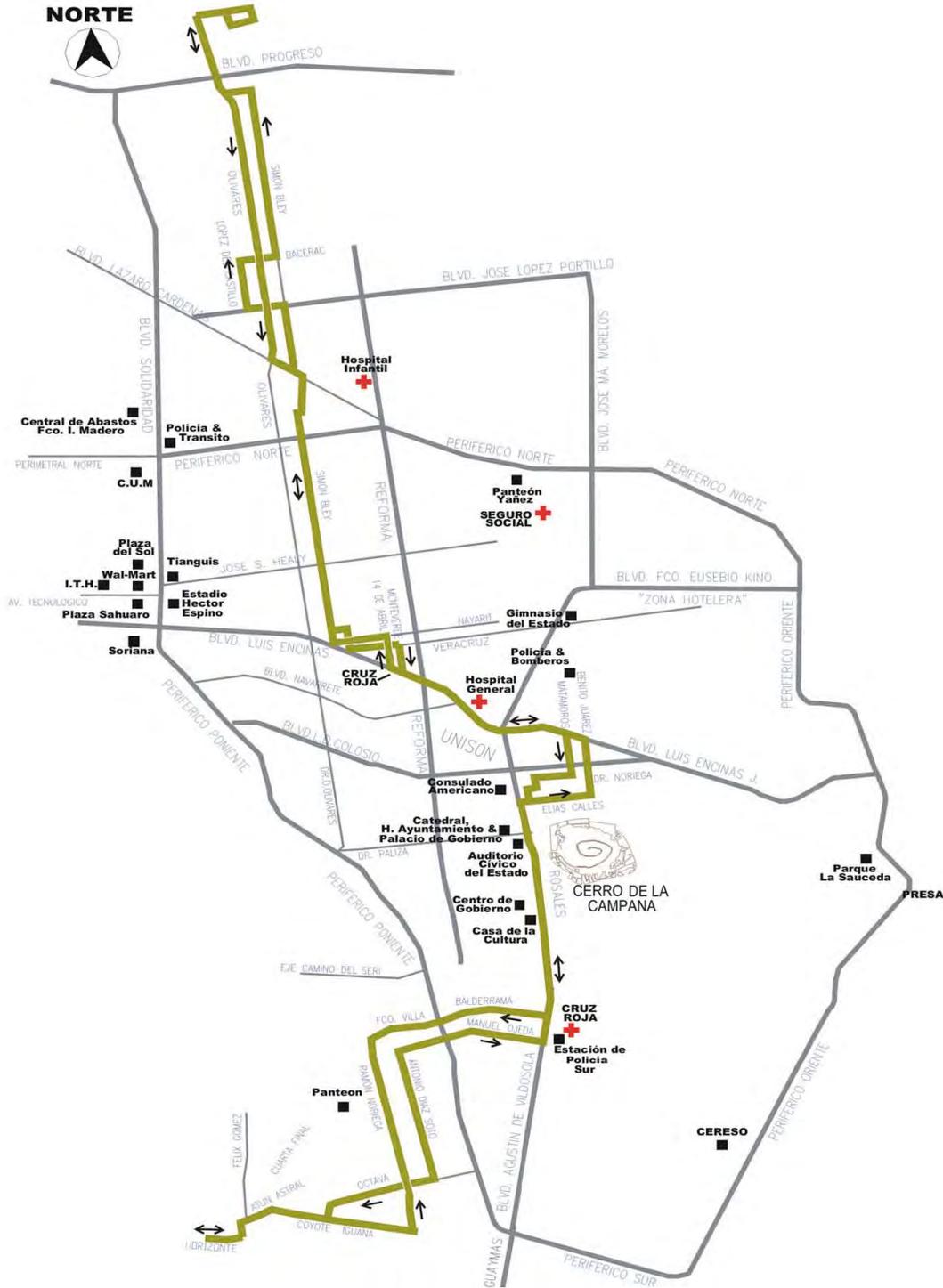






**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

**Figura 14.** Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Palo Verde – Simón Bley.

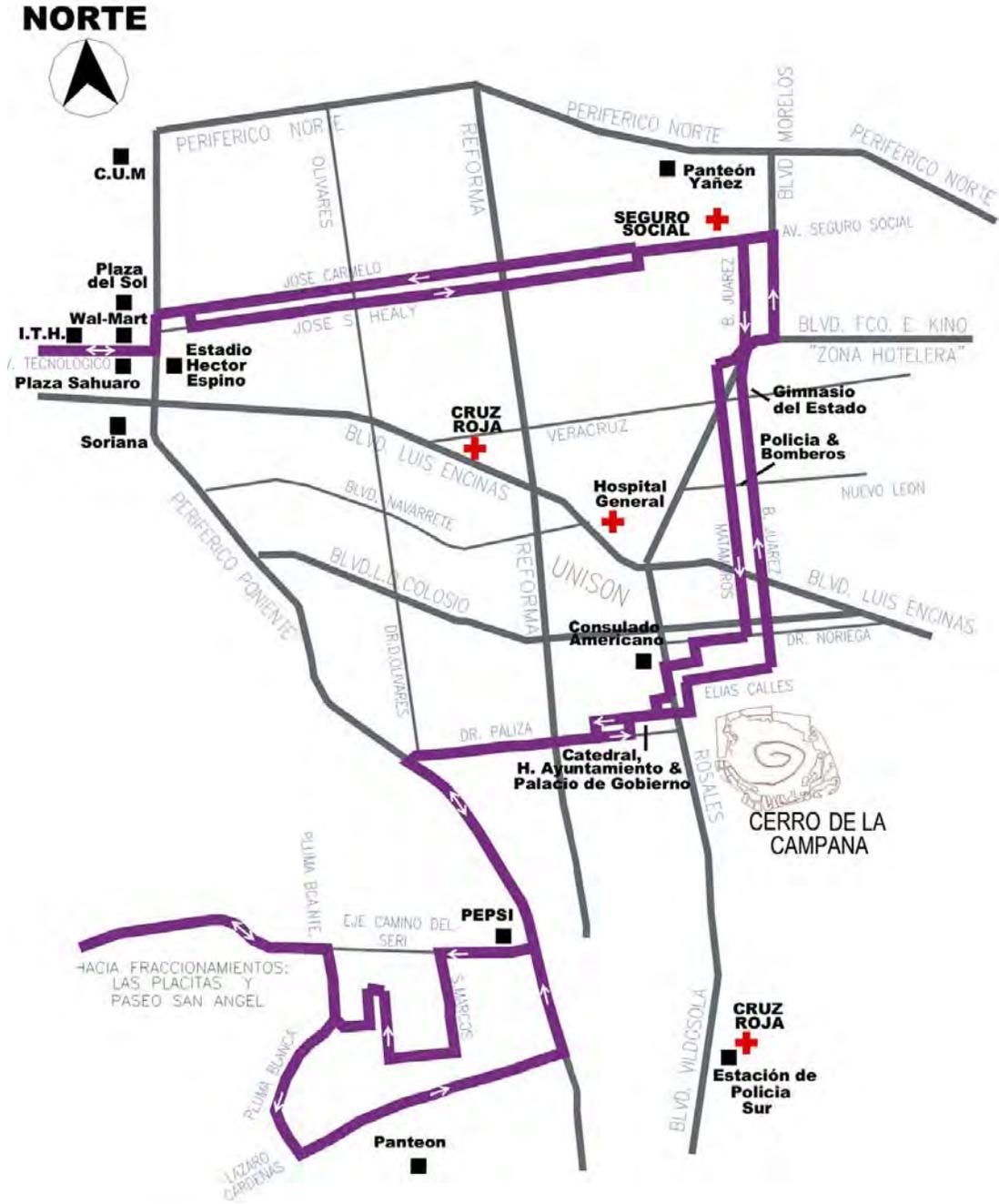


Fuente: [www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)



**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

Figura 16. Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Fuentes – Modelo.  
Fuentes – Modelo.



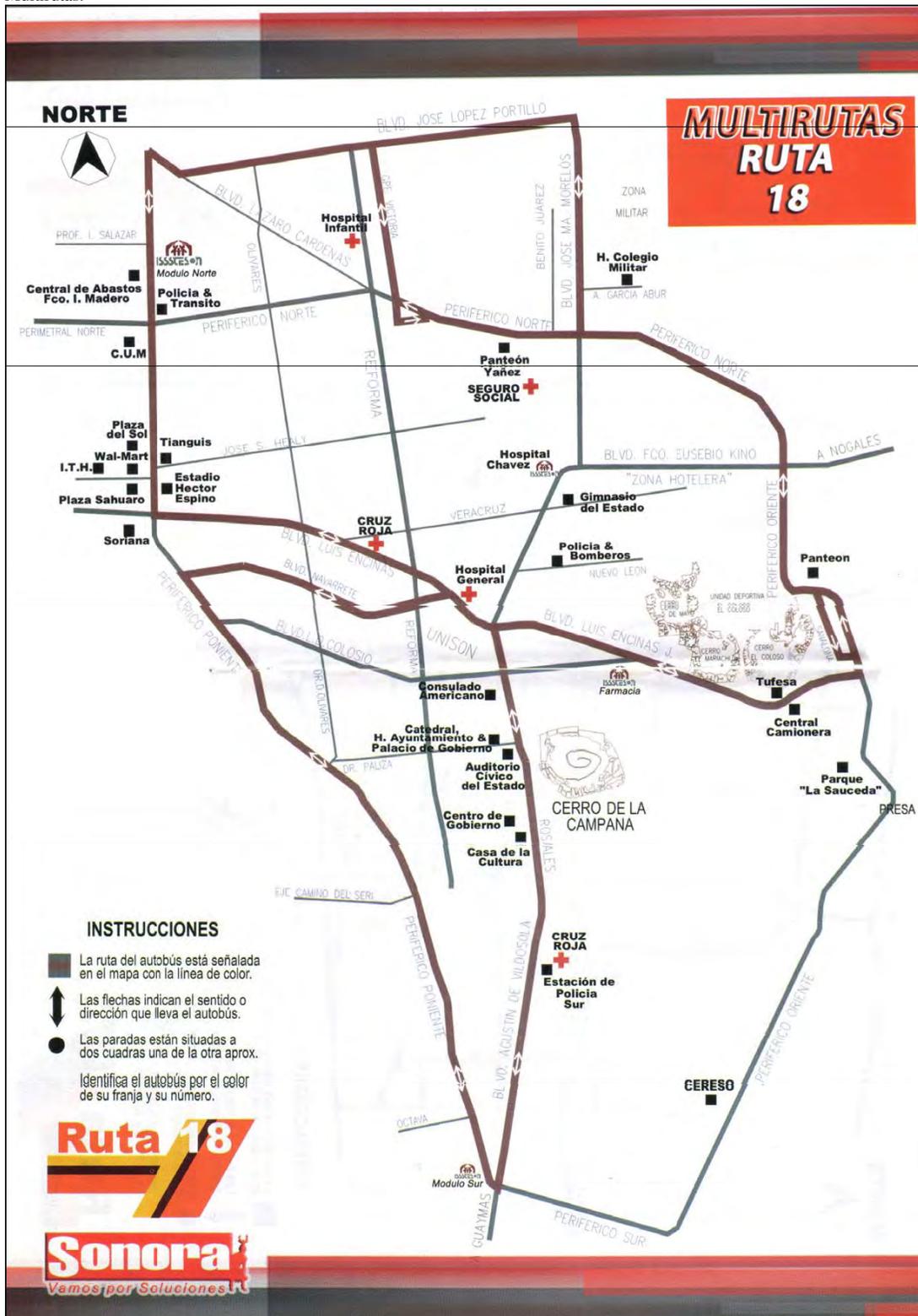
Fuente: [www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)





**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 – 2004.**

**Figura 19.** Mapa del recorrido en el servicio público de transporte urbano de Hermosillo, correspondiente a la ruta Multirutas.



Fuente: [www.sonora.gob.mx](http://www.sonora.gob.mx)



Ilustración 1. Comercialización de concesiones del servicio público de transporte urbano de Hermosillo.

2 K / EL IMPARCIAL **económicos** LUNES 30 de enero del 2006

---

**2.3.11** **Camiones**

---

CONCESIÓN CAMIÓN, buena ruta, depósitos \$1,500 diarios, negociable, oportunidad. 0446621-72-95-51.

---

RENTO CONCESIÓN (sin camión) ruta amarillas. Informes al 216-57-49, (6621)49-10-20.

---

**RETROEXCAVADORAS CATERPILLAR**

Fuente: El Imparcial, Sección económicos del 30 de enero del 2006.

**2.3.11**

## ***Camiones***

CAJA SECA 22 pies, Roccsa 213-78-75.

CAMIONETA RANGER 1996, sin motor  
\$20,000. Informes: al Tel. 215-91-00

CAMION URBANO 1994, reconstruido,  
todo nuevo, sólo o con conseción rentada.  
Informes al 6621-23-83-09, 250-69-61.

VENDO CONSECIÓN Circuito Norte,  
camión Dina 95. Perfectas condiciones.  
Juntas o separados. 215-55-91.

El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004.

Ilustración 2. Solicitud de cesión de derechos de concesión del servicio público de transporte urbano de Hermosillo.

*Atento*  
*adelante*  
*al fondo*

MARCO ANTONIO VIZCAINO M. *Res. 5.5. Form*  
*Exp.*

372/93

*P. 02-346-Hilo* HERMOSILLO SONORA 24 DE SEPTIEMBRE 1993

DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE DEL  
ESTADO DE SONORA.  
C I U D A D.

LIC. BERNARDO SANCHEZ RIOS.

Estimado Lic. Sanchez Rios:

La presente es para informarle que la unidad mini bus No.20 de la Ruta 3 de mi propiedad sera transferida a: SR. JOSE GUSTAVO GONZALEZ TIRADO., persona que le fue presentado a usted, como tambien al Sr. Oscar Granillo, jefe de Ruta.

De la manera mas atenta le pediria que la Concesion saliera a nombre de esta persona.

Agradeciendo las atenciones que tuvieron conmigo durante el tiempo que fui concesionario, asi tambien como su atencion que sea brindada a la presente.

*Atentamente:*  
MARCO ANTONIO VIZCAINO MIRANDA

C.C.P. JOSE GUSTAVO GONZALEZ TIRADO  
C.C.P. OSCAR GRANILLO

*Resolución*  
*03/10/93*  
*Recibo*  
*EL ESTADO*

Fuente: Dirección General de Transporte del Estado de Sonora.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004.**

**Ilustración 3.** Resolución de cancelación de concesión.

RESOLUCION: Hermosillo, Sonora, a los ocho días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y dos.-----  
- - - - Vistos para resolver en definitiva los autos del expediente administrativo número PC-023/92, relativo al procedimiento administrativo de cancelación iniciado en contra del C. MIGUEL ANGEL WONG HENRY, y:-----  
----- R E S U L T A N D O -----  
- - - - 1.- Con fecha cinco de noviembre de mil novecientos noventa y dos, se inició y radicó el procedimiento administrativo de cancelación de la concesión número P-02-346-HLLO., autorizada para la explotación del servicio público de transporte en la modalidad de pasaje, en el sistema urbano, en la ruta CHOYAL-PRIMERO HERMOSILLO, en esta ciudad de Hermosillo, Sonora, en virtud de que el C. MIGUEL ANGEL WONG HENRY, tiene abandonado el servicio concesionado sin autorización previa de las Autoridades de Transporte, ordenándose se notificara la radicación de dicho procedimiento, emplazándolo con las copias simples de Ley, haciéndosele saber que contaba con un término improrrogable de diez días, para que acudiera ante esta Dirección General de Transporte en el Estado, alegando lo que a su derecho conviniera y ofreciera las pruebas y defensas que considerara pertinentes, debiendo señalar domicilio para oír y recibir notificaciones, apercibiéndosele de que en caso de no hacerlos así, las subsiguientes, aún las de carácter personal se le harían por estrados en la Dirección General de Transporte y la Delegación Regional respectiva.-----  
- - - - 2.- Con fecha diez de noviembre de mil novecientos noventa y dos, quedó debidamente notificado el C. MIGUEL ANGEL WONG HENRY, del acuerdo de radicación del procedimiento administrativo de cancelación que nos ocupa y ya mencionado.-----  
- - - - En virtud de las constancias existentes en autos y habiéndole transcurrido el término al C. MIGUEL ANGEL WONG HENRY, para que presentara las defensas y excepciones que a su derecho convinieran, el mismo no compareció dentro de dicho término prescribiéndole por consecuencia su derecho para hacerlo, por tal motivo y dado el estado que guardan los autos, esta Autoridad está en posibilidades de resolver la presente causa.-----  
- - - - Con los anteriores elementos quedó integrado el presente procedimiento, los que son bastantes y suficientes para resolver y dictar resolución, misma que se dicta bajo los siguientes:-----  
----- C O N S I D E R A N D O S -----  
- - - - 1.- El suscrito Director General de Transporte en el Estado, es competente para conocer y resolver el presente asunto - - -

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004.**

administrativo, conforme a la delegación de facultades otorgadas a su favor por el Ejecutivo del Estado, contenidas en acuerdo publicado en el Boletín Oficial número 40 de fecha diecinueve de mayo de mil novecientos ochenta y seis.-----

- - - II.- Ahora bien del análisis de las constancias que obran en autos del expediente en que se actúa y que hacen prueba plena, se acredita que el C. MIGUEL ANGEL WONG HENRY, concesionario autorizado para explotar el servicio público de transporte en la modalidad de pasaje, en el sistema urbano, en la ruta: -- CHOYAL-PRIMERO HERMOSILLO, en esta ciudad de Hermosillo, Sonora, según concesión número P-02-346-HLLO., tiene abandonado el servicio público concesionado sin autorización previa de las Autoridades de Transporte, tal y como se desprende de las actas de supervisión sobre la explotación del servicio público que obran en el sumario, razón por la cual se inició en su contra este procedimiento de cancelación y en virtud de haberle transcurrido el plazo concedido para presentar las defensas y excepciones que tuviera que hacer y a su derecho convinieran, el mismo no compareció dentro de dicho término, prescribiéndole su derecho para hacerlo, aceptando así tácitamente tener abandonado el servicio público de transporte que le fué concesionado.-----

- - - III.- Consecuentemente por lo anterior, es de procederse como se procede a decretar la cancelación de la concesión número P-02-346-HLLO., expedida a favor del C. MIGUEL ANGEL WONG HENRY, en la modalidad y sistema anteriormente señalados, quedando por consecuencia la misma a disposición de las Autoridades de Transporte.-----

- - - Por lo expuesto y fundado en los Artículos 1º, 2º, 5º, 6º, 9º Fracción IV, inciso e), 41 Fracciones I y IX, 42, 43, 44 y demás relativos de la Ley número 120 de Transporte para el Estado, se dicta resolución bajo los siguientes puntos:-----

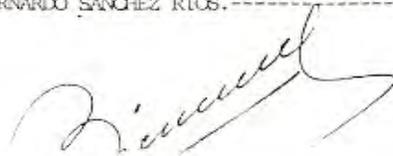
----- R E S O L U T I V O S -----

- - - PRIMERO: El suscrito Director General de Transporte del Estado, es competente para conocer y resolver el presente procedimiento administrativo.-----

- - - SEGUNDO: Se decreta la cancelación de la concesión número P-02-346-HLLO., autorizada a favor del C. MIGUEL ANGEL WONG HENRY, para explotar el servicio público de transporte en la modalidad de pasaje, en el sistema urbano, en la ruta CHOYAL-PRIMERO HERMOSILLO, en esta ciudad de Hermosillo, Sonora, quedando la misma a disposición de las Autoridades de Transporte.-----

----- N O T I F I Q U E S E -----

- - - ASI LO RESOLVIÓ Y FIRMA EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE EN EL ESTADO, LICENCIADO BERNARDO SANCHEZ RIOS.-----



**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004.**

**Ilustración 4.** Resolución de adjudicación de derechos de concesión.

RESOLUCION: Hermosillo, Sonora, a los once días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y dos.-----

----- Vistos los autos del expediente administrativo número PAD--005/92, relativo a la solicitud de adjudicación de derechos de concesión, para explotar el servicio público de transporte en la modalidad de pasaje, en el sistema urbano, en Hermosillo, Sonora, formulada por el C. MARCO ANTONIO VIZCAINO MIRANDA, y :-----

----- R E S U L T A N D O -----

----- UNICO: Por resolución de fecha ocho de diciembre de mil novecientos noventa y dos, se decretó la cancelación de la concesión número P-02-346-HLLO., autorizada para la explotación del servicio público de transporte en la modalidad de pasaje, en el sistema urbano, en Hermosillo, Sonora, en virtud de que el C. MIGUEL ANGEL WONG HENRY, original concesionario había abandonado injustificadamente la explotación del servicio concesionado, quedando facultadas las Autoridades de Transporte para designar nuevo titular.-----

----- Los anteriores elementos son bastantes para dictar resolución en el presente asunto, misma que se dicta bajo los siguientes:

----- C O N S I D E R A N D O S -----

----- I.- Del examen de las constancias en estudio, se desprende que, la concesión número P-02-346-HLLO., autorizada para la explotación del servicio público de transporte en la modalidad de pasaje, en el sistema urbano, en Hermosillo, Sonora, fué cancelada por abandono de servicio y por tal motivo quedó a disposición de las Autoridades de Transporte para designar nuevo titular.-----

----- II.- El Artículo 61 relativo a la obligación de las personas concesionadas, en su Fracción I establece: "Prestar el servicio sujetándose estrictamente a los términos de su concesión", lo que conlleva, que de no ser así, se aplicará lo estatuido por el Artículo 41 específicamente en la Fracción I, que reza: "Por suspender el servicio público concesionado sin previa autorización de la Dirección General de Transporte".-----

----- Ahora bien, el Artículo 1º de la Ley de la materia establece que las disposiciones de ésta son de orden público y de interés social, es decir, su normatividad está encauzada a que la prestación del servicio público de transporte satisfaga las necesidades del usuario, de tal manera, que si el concesionario incumple esta exigencia, se anula el permiso otorgado quedando expedito al derecho de esta Dependencia para sustituir al titular de la concesión -

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004.**

inactiva y en virtud del carácter público que reviste la prestación del servicio, es procedente, como se procede, resolver que la concesión número P-02-346-HLLO., para prestar el servicio público de transporte en la modalidad de pasaje, en el sistema urbano, en Hermosillo, Sonora, sea explotada en lo sucesivo por el C. MARCO ANTONIO VIZCAINO MIRANDA, quien previamente ha demostrado cumplir cabalmente con los requisitos del Artículo 22 del ordenamiento en mención.-----

----- Por lo anteriormente expuesto y fundado en los Artículos 1º, 2º, 5º, 6º y relativos de la Ley número 120 de Transporte para el Estado de Sonora, y conforme delegación de facultades otorgadas a su favor por el C. Gobernador Constitucional del Estado, contenidas en acuerdo publicado en el Boletín Oficial número 40 de fecha diecinueve de mayo de mil novecientos ochenta y seis, es de dictarse como se dicta resolución bajo los siguientes puntos:-----

----- R E S O L U T I V O S -----

----- PRIMERO: Con base en los argumentos contenidos en el Capítulo de Considerandos de esta resolución, se prueba la adjudicación de los derechos de la concesión número P-02-346-HLLO., autorizada para la explotación del servicio público de transporte en la modalidad de pasaje, en el sistema urbano, en la ruta número "tres", en Hermosillo, Sonora, a favor del C. MARCO ANTONIO VIZCAINO MIRANDA.-----

----- SEGUNDO: Previo pago de los derechos que exige la Ley de Ingresos del Estado en vigor, expídase el permiso correspondiente al C. MARCO ANTONIO VIZCAINO MIRANDA, para explotar el servicio público de transporte en la modalidad de pasaje, en el sistema urbano, en la ruta número "tres", en Hermosillo, Sonora, concediéndosele TREINTA DIAS hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación de la presente resolución, para que inicie el servicio que se autoriza, y para que dentro del mismo término presente la unidad con la que prestará dicho servicio, apercibiéndosele de que en caso de no hacerlo en el término señalado, se iniciará el procedimiento de cancelación, conforme a la Fracción III del Artículo 41 de la Ley número 120 de Transporte para el Estado de Sonora.-----

----- N O T I F I Q U E S E -----

----- ASI LO RESOLVIO Y FIRMA EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE SONORA, LICENCIADO BERNARDO SANCHEZ RIGS.-----

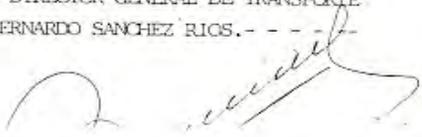


Ilustración 5. Contrato de compraventa.

CONTRATO DE COMPRA-VENTA CON RESERVA DE DOMINIO Y GARANTIA PRENDARIA, QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL FIDEICOMISO DEL TRANSPORTE URBANO DEL ESTADO DE SONORA, REPRESENTADO POR EL C. LICENCIADO BERNARDO SANCHEZ RIOS, EN SU CARACTER DE SECRETARIO TECNICO DEL COMITE TECNICO, A QUIEN EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARA "EL FIDEICOMISO" Y POR LA OTRA EL C. MARCO ANTONIO VIZCAINO MIRANDA, A QUIEN EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARA "EL CONCESIONARIO", AL TENOR DE LAS SIGUIENTES DECLARACIONES Y CLAUSULAS:

### DECLARACIONES

- 1.- Declara "El Fideicomiso" que es un organismo financiero con personalidad jurídica y patrimonio propio, que ha sido constituido para apoyar el programa de modernización de equipo de transporte en el Estado de Sonora, a través de la compra-venta de unidades nuevas o usadas.
- 2.- Declaran "El Fideicomiso" y "El Concesionario" que el objeto de este contrato es la venta de una unidad tipo **MICROBUS** -----, la que será utilizada en la prestación del servicio público de transporte urbano en la ciudad de **HERMOSILLO** -----, amparada en la concesión número ----- de la cual es titular "El Concesionario".

En base a las anteriores Declaraciones ambas partes suscriben el presente contrato, sujetándose a las siguientes:

## C L A U S U L A S

PRIMERA: "El Fideicomiso" vende a "El Concesionario" una unidad tipo  
MICROBUS , Marca FORD , Modelo 1992  
Número de serie AC3PMG 68893 , misma que es entregada a la  
firma del presente contrato y que es recibida a satisfacción por "El Concesionario", y  
será utilizada, en la prestación del servicio concesionado, en la ruta autorizada, y en  
sustitución de la que opera actualmente.

SEGUNDA: El precio pactado en esta operación lo constituye la cantidad de:  
\$ 83'000,000.00 M.N.----- , más la tasa de interés que se fije entre los  
contratantes, misma que será cubierta por "El Concesionario" a "El Fideicomiso" en  
pagos semanales.

TERCERA: "El Concesionario" faculta al "Fideicomiso" a contratar seguro del  
viajero y responsabilidad civil para protección de la unidad durante el primer año  
de servicio. Los siguientes años será "El Concesionario" el responsable de contratar  
la protección. El valor de las primeras correrá por cuenta del "Concesionario".

CUARTA: "El Concesionario" otorga a "El Fideicomiso" como garantía prendaria  
para el cumplimiento de éste contrato los derechos derivados de la concesión  
descrita en el número dos de Declaraciones.

QUINTA: En caso de que "El Concesionario" no cubra el pago de 6 ó más  
amortizaciones semanales, "El Fideicomiso" podrá dar por vencidos los pagos subsi-  
guientes y dar por rescindido el presente contrato.

SEXTA: Las partes designan sus domicilios para todos los efectos legales del  
presente contrato los siguientes:

"El Fideicomiso" : MORELIA Y PINO SUAREZ N° 199  
COLONIA "CENTRO"

"El Concesionario" : NAYARIT N° 130  
DESP. 3

SEPTIMA: Para el conocimiento, cumplimiento o interpretación del presente  
contrato, las partes se someten expresamente a la competencia de los Tribunales de  
la Ciudad de Hermosillo, Sonora, o a elección de "El Fideicomiso", renunciando "El  
Concesionario" expresamente a cualquier Jurisdicción que le corresponda por razón  
de domicilio.

**El servicio público de transporte urbano de la ciudad de Hermosillo:  
Análisis de los procedimientos administrativos de la concesión 1982 - 2004.**

Leído que fué el presente contrato y enterados de su alcance y consecuencias legales, las partes se manifiestan conformes de su contenido, lo firman y ratifican en presencia de los testigos, en la Ciudad de Hermosillo, Sonora, a los 26 días del mes de JUNIO de mil novecientos noventa y DOS.

  
"EL CONCESSIONARIO"  
  
LIC. NARCISO MARISCAL GONZALEZ  
TESTIGO

  
"EL CONCESSIONARIO"  
  
LIC. CESAR ARTURO LAGARDA CASTRO  
TESTIGO

**Fuente:** Dirección General de Transporte del Estado de Sonora.