

# Las iniciativas innovadoras del Gobierno del Estado de Hidalgo, el caso del sistema bus rapid transit (BRT) “Tuzobús” en la ciudad de Pachuca de Soto.

---

*Autores: Joaquín García Hernández y Jovany Hernández López<sup>1</sup>  
Procedencia: Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo.*

Los intentos de innovación para la implantación de un sistema de transporte “Bus Rapid Transit” (BRT) en la ciudad de Pachuca de Soto y su zona metropolitana obedece a la reciente proyección de méritos políticos del gobierno del Estado de Hidalgo (2008). En la prolongada etapa previa (1942-2007), la autoridad estatal inició la práctica de autorizar concesiones mediante la especulación a través de intermediarios políticos. Durante la etapa relativa al intento de cambio (2004-2012), la autoridad estatal ha conservado el mecanismo de concesiones especulativas y en paralelo ha realizado varios proyectos BRT cuya mayor imprecisión es la reorganización política del gremio transportista. Palabras clave: innovación, BRT, especulación, reorganización, intentos.

---

<sup>1</sup>Joaquín García Hernández es Licenciado en Derecho (Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo UAEH) y Maestro en Administración Pública (Universidad Anáhuac, mención honorífica) desde 2006 Profesor Investigador del Área Académica de Ciencias Políticas y Administración Pública de la UAEH Email: [quinogh05@hotmail.com](mailto:quinogh05@hotmail.com) Jovany Hernández López es licenciado en Ciencias Políticas y Administración Pública (Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo), estudiante de la Maestría en Gobierno y Gestión Local (Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo). Email: [jov\\_as29@hotmail.com](mailto:jov_as29@hotmail.com)

El propósito de esta ponencia obedece a la reciente proyección de méritos políticos del gobierno del Estado de Hidalgo (2008) relativo a la implantación de un sistema de transporte “*Bus Rapid Transit*” (BRT) denominado “*Tuzobús*” en la ciudad de Pachuca, lo cual se traduce en un intento de innovación para la administración del sector correspondiente. Durante la prolongada etapa previa (1942-2007), la autoridad estatal inició la práctica de autorizar concesiones mediante la especulación a través de intermediarios políticos y durante la etapa relativa al intento de cambio (2004-2012), la autoridad estatal ha conservado el mecanismo de concesiones especulativas y en paralelo ha realizado varios proyectos BRT cuya mayor imprecisión es la reorganización política del gremio transportista.

Comenzaremos poniendo como ejemplo el modelo exitoso de BRT de la ciudad de Curitiba (Paraná, Brasil) entendido como innovación incremental objetivamente enfocada al desarrollo económico y social de su región metropolitana. La práctica de las siete acciones siguientes, le han consolidado como modelo de autonomía local en América Latina:

Primera acción, se aplicaron innovaciones administrativas en su modalidad de descentralización desde el gobierno estatal hacia la autoridad municipal de mayor jerarquía, primero en materia de servicios públicos y más tarde en la administración urbana.

Segunda acción, se analizaron desde el ámbito administrativo local la producción urbano-económica como principal fuente de oportunidad, derivando de ese análisis la planeación del desarrollo urbano curitibano sobre tres funciones básicas a manera de directrices integradas: el uso del suelo, el transporte masivo y el sistema vial.

Tercera acción, se establecieron de manera franca y específica los corredores estructuradores sobre vías consolidadas existentes en comercio y servicios, que además concurrían en el centro de la ciudad y que se podían prolongar hacia sub-centros, de tal modo que se articularon los polos de inversión a la vez que se facilitó el acceso poblacional desde los barrios y suburbios donde habitaba la clase trabajadora.

Cuarta acción, se trabajó enfocada y decididamente en las adecuaciones del transporte según el patrón urbano establecido, la mayor movilidad de la población fue facilitada con el establecimiento de la tarifa única y con la implantación de las terminales de integración, por su parte, en el ámbito urbano se dio el ajuste de densidades y de mezclas de uso del suelo que ratificaron y vigorizaron la función económica de Curitiba como principal ciudad del conjunto metropolitano.

Quinta acción, se aplicaron innovaciones tecnológicas graduales en el transporte, las cuales iniciaron con la modificación del tamaño y la frecuencia de las unidades para pasar a la evolución del boletaje, el mobiliario y el control de las emisiones contaminantes.

Sexta acción, se instrumentaron innovaciones administrativas en la gestión financiera y organizativa, de tal modo que la URBS se fue consolidando como rectora eficaz del sistema BRT al operar un sistema efectivo de financiamiento compartido y al resolver de manera integral el tránsito de la ciudad principal.

Séptima acción, se impulsaron innovaciones administrativas en cuanto a una coordinación intergubernamental que surge de la negociación, con pleno respeto a la autonomía municipal, para permitir la operación metropolitana de “*consorcios intermunicipales*” de transporte colectivo de pasajeros.

Desde esta perspectiva podemos mencionar que este tipo de estudios y proyectos ya se han aplicado en otros países Latinoamericanos, como es el caso de; Venezuela, Argentina, Colombia, e incluso en otras ciudades de México, también un ejemplo de un caso exitoso de ello es el municipio de León.

La influencia franca Curitiba-León nació cuando en octubre de 1993 el alcalde leonés visitó el llamado “*milagro curitibano*” y se interesó en reproducir sus proyectos (IMPLAN, 2005: 1). Por lo que para el año de 1994 se integró el Plan Integral de Transporte Urbano de León (PITUL), junto con la creación del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) , dando inicio así a los proyectos de planeación y de transporte bajo una implementación paralela entre estos dos organismos.

Para el año 2003 se creó el Sistema Integral de Transporte Optibus (SIT Optibus), lo cual significó la adecuación del transporte sin el ajuste incremental de los usos del suelo urbanos y la implementación de innovaciones tecnológicas a excepción del uso de combustibles modificados. Finalmente, es necesario señalar que en la experiencia del sistema de transporte de León no ha aplicado aún la séptima acción del modelo curitibano, aquella relativa a la *coordinación externalizada en sistemas metropolitanos*. Como punto a favor, el IMPLAN ha tenido ya experiencia en la planeación estratégica de la región bajío, tal es el caso de la elaboración del Plan de Desarrollo de la Región III Centro Oeste con visión 2025.

A partir de lo anterior, podemos realizar la comparativa con el proyecto “*Tuzobús*” de Pachuca de Soto se realiza en torno a los antecedentes técnico-económicos, jurídicos, administrativos y estratégicos.

En la actualidad se han identificado 68 empresas y organizaciones de transporte público que operan en la Zona Metropolitana de Pachuca. 36 empresas y organizaciones de Pachuca prestan su servicio en 59 rutas. 32 empresas y organizaciones de 12 municipios que ingresan a Pachuca dando un parque vehicular total de 970 unidades al servicio del transporte público local de los cuales 267 son autobuses, 687 son UrVan y 16 Van Ram.

En lo correspondiente a los antecedentes jurídicos los mecanismos de intervención gubernamental han sido instrumentados (desde 1942) para mediar entre el interés público y los aprovechamientos o conflictos de un gremio transportista que surgió de manera espontánea. A lo cual recientemente (2001) se sumó una vaga insinuación jurídica que apunta hacia el cambio estructural del transporte en el estado. Por su parte, los derechos de los ciudadanos involucrados en el servicio son enfáticos sólo para el gremio transportista, vislumbrándose un acomodo gradual entre esos derechos y una incidencia gubernamental que apunta hacia mayores niveles de control jerárquico. Por otra parte, los derechos del viajero han sido muy estables durante el periodo analizado y sólo resultan aplicables a la eventualidad de los viajes, no así para conceder *voz ciudadana* a efecto de que ésta incida en las características del servicio que se requiere.

En lo referente a los antecedentes administrativos destacan dos aspectos, el primero se refiere a la complejidad burocrática del Instituto Estatal del Transporte (IET) como opción organizativa reivindicadora: un nutrido consejo como órgano supremo que aparentemente vincula con otros sectores administrativos; y una estructura íntimamente relacionada con el gasto para modernizar, reiniciar el registro, supervisar, capacitar y, muy tardíamente, empezar un estudio de movilidad. El segundo aspecto se relaciona con la ineficiencia evidente de los antecedentes del Instituto Estatal del Transporte: un

departamento centralizado y sectorizado con el de “tránsito” desde 1942, al cual se le adicionó seguridad pública y un área de “ingeniería de tránsito” en la década de los setentas. En conjunto, la administración gubernamental del transporte público ha tenido adecuaciones desesperadamente lentas cuya efectividad resulta todavía un asunto pendiente.

Los antecedentes estratégicos indican que la planeación gubernamental del desarrollo ha incluido el tema del servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros en los instrumentos correspondientes a los últimos seis periodos gubernamentales, iniciando en 1981 e incluyendo el sexenio actual.

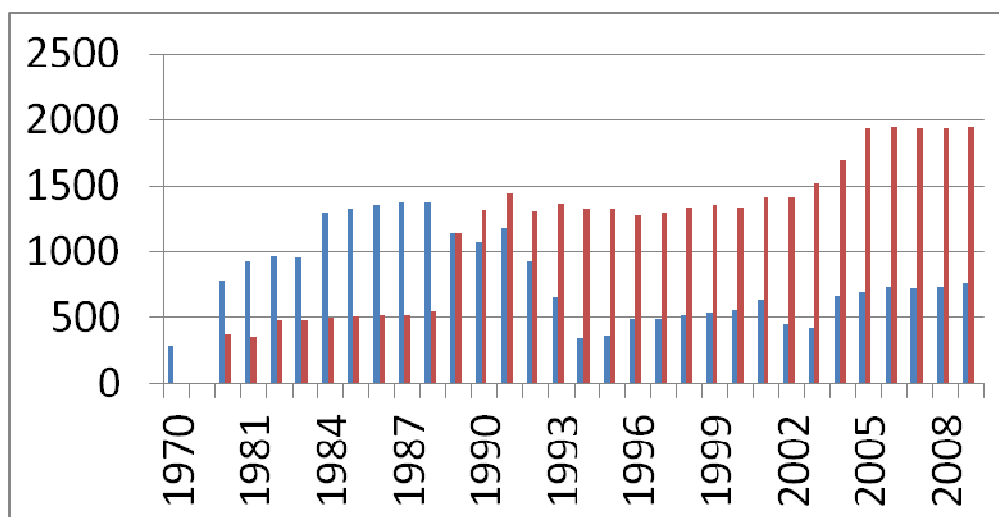
En la actualidad la ciudad de Pachuca de Soto y su zona metropolitana han presentado en las últimas tres décadas un crecimiento de gran magnitud, esto ha originado que a partir de la década de los ochentas el crecimiento urbano haya generado la necesidad de incrementar las rutas de transporte público, en cuyo caso, la autoridad estatal ha optado por autorizar nuevas concesiones de diferentes rutas de transporte colectivo mediante un esquema tradicional y sin evolucionar hacia la gestión estratégica, consecuentemente la autoridad estatal y los concesionarios han desatendido sistemáticamente la reorganización social y técnica del servicio de transporte.

En el caso de la zona en estudio cuenta con una población de 511,981 habitantes según el último censo del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI: 2011) es la de mayor crecimiento poblacional de México en los últimos años, y al parecer dicha zona padece deficiencias en el transporte público urbano, pues el 75% de los habitantes son trasladados en unidades de dicho transporte.

Actualmente cuenta con diferentes modalidades de transporte público como son: colectivo en ruta, alquiler de sitio, materiales para construcción, pipas de agua, servicios funerarios, carga ligera y transporte escolar.

El transporte colectivo consta de 93 rutas siendo una numeración consecutiva de la 1 a la 93. Este servicio es prestado por autobuses, microbuses, camionetas tipo van, (conocidas como las llamadas combis), incluso también, unidades entre microbús y autobús para 22 pasajeros, todas éstas transitan en la ciudad de Pachuca y en los demás municipios que conforman la zona metropolitana (Mineral del Monte, Mineral de la Reforma, San Agustín Tlaxiaca, Epazoyucan, Zapotlán y Zempoala). En el siguiente grafico señalaremos la tendencia de sustitución del número de camiones con la cantidad de automóviles públicos (Combis).

**Gráfico 1.- Registro de camiones y de automóviles públicos de pasajeros durante el periodo 1970-2009, según el INEGI.**



**Nota:** Los registros de camiones públicos de pasajeros corresponden a las columnas en azul, mientras que las columnas en rojo se relacionan con los registros de automóviles públicos.

**Fuente:** Gráfico elaborado por los autores con datos obtenidos de anuarios estadísticos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) correspondientes a los años de 1970 a 2009. Estos anuarios están disponibles en línea (<http://www.inegi.org.mx/sistemas/productos/>) a partir de la versión 1980.

La evolución de la proporción entre camiones y automóviles públicos que sirven a la ciudad de Pachuca de Soto evidencia que la burocracia estatal del transporte público no ha orientado su desempeño hacia la transportación masiva de pasajeros, por el contrario, durante gran parte del periodo 1980-2009 la tendencia ha sido permitir la reducción del número de camiones y el aumento en la cantidad de automóviles públicos.

El servicio de transporte colectivo en la zona ha tenido un crecimiento bastante importante pues según el Director del IET Roberto Terán Contreras hace 5 años había poco más de 50 rutas, eso significa que estos últimos años ha crecido un 46.5%, aproximadamente casi el doble de lo existente hace 5 años teniendo un total de 1,289 unidades que prestan este tipo de transporte en la actualidad.<sup>2</sup>

Ahora bien, en la misma entrevista realizada al director del IET comentó que hay 22 paraderos oficiales los cuales se encuentran en el centro de la ciudad,<sup>3</sup> esto quiere decir que todas las unidades del transporte colectivo transitan por las principales calles y avenidas de la zona, y si a esto le sumamos los demás servicios de transporte público (taxis, agua potable, grúas, carga ligera, escolar etc.) y los demás automóviles que en general circulan por la zona, sin duda hay un mal uso del espacio vial, tráfico y derroche de recursos energéticos.

Ese incremento en el número de vehículos llama a la reflexión ya que en los últimos años en otras metrópolis de México y América Latina las grandes inversiones en transporte han estado asociadas a la construcción y modernización de la red de transporte masivo, sin embargo, la red vial de la zona de Pachuca no ha experimentado cambios relevantes ni en

---

<sup>2</sup> Entrevista con el Director del Instituto Estatal del Transporte, Roberto Terán Contreras, Periódico Sol de Hidalgo, 16 de Abril 2012.



su longitud, ni en sus condiciones de operación y ha derivado en un mayor grado la congestión de la misma conservando un sistema tradicional de transporte que se traduce en un deficiente servicio ofrecido a los usuarios.

En este sentido podemos observar que en las zonas metropolitanas el transporte público de pasajeros es uno de los principales agentes estructuradores de las ciudades que forman la metrópoli, pues su papel es trascendental para vincular el desarrollo urbano al desarrollo económico y social.

Ahora bien, el sistema vial de Pachuca puede describirse como una estructura formada por avenidas radiales con respecto a los principales ejes carreteros, mismos que comunican con Actopan (Boulevard Minero), Ciudad de México (Avenida Felipe Ángeles), Tepeapulco (Avenida Everardo Márquez) y Tulancingo (Avenida Madero).

En forma transversal se han intentado libramientos concéntricos intermitentes, cuyo principal logro, la Avenida Colosio, se prolonga al noreste hacia Mineral de Monte. En ambos sentidos, el radial y el concéntrico, se han proyectado y construido nuevas vialidades que complementan el sistema, tales son los casos de la Avenida Ramón Bonfil, el Río de las Avenidas y el Boulevard Nuevo Hidalgo en el sentido radial; así como el Boulevard Colonias – Santa Catarina, la Avenida de las Torres, y la Carretera a La Paz en el sentido concéntrico.

A partir de la década de los ochentas, el gobierno estatal ha pasado de la ampliación de secciones hacia la reciente construcción de pasos a desnivel, y en esa transición el gobierno municipal, con una autonomía avivada por la alternancia en la extracción política mayoritaria de su ayuntamiento 2000-2003, intervino con mayor decisión en el

ordenamiento vial de la zona centro. Los principales proyectos municipales de ese periodo fueron los pares viales Reforma – Juárez, Abasolo – Carrillo Puerto y Madero – Ramírez Ulloa; así como un gran portafolio de adecuaciones en intersecciones y de obras viales menores. Pese a que en el periodo 2000-2003 sólo se alcanzó a construir el par vial Reforma – Juárez, se considera que la labor iniciada en ese trienio despertó la construcción de obras viales como competición político-electoral por parte de las siguientes administraciones y del mismo gobierno estatal, ambas de la corriente partidista que perpetuamente ha gobernado el Estado de Hidalgo de manera mayoritaria. De ese modo, los pares viales Abasolo – Carrillo Puerto y Madero – Ramírez Ulloa alcanzaron a concretarse después de la administración municipal 2000-2003, también se han continuado adecuando intersecciones vehiculares por parte del gobierno municipal.

Por representar mayores montos de inversión, el gobierno estatal ha asumido la construcción de pasos a desnivel, aunque esta solución es cuestionable puesto que ocasiona accidentes viales recurrentes principalmente en los puentes de la Avenida Colosio, incluso durante lluvias intensas se dispone de patrullas para bloquear un carril y obligar el tránsito lento a través de los referidos puentes. En la integración estratégica pendiente con los sectores desarrollo urbano y transporte masivo, la tendencia positiva es que tanto los ejes radiales como los concéntricos propician el asentamiento natural de comercios y servicios a manera de actividades de atracción, incluso la Avenida Felipe Ángeles representa la mayor concentración de equipamiento estatal a lo largo de su desarrollo. Mientras tanto, la tendencia negativa se refiere a que los ejes radiales han propiciado en parte un esquema de transporte público cuyo principal nodo de transbordo es el centro histórico, no se ha orientado un transporte masivo como agente consolidador del crecimiento urbano

intermitente al sur de Pachuca, donde el plan municipal de desarrollo urbano vigente proyecta la mayor cantidad de aperturas de vialidades.

En esa secuencia, el cambio estructural del transporte para la ciudad de Pachuca de Soto se basa en tres proyectos de sistemas BRT, el primero fue una iniciativa ciudadana (2004) y los dos siguientes planteamientos gubernamentales (2009 y 2011).

La propuesta del año 2004 fue por aportación externa (ciudadana), llevada a cabo por el ingeniero José Alberto Parra<sup>4</sup> y le presentó al gobierno estatal un primer proyecto de sistema de transporte BRT para la ciudad de Pachuca de Soto. El proyecto del ingeniero Parra se basó en *“establecer líneas troncales, definir líneas alimentadoras, armonizar el transporte público con el desarrollo de la ciudad... (y utilizar) autobuses biarticulados”* (Parra, 2004: 9-10). A su vez, sobre los autobuses biarticulados se señalaron las siguientes cualidades: estructura de acero de larga vida útil, piso plano, baja emisión de contaminantes, capacidad de ciento setenta y cinco a doscientos pasajeros, control de velocidad, suspensión neumática, aplicación de normas y estándares de seguridad, y operación controlada automáticamente (Parra, 2004: 11 y 12).

Sobre la estructura del financiamiento, la propuesta considera en primer término que *“se deberá organizar una empresa de transporte con la participación de los actuales transportistas”*, asimismo, que *“el gobierno estatal participará en las adaptaciones de las obras civiles”* (Parra, 2004: 30).

---

<sup>4</sup> José Alberto Parra nació el 8 de abril de 1961, es ingeniero industrial electricista del Instituto Tecnológico de Pachuca, fue gerente de ingeniería de Bombardear, es consejero en la comisión de obras públicas del Consejo Consultivo Ciudadano, es representante de empresas globales del ramo de transporte como Dellner Couplers Inc y Transtechnik Corp. USA.

En forma paralela surgieron las propuestas gubernamentales (2009) “*sistema de transporte masivo integrador*”<sup>5</sup> y “*ferrocarril suburbano con trenes ligeros*” (Actualización PED 2005-2011, p. 34).

A diferencia del proyecto del ingeniero Parra (2004), el “*proyecto regional de movilidad urbana, zona metropolitana de Pachuca*” (2009) contemplo seis circuitos que en conjunto incidían directamente en la mayor parte de las áreas urbanas de Pachuca, incluyendo al centro histórico, por lo que de ser implementado este proyecto la readecuación de líneas alimentadoras a cargo de los ccesionarios tendría menores áreas de acción, además de que las obras de readecuación vial serían cuantiosas. En resumen, las metas de este nuevo proyecto en conjunto fueron del siguiente orden: ciento tres mil ochenta y cuatro metros, ciento sesenta y seis paraderos, cincuenta y tres puentes peatonales, cuatro estaciones de resguardo, dieciséis estaciones de transferencia, cinco patios, treinta y siete nuevos cruces semaforizados, doce adecuaciones geométricas, cinco obras nuevas o ampliaciones de puentes vehiculares, cuarenta y un mil setecientos cincuenta y cinco metros de senderos intermunicipales, y sesenta y nueve mil ochenta y cuatro metros de ciclovías (CONSIVI, 2009: 90).

Actualmente, el Plan Estatal de Desarrollo 2011-2016 incluye como concepto el de “*movilidad urbana sustentable*”, orientándole a fortalecer “*las opciones de traslado en zonas metropolitanas y conurbadas del estado*” (PED 2011-2016: 152). En ese sentido, las líneas de acción respectivas, aunque privilegian los estudios en un marco de metropolización, continúan con la misma clasificación estratégica que estableció el plan

---

<sup>5</sup> El sistema de transporte masivo integrador fue descrito oficialmente de la siguiente forma: “*mediante autobuses articulados en carriles confinados con centros de intercambio modal, que facilite el traslado y en donde las unidades de baja capacidad se integren como unidades alimentadoras naturales, configurando un sistema de transporte rápido, seguro, eficiente y no contaminante*” (Actualización PED 2005-2011, p. 34).

estatal anterior, esto es, para el sistema tradicional basado en concesiones se contempló “*la ampliación de rutas, la organización de concesiones y la prestación del servicio de transporte de manera eficiente y con calidad*” (PED 2011-2016: 152), a la vez que se dispone “*implementar un sistema multimodal del transporte metropolitano*”.

Éste último ha sido objeto de un tercer proyecto BRT realizado por la empresa Cal y Mayor, cuya primera etapa contempla el trayecto desde el municipio de Zapotlán hasta el centro de Pachuca, la segunda cubriría la ruta La Calera - Plaza Juárez, y en una tercera fase se desarrollaría la línea La Concepción – Universidad (Albuquerque, 2011). La diferencia con respecto a los dos proyectos anteriores es que no se incluyen autobuses articulados, sino unidades normales que tendrán entre una y otra un margen de tiempo de tres minutos (Albuquerque, 2011). La coincidencia con el primer proyecto (2004) se refiere a organizar “*empresarialmente*” a los transportistas involucrados en cada etapa y readecuar con mayor racionalidad sus rutas ahora como alimentadoras del sistema principal. Otros elementos coincidentes son “*horarios bien estructurados, tarjetas de prepago*” (Albuquerque, 2011).

En general, la planeación gubernamental del desarrollo ha incluido el tema del servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros en los instrumentos correspondientes a los últimos seis periodos gubernamentales, iniciando en 1981 e incluyendo el sexenio actual.

La constante temática en los seis periodos ha sido establecer una relación político-estratégica con el gremio organizado de concesionarios. Sobre éste, las principales políticas y su coincidencia según los seis periodos gubernamentales es la siguiente: 1) *ampliación*

*del servicio en el contexto estatal en cinco periodos (excluyendo 1999-2005), 2) modernización o renovación en tres periodos continuos (1994-2011), 3) adecuación normativa y planeación del sistema en dos periodos continuos (1999-2011), 4) profesionalización en dos periodos discontinuos (1988-1993 y 2005 2011), 5) tarifas diferenciadas según el contexto social en un periodo (1988-1993), y 6) organización y eficiencia en el periodo actual.*

La comparativa de los tres proyectos permite hacer la siguiente clasificación: a) el primer proyecto contempla la organización empresarial de los transportistas para conformar un sistema troncal con rutas alimentadoras y autobuses articulados, b) el segundo proyecto se basa en configurar seis circuitos de autobuses articulados que aminoran las áreas de acción de las rutas alimentadoras (sin mencionar su organización empresarial), y c) el tercer proyecto se asemeja al primero a diferencia de que contempla autobuses normales.

Si bien es cierto que en caso de la zona metropolitana de Pachuca en la actualidad no existen redes de transporte público concebidas con un enfoque sistémico, así como también hay informalidad del servicio de transporte público y la ausencia de una regulación efectiva, puede ser factible la implementación de estos proyectos tomando como ejemplo las adaptaciones mexicanas del modelo curitibano de transporte *BRT* a la ciudad de León, aunque se deben considerar los siguientes elementos:

1. Interés y voluntad política de las autoridades estatales y municipales para estimular la implantación de este tipo de proyectos, así como promover la evolución organizativa de los concesionarios, permisionarios y choferes que componen el gremio transportista; de tal modo que los nuevos modelos de transporte no los desplacen sino que

sólo modifiquen las cláusulas de las concesiones, los permisos que ellos consideran su derecho y patrimonio.

Esto es conformar una red de actores en red<sup>6</sup> para crear un plan transparente, y así mismo integrar actores públicos y privados que estén involucrados en este proyecto para que juntos generen la evolución organizativa expuesta, y quizás también utilizar solo como ejemplo el caso de León Guanajuato.

2. En forma retrospectiva, apoyar la evolución organizativa con la adecuación constante del marco jurídico que incide en la administración estatal del transporte urbano de pasajeros.

Es sumamente necesario modificar las tendencias que hasta la fecha han registrado los procesos legislativos de la materia del transporte en el estado ya que en comparativa con la legislación de otras entidades federativas presenta un retraso promedio superior a los veinte años, lo que implica que aún no llegue a los textos legislativos hidalguenses la concesión de vías primarias por treinta años para conformar sistemas *BRT*, cosa que si se contempla en el Libro Séptimo del Código Administrativo del Estado de México.

Tampoco se incluye la posible participación de los municipios o de instancias metropolitanas en la gestión del transporte urbano de pasajeros, cuya primera vertiente señalada existe en el Estado de Guanajuato desde la municipalización del transporte en 1995.

---

<sup>6</sup> Siguiendo a Börzel, una red es *un conjunto relativamente estable de relaciones de naturaleza no jerárquica e interdependiente que vinculan a una diversidad de actores, que comparten un interés común sobre una política y que intercambian recursos para conseguir este interés compartido a sabiendas de que la cooperación es la mejor forma de conseguir los objetivos perseguidos*. Börzel, (1998): *Organizing Babylon —on the different conceptions of policy networks*, *Public Administration*, n.º 76, Summer, p. 254.

Es necesario enfatizar sobre los mecanismos de intervención gubernamental han sido instrumentados (desde 1942) para mediar entre el interés público y los aprovechamientos o conflictos de un gremio transportista que surgió de manera espontánea, a lo cual recientemente (2001) se sumó una vaga insinuación que apunta hacia el cambio estructural del transporte en el estado.

A la par de la necesidad de una adecuación constante del marco jurídico hidalguense del transporte urbano de pasajeros, sin embargo, esta debe seguir las metas progresivas que alcance una integración funcional de actores en red. Así mismo las autoridades deben realizar acciones sobre la oferta de transporte que contribuyan a encontrar la respuesta a las necesidades de movilización de los habitantes de la zona, mejorando así la calidad de vida de éstos y orientado el sistema de transporte hacia la sustentabilidad.

Adicionalmente, el cambio estructural del transporte para la zona metropolitana de Pachuca de Soto se percibe como una acción paralela a la constante temática aludida y se basa en tres proyectos de sistemas BRT, el primero fue una iniciativa ciudadana (2004) y los dos siguientes planteamientos gubernamentales (2009 y 2011).

### **Comentarios Finales**

El sistema de transporte urbano de la zona metropolitana de Pachuca presenta esquemas tradicionales con importantes rasgos de informalidad, pues hay un elevado número de rutas que se traduce en un estancamiento del sistema de transporte colectivo y se evalúa como inseguro, sin horario, informal y con rutas mal planeadas.

Así mismo el elevado número de organizaciones operadoras del servicio de transporte público se traduce en intereses económicos, el parque vehicular ha crecido de forma



importante en las últimas décadas, tanto en términos del número de unidades en servicio, como de la capacidad de las mismas, trayendo como consecuencia entre otras cosas el tráfico y caos vial en las principales calles y avenidas de la ciudad.

A pesar de los intentos de innovación ya existentes para modernizar y mejorar este servicio, no habido cambios relevantes y ha derivado en un mayor grado el congestionamiento, y por ende un deficiente servicio ofrecido a los usuarios que se ven significativamente afectados

En base al gran crecimiento poblacional que ha tenido la zona metropolitana de Pachuca en los últimos años, es impredecible iniciar acciones que conlleven a cambios profundos, tanto en el servicio de transporte público urbano, como en la infraestructura para el mismo, y dentro de esas acciones es fundamental y prioritario que exista; primeramente la voluntad política de las autoridades estatales y municipales para promover y estimular la participación de las diferentes organizaciones de concesionarios para la implantación de este tipo de proyectos considerando no se vean afectados sus intereses sino que sólo haya adecuaciones al sistema de transporte, siempre pensando en el interés común de la zona. Y, segundo; una adecuación constante del marco jurídico que incida en los cambios y transformaciones que se presenten en la administración estatal del transporte urbano de pasajeros e incluso que contemple la participación en este rubro de los municipios que integran la zona metropolitana.

Se han elaborado estudios y proyectos serios para la implantación de un BRT en la zona metropolitana de Pachuca tanto de particulares como del mismo gobierno del estado, en los cuales la variación entre cada uno no es muy profunda ya que el primero contempla la

organización empresarial de los transportistas para conformar un sistema troncal con rutas alimentadoras y autobuses articulados, el segundo proyecto contempla mas circuitos de autobuses articulados que aminoran las áreas de acción de las rutas alimentadoras y el tercer proyecto se asemeja al primero a diferencia de que contempla autobuses normales. Pero todos con la finalidad de mejorar el sistema de transporte público urbano.

De todo lo antes expuesto pareciera que la implantación de un sistema de transporte *BRT* en la zona metropolitana de Pachuca, se opone a los intereses particulares de la clase gobernante estatal y encuentra grandes restricciones en la desorganización de la multitud de concesionarios que existen actualmente en la zona de estudio.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- Albuquerque, Miguel (2011). Planea IET “Tuzobús” que corra de Zapotlán al centro de Pachuca. *Visto bueno, el diario digital regional*. Recuperado el 12 de marzo del 2012, de <http://www.elvistobueno.com.mx/2011/10/planea-iet-%e2%80%9ctuzobus%e2%80%9d-que-corra-de-zapotlan-al-centro-de-pachuca/>.
- Ayuntamiento de Pachuca 2009-2012 (A. Pachuca, 2011). Programa municipal de desarrollo urbano de Pachuca de Soto Estado de Hidalgo (documento en CD). México: Instituto Municipal de Investigación y Planeación (IMIP).
- Consultores en Sistemas Integrales de Vialidad S.A. de C.V. (CONSIVI), Gobierno del Estado de Hidalgo (2009). Proyecto regional de movilidad urbana, zona metropolitana de Pachuca (presentación power point). México: CONSIVI.
- Gobierno del Estado de Hidalgo, COPRODEHI (1979). Comunicaciones y transportes, asentamientos humanos, Comercio. México: Gobierno del Estado de Hidalgo.
- Gobierno del Estado de Hidalgo (1988). Plan de desarrollo estatal 1988-1993 (PDE 1988-1993). México: Gobierno del Estado de Hidalgo.
- Gobierno del Estado de Hidalgo (GEH<sup>a</sup>, 1994). Programa de ordenamiento urbano de la zona conurbada Pachuca – Mineral de la Reforma. *Periódico oficial del gobierno del Estado de Hidalgo*, tomo CXXVII, número 13.
- Gobierno del Estado de Hidalgo (1999). Plan estatal de desarrollo 1999-2005 (PED 1999-2005). México: Gobierno del Estado de Hidalgo.
- Gobierno del Estado de Hidalgo (2005). Plan estatal de desarrollo 2005-2011 (PED 2005-2011). México: Gobierno del Estado de Hidalgo.
- Gobierno del Estado de Hidalgo (2011). Plan estatal de desarrollo 2011-2016 (PED 2011-2016). México: Gobierno del Estado de Hidalgo.
- Gobierno del Estado de Hidalgo (1979). Plan global de desarrollo. México: Comité Promotor del Desarrollo Socioeconómico del Estado de Hidalgo (COPRODEHI).
- Gobierno del Estado de Hidalgo (1981). Programa de gobierno 1981-1987. Programa para concertaciones con la federación. Metas sectoriales. México: Gobierno del Estado de Hidalgo.
- Gobierno del Estado de Hidalgo (2005). Programa estatal de obras públicas, transporte y asentamientos 2005-2011. México: Gobierno del Estado de Hidalgo.

- Gobierno del Estado de Hidalgo, poder ejecutivo (2008). Actualización del plan estatal de desarrollo 2005-2011. México: Gobierno del Estado de Hidalgo.
- Gobierno del Estado de Hidalgo, poder ejecutivo (1964). Ley de comunicación y tránsito para el Estado de Hidalgo (LCTEH). *Periódico oficial del gobierno del Estado de Hidalgo*, tomo XCVII, número 47.
- Gobierno del Estado de Hidalgo, poder ejecutivo (1970). Ley de vías de comunicación y tránsito para el Estado de Hidalgo (LVCTEH). *Periódico oficial del gobierno del Estado de Hidalgo*, 8 de enero de 1970.
- Gobierno del Estado de Hidalgo, poder ejecutivo (2001). Ley del sistema de transporte para el Estado de Hidalgo (LSTEH). *Periódico oficial del gobierno del Estado de Hidalgo*, 6 de agosto de 2001.
- Gobierno del Estado de Hidalgo, poder ejecutivo (1994). Plan de desarrollo estatal 1994-1999 (PDE 1994-1999). *Periódico oficial del gobierno del Estado de Hidalgo*, tomo CXXVII, número 10.
- Gobierno del Estado de Hidalgo, poder ejecutivo (1942). Reglamento de tránsito en el Estado de Hidalgo (RTEH). *Periódico oficial del gobierno del Estado de Hidalgo*, tomo LXXV, números 23, 24, 25, 26, 27.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI); Gobierno del Estado de Hidalgo (2011). Anuario estadístico Hidalgo. México: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/productos/>.
- Instituto Municipal de Planeación Ciudad de León (IMPLAN, 2005). Informe estratégico. México: IMPLAN 1999-2005.
- Parra, Alberto (2004). Transporte público urbano Pachuca Hgo. (presentación power point). México: Alberto Parra (derechos reservados).
- Instituto Municipal de Planeación Ciudad de León (IMPLAN, 2005). Informe estratégico. México: IMPLAN 1999-2005.
- URBS – Urbanización de Curitiba S. A. (2006). Transporte colectivo (presentación power point). Curitiba (Paraná, Brasil): URBS.