



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO
FACULTAD DE DERECHO
DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

TRANSPORTE ESCOLAR

TESIS

QUE COMO PARTE DE LOS REQUISITOS PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL Y MUNICIPAL

Presenta:

Lic. Eréndira Trejo Andrade

Dirigido por:

Dr. Óscar Ángel Gómez Terán

Centro Universitario
Querétaro, Qro.
Mayo, 2019.
México



Universidad Autónoma de Querétaro
Facultad de Derecho
Maestría en Administración Pública Estatal y Municipal

TRANSPORTE ESCOLAR

Que como parte de los requisitos para obtener el grado de
Maestro en Administración Pública Estatal y Municipal

Presenta:

Lic. Eréndira Trejo Andrade

Dirigido por:

Dr. Óscar Ángel Gómez Terán

SINODALES

Dr. Óscar Ángel Gómez Terán
Vocal Presidente

Dr. Edgar Pérez González
Vocal Secretario

Dr. Gerardo Servín Aguillón
Vocal

Dr. Israel Covarrubias González
Suplente

Dra. Karla Elizabeth Mariscal Ureta
Suplente

Dr. Ricardo Ugaldé Ramírez
Director Facultad de Derecho

Dra. Ma. Guadalupe Flavia Loarca Piña
Directora de Investigación y Posgrado

Centro Universitario
Santiago de Querétaro
Mayo 2019
México

Resumen

El transporte escolar actualmente es considerado como un privilegio que instituciones particulares ofrecen a su alumnado como un beneficio extra en el cual no se ejerce ningún carácter de obligatoriedad para su prestación, por ello es que es necesario que esta perspectiva empiece a cambiar estructuralmente hacia un servicio de transporte escolar público y gratuito para que de esta forma la calidad de vida de los beneficiarios incremente considerablemente y se deje atrás la creencia de que es un beneficio extra de las escuelas particulares en el país y en el estado, situación que a su vez permitiría la mejora en la situación social, política y administrativa en general.

Palabras Clave: Calidad, educación, eficiencia, transporte escolar. Calidad de servicio, Eficacia, Política pública, Programa de Transporte Escolar.

Summary

School transport is currently considered as a privilege that private institutions offer to their students as an extra benefit in which there is no mandatory nature exercised for their provision, this is why it is necessary that this perspective begins to change structurally towards a service of free and public school transport so the life quality of the beneficiaries increases considerably and the belief that it is an extra benefit of private schools in the country and in the state could be left behind, a situation that would let the improvement in the social, political and administrative situation in general.

Keywords: Effectiveness, Public policy, Quality of service, School Transportation Program,

Dedicatoria

A Dios por ser mi luz y esperanza, el guía en mi camino.

A mi padre, quien me enseñó a ser fuerte y sentirme orgullosa de ser quien soy. ¡Te extraño!

A mi cómplice, amigo y mi esposo Franco, por su constante apoyo, por creer en mí y no cortarme las alas... ¡Te amo!

A mi más grande inspiración, mis hijos, Cristóbal, Emilio y Josemaría, por ser mi motor de vida... ¡Los amo!

Agradecimientos

Gracias a Dios por bendecirme, por ser mi guía y fortaleza en aquellos momentos de dificultad.

Gracias a mi esposo Franco y a mis hijos, Cristóbal, Emilio y Josemaría, por su apoyo infinito, por creer en mí cuando algunos dijeron que era muy tarde para continuar y por no dejarme decaer cuando todo parecía complicado, por tener todo bien en casa mientras mamá no está.

Agradezco a mi director de tesis Dr. Óscar Ángel Gómez quien, con su experiencia, conocimientos y su paciencia me oriento en todo momento. También agradezco a la facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Querétaro por abrirme sus puertas y permitirme cursar esta maestría.

Gracias a mis maestros por compartirme sus conocimientos y enseñarme las dimensiones alcanzadas al ver las cosas desde otra perspectiva, a todos y cada uno de ustedes mi reconocimiento y gratitud siempre.

También quiero agradecer a mis compañeros por los buenos momentos compartidos dentro y fuera de la facultad; a mi mamá y mis hermanos, a mis amigas y amigos por regalarme una palabra de aliento para continuar el trayecto cuando me sentí cansada, en especial a quienes me dijeron que los sueños son para hacerlos realidad con trabajo, esfuerzo, sacrificios, dedicación y mucha pasión. Gracias totales.

A mi sis Maya por siempre estar a mi lado.

ÍNDICE

CAPÍTULO I: ANTECEDENTES HISTÓRICOS	1
1.1 Contextualización.....	1
1.2 Sobre las Políticas Públicas.....	1
1.2.1 <i>Las Políticas Sociales en México: Evaluación.....</i>	<i>3</i>
1.2.2 <i>Los Programas Sociales en México.....</i>	<i>4</i>
1.3 El Surgimiento del Transporte y el Transporte Escolar.....	6
1.3.1 <i>Etapa Primitiva.....</i>	<i>7</i>
1.3.2 <i>Etapa Feudal.....</i>	<i>7</i>
1.3.3 <i>Etapa Industrial.....</i>	<i>8</i>
1.3.4 <i>Etapa Moderna.....</i>	<i>9</i>
1.4 La Escuela.....	12
1.5 Especificidades Respecto a las Nociones del Transporte y sus Aplicaciones.....	13
1.6 Análisis Comparativo del Transporte Escolar en el Mundo y en México.....	17
CAPÍTULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	20
2.1 Conceptualización de la Calidad de la Educación.....	20
2.2 Contexto Situacional.....	20
2.3 Objetivo General.....	21
2.4 Objetivos Específicos.....	21
2.4.1 <i>Preguntas de investigación.....</i>	<i>22</i>
2.5 Marco Metodológico.....	22
2.5.1 <i>La investigación Cualitativa.....</i>	<i>22</i>
2.5.2 <i>Revisión Documental de Fuentes Bibliográficas.....</i>	<i>25</i>
2.6 El Análisis del Discurso.....	27
2.7 Consideraciones Éticas.....	31
2.8 Marco Teórico.....	32
2.8.1 <i>Movilidad Urbana y Especificaciones del Transporte Público.....</i>	<i>32</i>
2.8.1.2 <i>Participación de las Políticas de Desarrollo y el Factor de la Globalización.....</i>	<i>34</i>
2.8.2 <i>Servicios Educativos en la Población del Medio Rural.....</i>	<i>35</i>
CAPÍTULO III: MARCO ORGANIZATIVO	37
Preámbulo.....	37

3.1 Perspectiva sobre Políticas Públicas	38
3.2 Marco Normativo a Nivel Federal.....	41
3.2.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	41
3.2.2 Plan Nacional de Desarrollo	42
3.3 Marco Normativo a Nivel Estatal.....	43
3.3.1 Plan Estatal de Desarrollo.....	43
3.3.2 Programa Estatal de Transporte de Querétaro	44
3.3.3 Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro.....	45
3.4 Marco Normativo Externo de Comparación.....	47
3.4.1 Programa Soluciones.....	47
3.4.2 Ley de Transporte y Movilidad Sustentable del Estado de Coahuila.....	48
3.4.3 Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes	49
3.5 Concepciones Normativas Relativas a la Eficacia	49
CAPÍTULO IV: CORROBORACIÓN.....	54
4.1 Vistas Contextuales de Mejora en el Servicio del Transporte Escolar	54
4.2 La Calidad del Programa de Transporte Escolar.....	54
4.3 Dimensiones en torno a la Calidad.....	56
4.3.1 Fiabilidad del Servicio.....	57
4.3.2 Comodidad del servicio	59
4.3.3 La Extensión del Servicio.....	60
4.3.4 La Seguridad del Servicio	60
4.3.4.1 Seguridad de los Pasajeros.....	61
4.3.4.2 Seguridad Atribuible al Comportamiento del Conductor.....	61
4.3.4.3 Seguridad de los Vehículos.....	62
4.4 Gestión Óptima de Políticas Públicas en la Materia.....	62
4.5 Enfoque Organizacional para la Mejora en la Cobertura del Servicio	64
4.6 Beneficios Complementarios dentro de la Optimización del Transporte Escolar de Calidad	65
4.7 Factores Secundarios de Mejora una Vez Implementado el Servicio.....	66
4.8 Otros Factores que Afectan el Transporte por Carretera	68
4.8.1 Asequibilidad del Servicio	68
ANEXOS	70
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	70

<i>Programa Estatal de Transporte de Querétaro</i>	73
<i>Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro</i>	76
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	80

Introducción

Para el contexto actual de la política social en el país y en el estado es de suma importancia que los servicios públicos que se brindan obedezcan a una serie de características indispensables para su funcionamiento óptimo, en el caso del servicio público del transporte escolar gratuito se ha detectado que es un eje fundamental dentro del núcleo operativo del sistema educativo en todo el país, por ello es que en lo que respecta a la cobertura, calidad y eficiencia del servicio dependen factores clave de la administración pública en el nivel del que se desee hablar.

Anteriormente este servicio ha caído en una serie de problemáticas que sin caer en especificaciones han repercutido principalmente en la población estudiantil del nivel de educación básica, y la situación tiende a complicarse dentro de las comunidades del ámbito rural en los estados, estas problemáticas han repercutido de manera sistemática afectando desde la calidad y acceso a la educación, la deserción escolar, el desarrollo social en el ámbito local y nacional así como en la calidad de vida de todas las familias.

Pudiera ponerse a consideración la relevancia del servicio público del transporte escolar en su carácter gratuito, pero como es pretendido en la presente investigación, los beneficios que traería consigo la optimización de este servicio repercutirían de manera positiva y podrían verse dentro de la perspectiva de la medición y cuantificación para los análisis de inversión, aplicación y replicación.

Resulta necesario mencionar que este servicio clave obedece a la mejora de la calidad de vida no sólo de los estudiantes, sino de todo su núcleo familiar, por lo que dentro de la presente investigación se abordarán temáticas desde la óptica de múltiples disciplinas para el desarrollo de las problemáticas entorno a este servicio, así como las áreas de oportunidad en las que se debiera de enfocar.

CAPÍTULO I: ANTECEDENTES HISTÓRICOS

1.1 Contextualización

El presente capítulo se divide en dos apartados: el primero denominado sobre las políticas públicas, da cuenta de algunas concepciones teóricas en torno a las políticas públicas y se muestra en sustento legal de las políticas públicas y su evaluación en nuestro país. En el segundo apartado se describen aspectos históricos acerca del surgimiento del transporte para que, de manera deductiva se proporcione un panorama general del transporte escolar vía terrestre, objeto de estudio de la presente investigación.

1.2 Sobre las Políticas Públicas

Las políticas públicas en materia de transporte escolar implican un papel demasiado importante para el funcionamiento administrativo dentro del plano de la dinámica social actual, así como la respuesta de las autoridades a un servicio tan indispensable que a su vez se complementa con el desarrollo educativo de los estudiantes del nivel de educación básica. Dentro del contexto actual es imprescindible mencionar el hecho de que tal servicio no cuenta con las condiciones óptimas en lo referente a cobertura y calidad, por ello es necesario realizar un análisis de las políticas públicas actuales en la materia, en qué se están enfocando principalmente y cómo ha mejorado la calidad de vida de los beneficiarios.

Para Laswell (Laswell, 1992) una política pública es una serie de "...disciplinas que se ocupan de explicar los procesos de elaboración y ejecución de las políticas..., con base científica, interdisciplinaria y al servicio de gobiernos democráticos", dos décadas después en 1971, se agregaría a esta definición un punto que resultaría crucial: "el conocimiento del proceso de decisión y el conocimiento en el proceso de decisión". En la primera parte se orienta a las habilidades profesionales necesarias para participar en la toma de decisiones públicas y la segunda se refiere a las

habilidades científicas requeridas para contribuir a la invención de una teoría y prácticas confiables. Tomando como base esas dos diferencias se desarrollaron dos tendencias de las políticas públicas: el *policy studies*, estudios de políticas y el *policy analysis* análisis de políticas.

Por su parte, Musto (1975) establece que toda política pública o social debe ser entendida como aquella acción estatal cuya normativa y direccionalidad está destinada a impactar a todos los segmentos de una sociedad. Este impacto se descifra como todos aquellos cambios positivos que puede sufrir las estructuras de una sociedad. El significado semántico de social que posee este tipo de política "pública" se refiere a que tiende a privilegiar o atender específicamente las demandas, aspiraciones y necesidades sociales no económicas.

En lo que respecta a los franceses Yves, Mény y Jean Claude Thoening (Mény y Thoening, 1992), el estudio de las políticas públicas no es otra cosa que el estudio de la acción de las autoridades públicas, en este sentido una política pública constituye los actos y los no actos comprometidos de una autoridad pública frente a un problema o sector relevante de su competencia.

En el mismo tenor, por las décadas de los cincuenta y sesenta, la ciencia política tradicional consideraba que las políticas públicas (*policies*) eran variables dependientes de la actividad política (*politics*), establecía que las políticas no eran más que el resultado, el producto, la consecuencia, de los gobernantes o de quienes estaban representados en el sistema mediante los partidos políticos. Es decir, las políticas eran las decisiones de los gobernantes para la solución de un problema en particular, y que solo eran realizadas para legitimar su poder ante los gobernados conforme lo propuesto por Roth (Roth, 2008).

Se puede entender, por lo tanto, que una política pública no es cualquier acción del gobierno, que puede ser singular y pasajera, en respuesta a particulares circunstancias políticas o demandas sociales. Si no que es, la estructura estable de sus acciones, que se reproduce durante un cierto tiempo, es lo esencial y específico de ese conjunto de acciones de gobierno es lo que se llama política pública.

1.2.1 Las Políticas Sociales en México: Evaluación

Con fundamento en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, los principios y la práctica de la evaluación de la política social en México se remonta a la década de 1970, adquiere mayor impulso a mediados de los años noventa y se consolida con la publicación de la Ley General de Desarrollo Social (LGDS) en 2004 y del inicio de los trabajos del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) en 2006.

A partir de estos eventos se construye todo un andamiaje legal, institucional, regulatorio y normativo que define y organiza la política social y su evaluación; al interior de este andamiaje, el CONEVAL recibe de la LGDS la encomienda de realizar la evaluación de la política de desarrollo social.

La Ley General de Desarrollo Social instituye un cambio significativo de la política social en México por dos razones; en primer lugar, el hecho de que la política social haya sido elevada al rango de precepto legal constituye un paso importante para convertirla en una política de Estado, cuyos objetivos, principios y funcionamiento trascienden las diferentes administraciones sexenales del gobierno federal, dándole mayor certidumbre a todos los actores públicos y sociales involucrados en los diferentes aspectos de la política.

En segundo lugar, el hecho de que la LGDS haya sido aprobada por todos los partidos políticos representados en el poder legislativo permite establecer en un principio la premisa de que la política pública en México puede ser conceptualizada y analizada como un conjunto de creencias valorativas compartidas, producto de algún mecanismo de diálogo y deliberación aceptado e implementado por los diferentes actores públicos y sociales respecto a problemas sociales no deseados para la población según los principales lineamientos de la (Ley General de Desarrollo Social (Ley General de Desarrollo Social, 2016).

Desde este punto de vista la LGDS concibe en términos generales e intencionales a la política pública como una propuesta o un sistema de acción de gobernar en modo de co-gobernanza por tres razones distintivas. En primer lugar, la Ley puede ser concebida como el acuerdo o conjunto de acuerdos de los diferentes actores sociales involucrados en la discusión y solución de los problemas que son objeto de la Ley y que la acción del gobierno convierte en problemas públicos, cuya solución descansa en varios principios aceptados por los diferentes actores.

Asimismo, la Ley crea un Sistema Nacional de Desarrollo Social (SNDS), el cual puede ser entendido a su vez como un mecanismo de constante concurrencia en el que están señaladas las obligaciones y las responsabilidades de los diferentes actores públicos y sociales (el gobierno de los tres niveles, el sector privado, y los individuos y organizaciones sociales que representan a la sociedad civil) en el diseño, la implementación, el monitoreo y la evaluación de la política social.

Finalmente, al menos de manera escrita dentro de la Ley, la participación social y la rendición social de cuentas parecen constituir elementos distintivos de la política pública.

1.2.2 Los Programas Sociales en México

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, establece un proyecto de nación que da origen e instituye un nuevo estilo en la gestión de la política social en México; las antiguas ideas de asistencia y beneficencia se transformaron dando paso a la seguridad social como síntesis de las aspiraciones del Estado pos-revolucionario. La lucha por los derechos sociales construye un marco institucional para hacer de la justicia y el bienestar social dos prioridades de la política gubernamental conforme a González y Cordera (González y Cordera, 1992).

Los programas sociales son acciones concretas y específicas para una población determinada buscando una contribución directa sobre la calidad y modo de vida de

las personas por ser ellos indicadores del bienestar social. Por lo tanto, es considerable que estos programas surjan de políticas públicas que tienen como razón de ser la justicia social, su origen ideal constituye la participación de los ciudadanos ya que es importante conocer las opiniones de los próximos o ya beneficiarios de algún programa social con la finalidad de disminuir las causas estructurales de la pobreza, la marginación, la migración y la delincuencia, siendo estos, problemas que presentan todas las sociedades.

Para efectos de la presente investigación, el punto medular, lo constituye el derecho a la educación de calidad de niños, niñas y adolescentes, principalmente por el rezago educativo existente en el país, aunque en el artículo Tercero de nuestra carta magna lo garantiza al establecer que “Todo individuo tiene derecho a recibir educación de calidad...” (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2018), el interés ante este derecho, obligación y servicio se va perdiendo en las personas, debido a que al vivir en situación de carencias, los ciudadanos ponderan la búsqueda de satisfacer sus necesidades básicas como el alimento de un día, que adquirir conocimiento en un aula escolar; lo que no permite que se obtenga un desarrollo pleno y un mejoramiento económico, político y social del país.

La sociedad demanda que los programas sociales solucionen los problemas a fondo y permanentemente, teniendo ellos la participación conveniente para mejorar dichos programas que se plantean en las políticas sociales para llevarlos a la práctica, como lo propone Ernesto Cohen (Cohen, 2003)

“La política social, como cualquier otra, tiene un elemento político y otro técnico...Para ello deben incorporar tanto lineamientos adecuados como los avances técnicos para el diseño y puesta en práctica de la política social. Realizar diagnósticos adecuados. No es posible que una política social sea eficaz y que utilice eficientemente los recursos existentes si no dispone de un análisis objetivo de la situación social a modificar. No bastan las descripciones cuantitativas de las carencias de la población. Es necesario también poseer otra información que permita su interpretación.

Así, el diagnóstico debe hacerse teniendo en cuenta los problemas que se pueden abordar. Ello permite establecer prioridades. En algunos países hay tal insatisfacción de necesidades básicas primarias, como alimentación y nutrición que, probablemente, carece de sentido que se intente abordar problemas solucionables una vez satisfechas aquellas necesidades fundamentales.”

Así pues, el análisis que realiza Cohen resulta interesante ya que retoma la importancia de la participación ciudadana dentro de la elaboración de programas sociales para poder satisfacer las necesidades primordiales en alguna comunidad y principalmente debe ir destinado a aumentar capacidades para erradicar la pobreza como se plantea en el primer capítulo.

Puesto que los habitantes son los mejores indicadores que permiten conocer si los programas sociales funcionan adecuadamente o si necesitan mejoras o bien plantear o elaborar otro; pues la finalidad de todo programa debe ser mejorar las condiciones de vida de la población a la que están destinadas, y por lo cual tienen que ir de acuerdo con las necesidades reales de una comunidad, se trata por tanto de que en conjunto con los ciudadanos, se logre el desarrollo de la localidad y que no sólo sean programas sociales sino que sean incentivos, fortalecimientos y cimientos que generen empleos o fortalecer los que ya se tienen.

1.3 El Surgimiento del Transporte y el Transporte Escolar

El programa de transporte escolar como elemento que garantiza el pleno goce del derecho a la educación de Niñas, Niños y Adolescentes en el estado. Será la base de esta investigación por lo que se debe conocer la historia del transporte, su evolución y como el transporte vía terrestre se ha vuelto una necesidad.

A continuación, se hace una descripción de las etapas más importantes del transporte, la división es arbitraria y obedece a la necesidad de proporcionar un panorama general del transporte para que, al finalizar, se pueda llegar a la

especificidad del transporte escolar, objeto central de estudio de la presente investigación, tomando las consideraciones principales de Víctor Islas y Martha Lelis, del documento del Análisis de los Sistemas de Transporte.

1.3.1 Etapa Primitiva

En esta época el ser humano hace utilización de sí mismo como modo de transporte, sin más vías que las que le proporciona la naturaleza y sin más ayuda que sus piernas, brazos e imaginación, teniendo como único objetivo el moverse y acarrear aquello que le fuera necesario para su supervivencia. Es así como nacen los primeros problemas de transporte y las respectivas soluciones: el ser humano ideó formas más seguras y fáciles para llevar sus pertenencias, de proteger sus pies y formó veredas. En este momento, debido al asentamiento en lugares fijos y la creación de comunidades, los problemas de abastecimiento de alimentos y de comunicación con otras comunidades, motivan que el ser humano domestique animales y los utilice como tracción o como modos de transporte.

También, en esta época el ser humano elabora las primeras embarcaciones (balsas) para aprovechar la fuerza de los ríos o de los vientos para desplazarse. Los dos anteriores ejemplos son característicos de un fenómeno importante: la utilización de las fuerzas de la naturaleza para transportarse. Tiempo después, con el hallazgo de la rueda se amplía el horizonte, ya que ahora es posible mover un mayor volumen, con mayor facilidad a mayores distancias.

1.3.2 Etapa Feudal

No puede darse una fecha precisa del surgimiento de esta etapa. La mejor característica que se puede considerar para ubicar a las innovaciones del transporte en esa época es que el desarrollo de los pueblos era relativamente grande, es decir, se trata ya de civilizaciones y no de grupos relativamente primitivos. La solución que

cada civilización dio al problema planteado fue dada de acuerdo con su nivel de desarrollo cultural. Así, mientras los egipcios construyeron únicamente plataformas de madera con troncos deslizantes y caminos rudimentarios, los romanos construyeron, aunque tiempo después, caminos con alto grado de previsión y diseño utilizando carretas tiradas por caballos.

También y simultáneamente surgieron técnicas de navegación y construcción de vías acuáticas (por ejemplo, en la Gran Tenochtitlan), basadas en la acumulación de experiencias transmitidas de padres a hijos. Posteriormente, y con la aparición de los grandes imperios, viene un gran auge de los modos de transporte. Con ello, se motiva el crecimiento, tanto en la cantidad como en la calidad de los transportes (ya que a las potencias les aseguraba la hegemonía mundial).

Esto dio lugar a la creación de las técnicas para la construcción de vehículos, caminos, naves, etc. Por ejemplo, a la conquista de un nuevo territorio seguía la construcción de una red caminera o de puertos necesarios; además, en esta época se realizan grandes viajes transoceánicos y se establecen rutas comerciales. Asimismo, se desarrollan mejores sistemas de operación de los transportes.

Naturalmente son las carreteras y los caminos, en la tierra, y los grandes barcos y galeones, en el mar, los que tienen un predominio absoluto y, consecuentemente, toda la atención de los técnicos y personal relacionado con el transporte. Portugueses, españoles, holandeses e ingleses se dieron a la tarea de descubrir rutas marítimas comerciales y a la construcción de mejores barcos como los clippers, que contaban con grandes velas y afiladas proas, con lo cual dominaron los mares durante algunos años hasta el advenimiento del barco de vapor.

1.3.3 Etapa Industrial

Es en esta etapa en donde se hace evidente la necesidad de mover grandes volúmenes de productos y materia prima, como consecuencia del auge industrial alcanzado. Todo esto plantea problemas que motivaron el desarrollo de un nuevo

modo de transporte: el ferrocarril, que resultó como consecuencia de uno de los descubrimientos básicos de esta época: la máquina de vapor, elemento que, unido a un apropiado sistema de transmisión y rodamiento, generó la locomotora de vapor, siendo ésta el primer tipo de ferrocarril que existió. La aparición del ferrocarril, llega a solucionar el problema del volumen y la velocidad de transportación terrestre, conforme a Islas y Lelis (Islas y Lelis, 2007).

Probablemente, es en esta época (básicamente en el siglo XVIII) donde la combinación de medios de transporte tiene su auge, se construyen buenos caminos, se realizan numerosos estudios para mejorar la calidad de estos. Se empieza a incubar el transporte aéreo, ya que se experimenta con vuelos a imitación de pájaros y en globo.

1.3.4 Etapa Moderna

Esta nace propiamente a finales del siglo XIX con un nuevo modo de transporte, característico de la era moderna: el automóvil, que es el resultado de múltiples experimentos con la máquina de vapor adaptada a las carreteras. Sin embargo, es hasta que se le adapta el motor de combustión interna y se diseñan los neumáticos que empieza su desarrollo. En 1886 en Alemania, se fabricó el primer automóvil basado en los cuatro tiempos del motor de combustión interna y, en Francia, se introdujo los neumáticos en las ruedas, que a manera de almohadas absorbían obstáculos y desniveles del camino.

En este momento se empieza a competir con el ferrocarril y a desplazarlo paulatinamente, haciendo que poco a poco los caminos recuperen el predominio que gozaron, antes de la aparición del ferrocarril. Por otra parte, la aparición del automóvil y sus derivados (autobuses de carga y pasajeros) y el uso extensivo que de él hace el ser humano, sobre todo en el medio urbano, condiciona el auge de la industria más poderosa y mejor organizada de la primera mitad del siglo: la fabricación de automóviles.

Continuando con las nociones de Islas y Lelis, esta industria perfecciona o crea las tecnologías necesarias para asegurar el dominio de los mercados de venta. Además, es la que juntamente con la industria petrolera presionó para que se diera preferencia a la manufactura, perfeccionamiento e investigación de los vehículos de combustión interna, dejando a un lado lo relacionado con los vehículos eléctricos. Esta era del automóvil se ha caracterizado porque, además de otros inconvenientes del uso indiscriminado del automóvil (que requiere una gran cantidad de capital invertido en infraestructura y operación) se presentan un gran cúmulo de problemas, que hacen necesario estudios más profundos, como son: el congestionamiento de tránsito en carreteras y ciudades, el diseño adecuado de nuevas características operativas, una gran cantidad de accidentes, la contaminación ambiental, etcétera, que distraen recursos de investigación necesarios para otros modos de transporte (lo que explica su estancamiento relativo).

A partir de la culminación de la Segunda Guerra Mundial y hasta nuestros días, el desarrollo de todos los modos de transporte es acelerado y constante, además de que han surgido otros modos de transporte como son: los transportes por ductos, por bandas, por cables, por canales artificiales y esclusas, etc. Cabe mencionar que un papel preponderante en el desarrollo y creación de nuevas técnicas, lo tienen asignado las empresas explotadoras o prestadoras de servicios de transportación, así como las dedicadas a la construcción y diseño de vehículos e infraestructura. También ha sido necesaria la intervención del Estado en la regulación y legislación del servicio, así como el apoyo prestado (mediante infraestructura y planificación), no solo a las compañías explotadoras, sino también a los usuarios.

La crisis de energéticos derivados del petróleo de 1973 (aunque ya algunas décadas atrás se había previsto) hizo recordar que es un recurso natural no renovable que pronto puede agotarse. Evidentemente, ello no implica la desaparición del vehículo o los transportes terrestres, sino el cambio en el sistema de propulsión. Tal es el caso de los motores eléctricos, principalmente, y en menor grado motores nucleares y de otras fuentes de energía.

La revisión histórica anterior permite dar cuenta de la importancia del transporte para el desarrollo de la vida actual, su importancia radica no solo en la movilidad de recursos materiales, su uso se ha extendido a la movilidad de recursos humanos; en 1827 Inglaterra se convierte en el país pionero en hacer uso de transporte escolar, en 1880 la escuela llamada Newington Academy for Girls de los Estados Unidos, comienza con un uso idéntico al que se le da en el país europeo. Se trataba lógicamente de vehículos tirados por caballos cuya finalidad era facilitar que los niños que vivían en entornos rurales pudieran asistir a la escuela, ello conforme a lo mencionado por Estrambus (Estrambus, 2015).

Desde esa temprana fecha, el transporte escolar en diferentes modalidades fue evolucionando a lo largo del siglo XX, dejaron de ser carrozas para dar pasos a vehículos motorizados como autobuses.

Uno de los primeros fabricantes de autobuses con fines de uso escolar fue la compañía Wayne Works que introdujo el uso de ventanillas de vidrio en 1920 en lugar de las cortinas enrollables de lona tradicionales, para desarrollar en 1930 el autobús conocido como modelo Super Coach que podía transportar hasta 76 niños, siendo el de mayor capacidad de la época. En 1930 se produjo uno de los hitos más importantes al adoptar todos los fabricantes el modelo conocido como Top California, completamente metálico, que suponía un gran avance en la fabricación de vehículos.

La necesidad de establecer algunos estándares llevó a organizar una conferencia en 1939 en el Teachers College de la Universidad de Columbia, en la que el Dr. Frank W. Cyr reunió a funcionarios de transporte, fabricantes de vehículos y empresas de pintura acordando 44 normas. Una de ellas es el uso del color amarillo por razones de seguridad vial, ya que se consideró que este color era fácilmente visible en los momentos del día de menor luminosidad, como el amanecer y atardecer.

Es también en los años 30 cuando aparece el modelo conocido como Style-Transit que permitía un mayor número de viajeros. Este estilo se hizo muy común en los años 50, al necesitarse vehículos que transportaran el gran número de niños nacidos en el baby-boom. A estos cambios les siguieron el establecimiento de una

serie de normas de seguridad que se fueron homogeneizando con la finalidad de establecer estándares de seguridad aplicables en cualquier parte del mundo.

Si bien el sistema de transporte escolar más conocido en el mundo es el estadounidense existen programas públicos y privados en todo el mundo ya que esto representa un ahorro económico y de tiempo para las familias.

1.4 La Escuela

El paso del nomadismo al sedentarismo primitivo sienta las bases para la creación de sociedades complejas con estructuras y funciones diversificadas que les permitieron a los seres humanos desarrollarse y asegurar su conservación.

La socialización constituyó desde el primer momento de la vida en comunidad el elemento que aseguró la supervivencia de los grupos y de la especie como tal, ya que, a través de ésta, las nuevas generaciones, hacían suyas las conquistas sociales de sus antepasados o participaban en las actividades de la vida adulta. El aumento -entre otras variables- de la población, dentro de las sociedades y con ella su inevitable complejización, ocasionó que la socialización directa resultara ineficaz e insuficiente por lo que se tuvo que dar paso a otro tipo de socialización que en estos momentos y para estos fines resulta importante definir: la socialización secundaria, aquella que se circunscribe el ámbito institucional denominado escuela.

La escuela asumida como un espacio de socialización, es el lugar o la instancia en donde se adquiere y se transforma el modo de pensar, de sentir y de actuar en relación con nosotros mismos, con los otros y con la colectividad. Es el espacio donde se forman o se transforman los valores y el sentido de la vida, su importancia es tal que dependiendo del funcionamiento de la escuela depende el funcionamiento de la sociedad (Toro, 1998). La escuela por sus contenidos, por sus formas y por sus sistemas de organización va induciendo paulatina, pero progresivamente, en las alumnas y los alumnos, las ideas, conocimientos, representaciones, disposiciones y modos de conducta que requiere la sociedad adulta (Pérez, 1996).

El proceso de socialización que cumplen las escuelas en las sociedades contemporáneas tiene dos fines: el primero, está relacionado con la incorporación futura de los alumnos en el mundo laboral continuando con las nociones de Pérez; el consenso se pierde a la hora de acordar, el tipo de conocimientos, disposiciones, destrezas y actitudes que requieren los y las estudiantes para obtener un empleo formal; el segundo está relacionado con la formación del ciudadano/a para su intervención en la vida pública. Preparar a los estudiantes para la vida adulta y pública tiene como finalidad mantener la dinámica y el equilibrio en las instituciones y en las normas de convivencia que componen la sociedad en la que viven, fortalece, para el caso mexicano el sistema político democrático del cual formamos parte, de acuerdo a la postura de Pérez.

Lo anterior permite comprender la importancia y necesidad de que los estudiantes asistan a la escuela, se eduquen en un contexto diferente a las posibilidades de educarse desde y en su casa.

1.5 Especificidades Respecto a las Nociones del Transporte y sus Aplicaciones

Sobre el concepto de transporte existen diversas propuestas, las definiciones que se presentan a continuación permiten establecer porque el concepto de transporte escolar es necesario a la hora de garantizar el derecho de las niñas, niños y adolescentes (que se simplifican por sus siglas como NNA) a tener una educación de calidad.

Para algunos autores el transporte, "Es, de todas las operaciones que efectúa el ser humano, una de las más necesarias y la más multiforme a la vez. No hay uno sólo de nuestros actos, que no implique en su elaboración, en su realización, el desplazamiento de personas, de cosas, de pensamiento." (Fuentes, 1960).

"No es un fin en sí mismo, es un medio para lograr ciertos fines económicos." (Voigt, 1964).

“Además del transporte como actividad económica, productiva y de renta, debemos considerar el transporte individual como actividad económica y objeto de consumo, por ejemplo, para el transporte entre lugares de residencia y de trabajo o para el consumo de ocio (descanso, esparcimiento o deporte).” (González, 1973).

"Desde el punto de vista económico, es una necesidad consecuente de la insuficiencia de producción, en cualquier localidad, de todos los bienes de consumo necesarios, así como la posibilidad de fabricar otros productos, en cantidad superior al consumo local." (Togno, 1975).

"Es el traslado de un sitio a otro, de personas y mercancías, motivado por el hecho de que están en un lugar, pero se necesitan en otro." (Thompson, 1976).

“Existen dos clases de transporte: primero, el de productos manufacturados o materias primas a, o desde el lugar de venta o de producción. Segundo, el de las personas que necesitan recorrer la distancia que separa físicamente los lugares donde deben desarrollar las actividades que realizan durante el día”. (Lane, 1976).

“Es la expresión del intercambio material tanto de mercancías como de personas. A medida que la especialización económica y cultural se va propagando de un lugar a otro, actúa como vínculo que une a la sociedad humana.” (Rees, 1976).

“Es un proceso tecnológico, económico y social que tiene la función de trasladar en el espacio a personas y bienes, o sea, para llevar satisfactores a necesidades distantes o viceversa, para vencer las barreras de tiempo y espacio, de tal forma que se conserven ciertas propiedades cualitativas de ambos.” (Muñoz de Luna, 1976).

"Es el traslado en el espacio de personas o cosas venciendo la resistencia del espacio al movimiento de formas materiales." (Suárez, 1977).

"Es el conjunto de acciones que continúan el proceso de producción de los bienes materiales por medio de su traslado." (Andronov, 1977).

“El transporte es el movimiento físico de personas y bienes entre dos lugares.” (Wood, 1989).

“El transporte carretero es el fundamento crítico en el que está basado el complejo industrial y tecnológico en los Estados Unidos de América.” (Mannering, 1990).

“Transportar es llevar algo de un sitio a otro. Pero, normalmente, solo usamos la palabra para referirnos a distancias o cargas más o menos grandes o para hablar de los vehículos donde se realiza el transporte.” (Segura, 1991).

“Los sistemas de transporte son la respuesta a las crecientes necesidades de comunicación entre individuos como entre sociedades para la movilidad de mercancías como parte de las economías regionales y mundial.” (Tolley, 1995).

“El transporte es un sistema integrado por tres elementos fundamentales interaccionados entre sí: la infraestructura, el vehículo y la empresa o servicio.” (Izquierdo, 2001).

“Es el movimiento de personas, materiales o productos desde el punto donde se producen, cultivan o elaboran, a otro donde se consumen, transforman, manufacturan, distribuyen o almacenan.” (Portales, 2001).

“El transporte es un sistema organizacional y tecnológico que apunta a trasladar personas y mercancías de un lugar a otro para balancear el desfase espacial y temporal entre los centros de oferta y demanda. Lo anterior plantea el problema de realizar este traslado en forma eficiente y sustentable.” (Garrido, 2001).

“Por muy importantes que parezcan las empresas transportistas, su participación estará siempre supeditada a otros fines económicos o sociales. Debe quedar muy claro que el transporte es una variable derivada de otras necesidades principales” (Ruiz, 2007).

De los anteriores conceptos, se puede afirmar lo siguiente: el transporte es un proceso, esto es, un conjunto de acciones que se repite constantemente; que tiene por objeto el cambio de posición con respecto al espacio de personas y/o cosas, cuya utilidad es mayor en otro lugar. Además, por esto último, se encuentra íntimamente ligado a eventos económicos y sociales, por lo que reviste gran importancia al condicionar la realización de tales eventos a las características de cantidad, calidad y de forma que se puedan otorgar a las acciones de traslado. Por

ello, es un fenómeno complejo, con características especiales, que incluso dependen del enfoque con que se analicen. El transporte es un fenómeno con causas y efectos vinculados y traslapados en los contextos sociales, económicos y tecnológicos, relacionado tanto con personas como con cosas, y con determinados objetivos a cumplir.

Todo sistema de transporte puede proporcionar ciertos beneficios o ventajas y, en contrapartida, ocasionar otros costos o desventajas, por lo que es imprescindible la consideración y análisis cuidadoso de estos aspectos, a fin de conocer el valor real de dichos sistemas de transporte, o sea, la comparación de beneficios contra costos, para una correcta evaluación, tanto de un sistema que ya esté en operación como de varias opciones a implantar.

Siendo el transporte causa y efecto de muchas de las actividades del ser humano, existen diferentes clasificaciones para abordar su importancia en nuestra vida diaria. El transporte se puede evaluar a través de su impacto, existen los impactos económicos y los sociales. Los primeros, se refieren a aspectos que están relacionados con los procesos o fenómenos que acrecientan o gravan las economías de los particulares, de las empresas e instituciones, o en general, del país en su conjunto.

Asimismo, los impactos sociales se relacionan con los procesos de las interrelaciones de hombres y grupos, y la forma en que los sistemas de transporte alteran el curso de los acontecimientos de la sociedad. Existe otra clasificación que corresponde a la distinción entre beneficios o ventajas y costos o desventajas. Aquéllos se refieren a los aspectos positivos o deseables que se obtienen de un sistema de transporte.

Así, los costos son los efectos negativos o indeseables del mismo sistema. Por último, tenemos la clasificación de transportes directos o indirectos, que tratan de distinguir si el efecto recae en los usuarios, empresa o en aquellos íntimamente relacionados con el sistema de transporte (impactos directos); o si recaen en terceros, que sin participar o promover a los sistemas de transporte, se ven beneficiados o afectados por él, lo que se conoce como impactos indirectos.

A la hora de concretizar el transporte en el transporte escolar, es determinante afirmar que el transporte en sí, es productor de satisfactores y facilidades destinadas al bienestar y comodidad social (Bonavia, Michel. 1975, Medina U, 1963). Promueve la homogeneidad de las condiciones de vida de los grupos humanos, facilitando la integración de los pueblos, basándose en lo propuesto por Dickey (Dickey, 1963).

Son vías de penetración social, destinadas a posibilitar la prestación de otros servicios, como educación, sanidad, etcétera (Cuba, Ministerio de Transportes, 1970). Al proporcionar movilidad y accesibilidad en mayor escala, aumenta las oportunidades de realización de los individuos, siguiendo con lo propuesto por Dickey Puede ser usado con fines políticos, estratégicos y de defensa, de acuerdo a lo propuesto por Medina. Modifica los patrones urbanos y rurales de crecimiento, al corregir la tendencia en la localización de, principalmente, el empleo, la habitación y los servicios (educativos) dado lo expuesto por González (1973).

1.6 Análisis Comparativo del Transporte Escolar en el Mundo y en México

El transporte escolar como elemento que contribuye a garantizar el derecho a una educación de calidad es un asunto que ha provocado muy poca reflexión en diferentes esferas. Las evidencias dejan entrever que su ejercicio aun es incipiente y lo seguirá siendo en tanto no se reconozca su aportación. Las evidencias respecto al transporte escolar giran en torno a la reducción de emisiones de contaminantes (Centro Mario Molina, 2016); reducir el número de vehículos en circulación (Secretaria del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2012); disminuir el tráfico en horas pico de entrada y salida de las escuelas mediante la promoción de alternativas distintas para el traslado hogar-escuela/escuela-hogar de los alumnos de las primarias y secundarias públicas y privadas (Municipio de Querétaro, 2017).

Existen experiencias del transporte escolar gratuito que poco tienen que ver con las anteriores razones, en un sentido más próximo al presente estudio, países europeos

como España demuestran que la implementación del transporte escolar surge de la necesidad de aquellos alumnos de niveles obligatorios de enseñanza que, por razones de planificación educativa, hubieran de ser escolarizados en un municipio distinto al de su residencia (Boletín Oficial de la comunidad de Madrid, 2005).

Madrid establece en “Los seis beneficios del autobús escolar en Madrid” que el transporte escolar representa numerosas ventajas tanto para los niños y adolescentes que se desplazan a colegios e institutos de la capital y comunidad autónoma como para los padres y familiares.

Además de garantizar el derecho a la educación de este sector de la población este programa contribuye con la reducción de tráfico en la ciudad de Madrid, así como al cuidado y respeto por el medio ambiente disminuyendo considerablemente la emisión de gases a la atmósfera, lo que hace que cada día seamos más conscientes de los efectos del cambio climático. La importancia del transporte escolar es tan alta que las cifras actuales reportan que cada día hacen uso del autobús escolar más de 200,000 alumnos en toda España.

Portugal por su parte establece el programa de transporte escolar gratuito a aquellos estudiantes que vivan a más de 12 minutos de traslado a pie de su casa al centro escolar (Cámara Municipal de Lisboa, 2018).

Por otro lado, en Argentina, se destaca la importancia que implica el establecer programas de transporte escolar ya sea de carácter público o privado, pues se cuenta con la certeza de que el alumno llegara de manera segura de la escuela a su casa y viceversa, evitando así situaciones de riesgo y garantizando con ello el derecho a la educación. En el caso de Argentina, se implementó además un programa de boletos gratuitos para que los estudiantes utilicen el transporte público sin distinción, lo que dicen ha representado un gran ahorro en la economía familiar y una motivación para que los jóvenes continúen con sus estudios.

Recientemente en México el transporte escolar ha mostrado una vía expansiva, extendiéndose el disfrute del mismo a otros colectivos de alumnos no previstos inicialmente. Aunque nace por razones de mejorar la vialidad y disminuir la

contaminación, es necesario analizar las contribuciones del transporte escolar a la hora de garantizar el derecho a la educación. La multiplicidad situaciones, de rutas, de beneficiarios ha generado una diversidad de condiciones que es necesario reconducir.

Al hablar de transporte escolar se debe pensar en los recursos económicos necesarios para financiar este tipo de proyectos, se debe pensar en la regulación del servicio público de transporte escolar, que objetive los derechos y obligaciones de todos los involucrados al respecto. Se debe pensar en aquellos alumnos que son beneficiarios del servicio de transporte escolar, pero lo más importante el transporte escolar se debe pensar en término de las contribuciones que establece por el hecho de garantizar una educación de calidad.

La importancia de analizar las contribuciones del transporte escolar a la hora de garantizar el derecho a la educación de calidad en el estado, radica principalmente en entender que la escuela asumida como un espacio de socialización (Pérez, 1996) tiene como finalidad formar desde las aulas y a través de los docentes a los estudiantes. Aceptar legítimamente a la escuela como el espacio idóneo donde los docentes pueden y deben fomentar diversos conocimientos, determina la necesidad de los NNA acuda a ella.

Contar con transporte escolar permite que los estudiantes NNA de niveles obligatorios de educación asistan a la escuela, tanto aquellos que viven a gran distancia de los centros escolares como a aquellos a los que por razones personales o familiares se les complica la asistencia.

CAPÍTULO II: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

2.1 Conceptualización de la Calidad de la Educación

Para fines de la presente investigación es fundamental mencionar que el concepto de “Calidad de la Educación” se abordó desde un paradigma educativo totalizante, abarcativo, incluyente, multidimensional y holístico, por tal motivo es un concepto que permite ser aplicado a cualquiera de todos los elementos que rodean al campo y ambiente de la educación.

En el mismo orden de ideas y por lo tanto es un concepto que abarca e involucra a la calidad y capacitación de los docentes, los aprendizajes significativos, procesos de calidad ambientes educativos e infraestructura en un momento histórico dado, es decir todos los elementos que favorezca y garanticen una educación de calidad como estrategia para un mejor desarrollo de la nación, como es el objeto de estudio de la presente investigación: “El transporte escolar”.

El sistema educativo exitoso no es aquel que invierte menos en sus estudiantes, sino aquél que con un sentido de equidad optimice sus recursos y asegure una educación de calidad para toda su población, facilitar su acceso y acercamiento.

La calidad de la educación debe ser una estrategia político-estructural que detone en una educación de calidad como un factor de transformación social y garantice una mejor calidad de vida de todos los Mexicanos.

2.2 Contexto Situacional

En el capítulo que se presenta a continuación se describe las razones por las que se tomó la decisión de realizar una investigación teniendo como tema central el derecho a la educación de calidad, a partir de un aspecto concreto: la movilidad concretizada en el transporte escolar.

La educación obligatoria como derecho se promueve y como proceso se fomenta dentro del ámbito formal de educación denominado escuela, aquella que está destinada a un sector de la población específico los Niños, las Niñas y los Adolescentes.

Se cree firmemente que la movilidad estudiantil a partir del transporte escolar juega un papel trascendental a la hora de garantizar el cumplimiento del derecho a la educación que tienen los Niños, las Niñas y los Adolescentes, de ahí que a partir de la descripción de los ordenamientos legales nacionales e internacionales así como las políticas de educativas y de movilidad (transporte escolar) donde los primeros establecen y las segundas contribuyen a fomentar el derecho a una educación de calidad de Niños, Niñas y Adolescentes del municipio del estado; se evidencien las contribuciones que el transporte escolar ejerce sobre el derecho de las Niñas, Niños y Adolescentes a recibir una educación de calidad.

A partir de lo anterior, a continuación, se describe el objetivo general, los objetivos específicos y las preguntas de investigación que sustentan la presente investigación:

2.3 Objetivo General

Analizar el contexto de las políticas públicas en materia de transporte escolar que existen en la actualidad para a su vez plantear un análisis de los ordenamientos legales nacionales e internacionales, así como las políticas de educativas y de movilidad donde se establecen y contribuyen el fomento al derecho a una educación de calidad de Niños, Niñas y Adolescentes en el estado

2.4 Objetivos Específicos

- Plantear a profundidad un análisis de los ordenamientos legales nacionales e internacionales, así como las políticas educativas que establecen y

contribuyen a fomentar el derecho a la educación de Niñas, Niños y Adolescentes (NNA) en México.

- Analizar dentro de un marco comparativo las políticas de movilidad (transporte escolar) que se han implementado en el Estado de Querétaro y en especial en las comunidades rurales del mismo, así como su eficiencia y cobertura que han presentado.
- Describir y analizar las contribuciones del transporte escolar a la educación obligatoria de calidad y su efecto en la mejora de aprovechamiento académico en los estudiantes de educación básica.

2.4.1 Preguntas de investigación

¿Cuáles son los ordenamientos legales nacionales e internacionales que establecen el derecho a la educación de calidad de Niños, Niñas y Adolescentes?

¿En qué consisten las políticas educativas que contribuyen a fomentar el derecho a la educación de Niños, Niñas y Adolescentes?

¿Cuáles son y en qué consisten las políticas de movilidad (transporte escolar) que se han implementado en el Estado de Querétaro?

¿Las políticas de movilidad (transporte escolar) en el estado, contribuyen a fomentar el derecho a la educación de Niños, Niñas y Adolescentes?

2.5 Marco Metodológico

2.5.1 La investigación Cualitativa

El ser humano se ha caracterizado por la constante búsqueda del conocimiento, el cual depende de la naturaleza del objeto y de los medios que este mismo establece para alcanzarlo.

De acuerdo con las características del objeto que se intenta conocer se puede hablar de diversos tipos de conocimiento, los cuales corresponden a su vez a diversos tipos de saber. Es importante establecer que “el conocimiento científico es el más desarrollado gracias a la investigación, incluso, el propiamente ligado a la actividad investigadora. “Todas las demás formas de conocimiento, útiles sin duda, no son suficientemente aceptables para obtener el denominado conocimiento científico” (Nieto, 2010).

Si cualquier tipo y/o modalidad de investigación se encuentra íntimamente ligada al conocimiento, porque el fin último de hacer investigación es conocer-saber; la presente tesis utiliza de manera preponderante una aproximación cualitativa de la investigación.

Hacer investigación cualitativa es más que utilizar datos cualitativos, es un enfoque de producción de conocimientos y como tal el conocimiento adquiere las siguientes características: es incluyente, construido, histórico, provisional, contextual, racional e irracional, reflexivo, implícito, multimetódico, subjetivo e intersubjetivo, holístico y factico de acuerdo con Tesch (1990).

No se afirma que el tratamiento cualitativo tenga una superioridad sobre lo cuantitativo, tampoco se pretende para evitar la discusión histórica-metodológica de ambas dimensiones cuando afirma que:

La realidad concreta de la investigación social nos informa una y otra vez de la insuficiencia abstracta de ambos enfoques - lo cualitativo y lo cuantitativo - tomados por separado. Pues los procesos de interacción social y del comportamiento personal implican tanto aspectos simbólicos –cualitativo -como elementos medibles –cuantitativo- (número de actores intervinientes, tamaño de los grupos, características o tipos objetivos, etc.) (Ortíz, 1999).

Por lo tanto, reconociendo la complementariedad de lo cualitativo y lo cuantitativo dentro de cualquier investigación, pero resaltando que lo segundo ofrece una manera diferente de pensar el mundo, de mirarlo, ello conforme a lo propuesto por

Strauss (Strauss2002), la presente investigación se inclina por lo cualitativo, entendiéndolo por investigación cualitativa:

“Cualquier tipo de investigación que produce hallazgos a los que no se llega por medio de procedimientos estadísticos u otros medios de cuantificación. Puede tratarse de investigaciones sobre la vida de la gente, las experiencias vividas, los comportamientos...Algunos datos pueden cuantificarse, por ejemplo, consensos o información sobre los antecedentes de las personas u objetos estudiados, pero el grueso del análisis es interpretativo.”

Existieron diferentes razones para utilizar la investigación de tipo cualitativo, entre las que se destacan: comprender e interpretar la realidad; en este caso, la realidad que gira en torno a garantizar el derecho a la educación de calidad de NNA del estado a partir de políticas de educación y movilidad implementadas; es decir, a partir del transporte escolar.

La interpretación en la investigación cualitativa, a diferencia de otros tipos de investigación donde la interpretación es el resultado de la discusión de los resultados, se encuentra presente durante todo el proceso investigador, ya que se busca encontrar el sentido del fenómeno dado que puede ser entendido de varios modos.

En investigación cualitativa se busca el sentido o los sentidos que tiene el fenómeno para los propios protagonistas; hay que tomar en cuenta todas las perspectivas que tengan en cuenta, también, las percepciones internas (Taylor & Bogdan, 1984); esto es lo que importa y no el sentido que le dé alguien externo. La interpretación busca el significado de lo manifiesto, de lo explícito de las acciones de las personas investigadas, pero también busca en lo encubierto, en lo implícito, lo que hay debajo de esas acciones (emociones, intenciones, hábitos irreflexivos...). Se investiga para interpretar, para poner de manifiesto lo que hay bajo las acciones, los pensamientos superficiales; en definitiva, hacer explícito lo implícito (Tojar, 2011).

El análisis y el procesamiento de la información resultado de la investigación de tipo cualitativo nos remite a un proceso no matemático de interpretación de los datos a

fin de descubrir conceptos y relaciones de los mismos. Los datos se pueden obtener de entrevistas y documentos, (como en la presente investigación) pero también se consiguen de observaciones, películas o cintas de video o inclusive datos cuantificados en censos.

El análisis de la información de la investigación cualitativa debe cumplir con ciertas cualidades de autenticidad continuando con lo dicho por Tojar, entre las que se mencionan:

- a. Si bien recopilar las concepciones que tienen los sujetos involucrados en el fenómeno a estudiar es necesario para este tipo de investigación, no constituye lo más importante, lo fundamental implica analizar a profundidad las construcciones de las mismas concepciones (autenticidad ontológica).
- b. Las elaboraciones propias son necesarias, pero no suficientes, hay que construir argumentos con diversas fuentes y posibilitar con ello la comparación con otros sistemas de valores alternativos (autenticidad educativa).
- c. Considerar los estímulos para la acción, valorando qué elementos promueven o agilizan procesos de cambio (autenticidad catalizada).
- d. Identificar y desarrollar en las personas implicadas en la acción (autenticidad táctica) cierta capacitación o potencial (empowerment).

2.5.2 Revisión Documental de Fuentes Bibliográficas.

Para utilizar esta método de investigación se consideraran como fuentes documentales, los fundamentos legales internacionales (Declaración de Moscú sobre los derechos del niño, 1918; Declaración de los derechos del niño o declaración de Ginebra, 1924; Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948; Declaración de los Derechos del niño, 1959; Convención sobre los derechos de los niños, 1989) y con los nacionales (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 1917/2017); Jurisprudencias relacionadas al interés superior del niño,

2014; protocolo de actuación para quienes imparten justicia en casos que involucran a los NNA, 2014; ley para la protección de los derechos de las NNA, 2000/2014; Constitución Política del Estado de Querétaro, 2008/2017; ley para la protección de los derechos de las NNA del Estado de Querétaro, 2009; Ley general de educación, 1993/2017; Plan nacional de desarrollo 2013-2018; programa sectorial de educación; y los contenidos formales que se encuentran en programas movilidad, en concreto el programa de transporte escolar.

Se puede afirmar que los elementos comunes de ambas definiciones establecen que la entrevista de investigación cualitativa es una técnica que pretende, a través de la información que se recoge del informante, reconstruir aquello que expresó un individuo, aquello que forma parte de la realidad. Pero en esto habrá que tener cuidado porque los resultados de la entrevista por sí mismos no tienen posibilidad de generalización indiscriminada ni mucho menos de universalización. La entrevista le permite al investigador/entrevistador recoger y analizar saberes sociales concretados en discursos que son resultado de la práctica directa y no mediada de los sujetos protagonistas de la acción nuevamente conforme lo dicho por Toro y Parra.

El empleo de la entrevista presupone que el objeto temático de la investigación sea cual fuere será analizado a través de la experiencia de los entrevistados, que a la vez son parte y producto de la acción estudiada, ya que el análisis del narrador es parte de la historia que se narra.

Para efecto de esta investigación, se retoma la tipología propuesta por Cohen y Manion (Cohen & Manion, 1990) y por Toro y Parra (Toro & Parra, 2010), ya que dichos autores concuerdan al establecer que la entrevista no estructurada, es aquella que se caracteriza por su flexibilidad, su apertura y por la libertad que se le otorga al entrevistador/investigador de modificar el contenido, el orden y la profundidad, para adaptarlas a las diversas situaciones y características particulares de los sujetos de estudio, adquiriendo en ese momento la responsabilidad de la misma. Es importante mencionar que lo anterior no significa que la entrevista no estructurada carezca de rigor, por el contrario, la planificación previa de un guion de

respaldado en el problema y los objetivos de la investigación se convierte en una condición ineludible para el éxito de la misma. Dado que el instrumento que se utilizará en la presente investigación fue la entrevista no estructurada focalizada, es importante mencionar los criterios en los que se basa la misma:

a. La ausencia de dirección: se consigue al combinar preguntas introduciéndolas de manera paulatina en las entrevistas que se realizaran, tratando que el marco de referencia del entrevistador/investigador no se interpusiera en los puntos de vista de los sujetos implicados entrevistados.

b. La especificidad: la entrevista realizada resalta elementos específicos relacionados con el derecho a la educación y el transporte escolar que darán cuenta de, a la luz de los entrevistados, las contribuciones que tiene el transporte escolar a la hora de garantizar el derecho a la educación de calidad, en todo momento se trata de animar al entrevistado para que expresara respuestas concretas y no generalidades.

c. La amplitud: las entrevistas realizadas tratarán de cubrir todos los asuntos relacionados con las preguntas establecidas para la presente investigación.

d. La profundidad y el contexto personal: en todo momento se tratará de asegurar que las respuestas de los sujetos entrevistados fueran más allá de categorías simplistas como agradable/desagradable.

2.6 El Análisis del Discurso

Se decidió utilizar el análisis del discurso para examinar la información obtenida una vez que se realizaron las entrevistas -se provocaron- (Toro y Parra, 2010). Se prevé que las entrevistas se transcriban en su totalidad, se considera que lo expresado verbalmente por los sujetos entrevistados además de lenguaje es discurso. Si partimos de que el lenguaje es un sistema de formas expresivas, que pertenecen y configuran un cierto modo de la expresividad humana, serían lenguajes no sólo el verbal, sino también el escrito y los peculiares sistemas de

gestos que desarrolla cada cultura, los estilos artísticos, las formas de vestir, etc. Continuando con la idea de Toro y Parra, por lo tanto, “un texto puede ser tanto discurso escrito como hablado, de forma tal que, por ejemplo, las palabras usadas en una conversación (o en su transcripción por escrito) constituyan un texto” (Fairclough, 1995); sin embargo, habrá que ser menos simplistas, entre un texto y un discurso hay por lo menos una diferencia metodológica. Las entrevistas se piensan más bien, a manera de texto como proceso (Otaola, 1989); es decir, las entrevistas analizadas están mediadas y son el resultante de un contexto que más allá de las variables tiempo y espacio en los que se produjeron, en dicho contexto intervino, además:

- a. El conocimiento mutuo de una intención comunicativa (hablar de temas relacionados con el derecho a la educación que tienen los Niños, las Niñas y los adolescentes y el programa de transporte escolar).
- b. El conocimiento del hablante/entrevistado/funcionario/alumno/docente y del oyente/entrevistador/investigador acerca de lo dicho en la misma entrevista.
- c. La aceptación tácita por los interlocutores (funcionario /alumno/ docente /investigador) de convenciones, creencias y presupuestos importantes, aceptados por los miembros de la comunidad hablante a la que pertenecen. “En suma, la red de relaciones implícitas que se establecen entre los interlocutores, ello de acuerdo con Otaola (Otaola, 1989).

Tomando en cuenta lo anterior, y siguiendo a T. A. van Dijk:

En el discurso están implicados el conocimiento, interacción, sociedad y cultura, pues el discurso es una manifestación de todas estas dimensiones de la sociedad. El discurso es social. El significado de las palabras empleadas en un discurso dependerá del contexto en que se emita, pues incluso las mismas palabras pueden ser utilizadas con distintos sentidos según las clases sociales. En suma las palabras empleadas y el significado de las palabras empleadas varían de un discurso a otro. Nuevamente conforme lo estipulado por Otaola.

Por lo tanto, se puede definir al discurso como cualquier práctica por la que los seres humanos dotan de sentido a la realidad en la que viven y en la que se desarrollan.

Dado que existen diversas propuestas teóricas para realizar análisis del discurso en ciencias sociales, se decidió utilizar la formulada por el Dr. Ian Parker (1996) dicha recomendación basada en pasos analíticos o en criterios para la identificación de discursos, me permitió como él mismo lo señala encarar la confusión y el desconcierto que me agobiaban al utilizar por primera vez el análisis del discurso en los textos resultado de las entrevistas no estructuradas focalizadas.

Los pasos analíticos utilizados (con algunas anotaciones realizadas personalmente) se muestra a continuación:

1. Se colocó el texto en lenguaje escrito, se transcriben las entrevistas realizadas, para centrar la atención en las contribuciones positivas o negativas del transporte escolar sobre el derecho a gozar de una educación de calidad de NNA de educación pública obligatoria en el estado, Parker (1996) recomienda realizar el análisis del discurso en grupo ya que esto te permite:

1. Asociarse libremente con el texto; es decir, indagar los posibles y diferentes significados que los otros nos pretenden dar con su discurso, tomar en consideración las formas en las que los discursos definen sistemáticamente a los objetos.

2. Detallar sistemáticamente los objetos que aparecen en el texto, consiste en inspeccionar los nombres, preguntándonos, ¿dónde aparecen?, ¿qué significado tienen?, estas preguntas nos permitirán entender la lógica y comprender la clase de mundo que el texto nos está mostrando o el mundo que se crea cada vez que se lee o se repite.

Es fundamental identificar todos los “objetos” ya que estos están organizados y reconstruidos en el texto por medio de estilos de habla concretos. También resulta necesario colocar el significado de los mismos en correspondencia al contexto en el que se desarrollan.

3. Aludir a estas formas del habla como objetos de estudio o discursos, una vez que identificamos los objetos aludidos en nuestro texto, podremos identificar los discursos que los mantienen agrupados.

4. Detallar sistemáticamente los sujetos, personas que aparecen en el texto y reconstruir, como un dispositivo para explorar el derecho a hablar en el seno de estos discursos, lo que cada persona tiene que decir en el marco de reglas propuestas por el texto. Para esta investigación, un ejemplo de sujetos son NNA, docentes, funcionarios públicos. También resulta necesario colocar el significado de los mismos en correspondencia al contexto en el que se desarrollan.

5. Reconstruir derechos y responsabilidades de los sujetos más importantes del texto y de las redes de relaciones que se reconstituyen y que posicionan las relaciones entre unos sujetos y otros (niños-docentes, por ejemplo) revisar el circuito de responsabilidades permite identificar los posicionamientos de los sujetos y la importancia aparente de unos sobre otros. Una de las funciones del texto, como la de cualquier texto, es suscitar una red de relaciones, según progrese en dicha conexión alrededor de los objetos a los que el texto alude, avanzaremos en el análisis y permitirá:

6. Identificar las distintas versiones de los mundos sociales que coexisten en el texto; es decir, identificar maneras discretas de habla que descubren el seguimiento racional de reglas establecidas socialmente.

7. Especular sobre el modo en que cada uno de estos mundos sociales atiende a las objeciones y a las reglas culturales o sociales encubiertas detrás de ellas. Son los discursos los que definen aquello de lo que hablan y no los entrevistados que hablan a través del texto como si fuese una pantalla transparente en la que las intenciones del docente se proyectan. De ahí que sea importante centrarse en la contradicción y concordancia entre las voces del texto para:

8. La identificación de los contrastes entre las distintas formas de habla, y

9. La identificación de las ocasiones en que estas formas se solapan, con la finalidad de:

10. Hacer comparaciones con otros textos y para evaluar la manera en que esta habla se dirige a distintas audiencias encontrar expresiones del discurso que giran alrededor de sí mismas y examinar lo pertinente de esa forma de hablar.

11. Realizar lo anterior nos permite elegir la terminología adecuada para nombrar los discursos y organizar de este modo la lectura de un texto.

El uso del análisis del discurso en temas de investigación de índole educativo permite reconstruir realidades sociales, relacionar lo discursivo con lo social y comprender lo que sucede en lo que muchos nos empeñamos en definir como subjetividad. Para efectos de esta investigación la estrategia particular de análisis del discurso me permitirá encontrar y analizar las contribuciones positivas o negativas del transporte escolar a la hora de garantizar el derecho a la educación de NNA de educación obligatoria en el estado.

2.7 Consideraciones Éticas

El carácter científico de la presente investigación coincide con los principios éticos y legales básicos que subyacen en toda investigación y escritos académicos. Dichos principios están diseñados para alcanzar los siguientes tres objetivos:

- Asegurar la precisión del conocimiento científico.
- Proteger los derechos y las garantías de los participantes de la investigación.
- Proteger los derechos de propiedad intelectual.

Se considera que proteger los derechos y las garantías de los participantes de la investigación será de suma importancia para la misma de ahí que constituye un compromiso no revelar información personal confidencial que pueda ser utilizada para identificar a los sujetos que proporcionaron información que sirvió a la presente investigación. También es importante señalar que las interpretaciones realizadas tanto de los documentos legales como de las entrevistas realizadas tienen un fin exclusivamente académico y por lo tanto los comentarios vertidos son responsabilidad del autor de la tesis.

2.8 Marco Teórico

2.8.1 Movilidad Urbana y Especificaciones del Transporte Público

Una de las problemáticas que actualmente desencadena una serie de repercusiones continuas y de lenta resolución es la planeación, en lo relativo a la estructuración de áreas urbanas no existe exención alguna; como consecuencia principal a este fenómeno se encuentra la situación del establecimiento cada vez más desmesurado de zonas con un nivel alto de precariedad en lo que concierne a la perspectiva tanto ambiental como urbanística, aunado a ello se encuentra el factor de que dichas zonas se encuentran habitadas por personas con un nivel socioeconómico bajo, de ingresos considerablemente limitados que los conducen a una dependencia sin alternativa al servicio de transporte público para poderse transportar de un lado a otro, ello de acuerdo a lo establecido por el Banco de Desarrollo de América Latina (BDAL, 2011).

Partiendo de estudios que han llevado a cabo en atención a la problemática de la deficiencia del servicio de transporte público se detectó que en gran parte de estas zonas el servicio es provisto a través de concesiones, y particularmente esta situación propicia el desencadenamiento de otra problemática ya que en éstas no se encuentra la necesidad de sujetarse a un proceso de licitación, y como otra problemática subsecuente a esta situación está el caso que son ofertados vía permisos.

Como casos exitosos de aplicación adecuada de políticas en la materia, se encuentra el caso brasileño, que mediante su Constitución se vale de herramientas jurídicas suficientes y capaces para establecer al servicio de transporte público como un servicio público esencial y la responsabilidad de la reglamentación, control y administración de tales servicios queda en manos de sus municipalidades. Continuando con la ejemplificación del caso latinoamericano se encuentra la situación que en la mayoría de los demás países existe un control menor, destacando de manera particular que estos permisos atienden a un proceso que

involucra altos niveles de trámites burocráticos y la atención situacional dispersa en los que no especifican ni alcances territoriales ni jurisdicciones competentes en la temática para la resolución de tal problema.

En la cuestión que atiende al factor de la normatividad facultativa y la reglamentación pertinente se encuentra que se enfrentan problemáticas de mayores dimensiones como la privatización y una reglamentación débil o demasiado estricta, en razón de estos contrastes se obtiene la situación a enfrentar de que los conflictos tienden a continuarse debido a que en la prestación de este servicio se generan situaciones de inestabilidad operacional y financiera que conducen a modificar negativamente lo referente a la oferta principalmente hacia alternativas más privatizadoras y menos reglamentadas; y como otra problemática que deriva de este tema en particular está el caso de metrópolis de mayor población se realicen intentos fallidos de forma continua para salir del sistema de competencia relativamente abierta y se caiga en el establecimiento obligatorio de un plano de oferta altamente controlado e ineffectivamente reglamentado.

Asimismo, y como consecuencia directa de las previas problemáticas comentadas se entran en la discusión de la calidad del servicio y su eficiencia dentro de la operatividad y su organización. Complementando a la temática de la oferta del servicio de transporte público colectivo es necesario mencionar que en intentos sin planeación organizacional alguna se descontrola por completo el orden que tiene que haber en lo que respecta a la mejora de las instituciones que han de involucrarse en la prestación del servicio y la cobertura mejorada, inclusive el hecho de que exista una gran negativa para la implementación de tecnologías novedosas para el control de la operación del transporte público, así como su gestión.

Una alternativa que permitiera la mejora de la calidad en la prestación del servicio pudiere ser el fomento de una participación verdaderamente activa por parte del sector empresarial en el transporte, ya que dicha participación pudiere atender a verse como un factor esencial para la mejora en el servicio para que de esta forma se dé un paso hacia la modernización y los cambios que permitan conducirse hacia

una gestión participativa que involucre a todos los sectores y se establezcan marcos organizativas para la prestación de este servicio.

2.8.1.2 Participación de las Políticas de Desarrollo y el Factor de la Globalización

No es ajeno prever que la globalización es un punto clave en el desarrollo de cualquier programa o la prestación de un servicio, conforme a lo que indica Figueroa (2005) el transporte público entra en un escenario de confrontación en lo que concierne a varias problemáticas y ello, dentro del plano de contextualización que la globalización muestra tienen que verse integrados una gran serie de cambios necesarios que van dirigidos conforme las políticas actuales del servicio de transporte público priorizando el fenómeno de la liberalización; asimismo es indiscutiblemente necesario analizar y atender el punto de la competencia que actualmente se basa en la realización social de poder contar con un vehículo privado para transporte y la disminución considerable del servicio de transporte público, como consecuencia a esta situación está presente el escenario de que en la actualidad se cuentan con nuevas alternativas para el transporte y las rutas de viajes además de que está presente una mayor cobertura dirigida hacia las áreas urbanas de mayor extensión pero que presentan una disminución en la densidad de la demandas que compete al servicio.

Por ello, dentro del gran catálogo de problemáticas que se encuentran presentes en lo relativo al tema de la efectividad del transporte público dentro del contexto de la globalización está presente la transformación indetenible de las ciudades, de forma particular en lo que arroja el sistema económico del capitalismo que destaca la imperante necesidad de las personas de valerse de un vehículo propio, a su vez que la red del servicio de transporte público no proporciona las condiciones adecuadas y necesarias que sea capaz de competir contra un sistema de mercado que se basa en la competencia de usuarios en los que no se cuenta con un servicio con los mínimos estándares de calidad necesarios para su funcionamiento.

Prosiguiendo con la situación del caso latinoamericano está el hecho de que abunda e incrementa una dependencia completa por parte de los habitantes en lo que refiere al uso de un vehículo propio, situación que repercute en un gran y considerable incremento en la matrícula vehicular que impera en Latinoamérica y en el país; esta situación tuvo un notorio auge en la década de los años noventa a razón de la creación de políticas económicas que facilitaran esta situación, imperando específicamente la adquisición de uno y dos automóviles entre las personas pertenecientes al estrato social de la clase media y la clase alta. Este fenómeno en específico marcó la pauta para una separación entre la población, atendiendo desde la perspectiva laboral y territorial, ya que este caso fomentó un incremento en la población laboral informala y empleados de múltiples giros laborales.

Para el caso mexicano, las consecuencias habidas se manifestaron en el carácter territorial repercutido por políticas económicas como la apertura del mercado, provocando así un híbrido entre la segregación social y territorial en las ciudades cuya densidad poblacional se encuentra mayormente establecida en el medio urbano. Complementario a esta situación, otra consecuencia que se provocó con esta problemática fue la modificación constante de los usos de suelo, hecho que se vio propiciado en lo relativo al desarrollo urbano desmedido en las ciudades, mismos que se desarrollaron con baja densidad y con una estructura vial que priorizaba de forma exclusiva el uso de los vehículos particulares para el estrato social de nivel alto, así como la generación de desarrollos urbanos de densidad alta a razón del bajo costo en los terrenos por encontrarse establecidos a una gran distancia de las principales zonas urbanas en los centros poblacionales.

2.8.2 Servicios Educativos en la Población del Medio Rural

Conforme a lo realizado por Escribano (2011) en gran parte de los asentamientos humanos de alta densidad se detecta el fenómeno común de una frenada migración rural, emigrantes que regresan a sus comunidades origen así como la llegada de pobladores nuevos por causas como las laborales, extranjeros,

jubilados o profesionistas de la investigación, esta situación ha traído consigo una regularización demográfica relativa en sectores que anteriormente eran caracterizados por la disminución poblacional debida a la emigración y un crecimiento desmedido y de carácter negativo provocado principalmente como la falta de empleo y los altos índices de precariedad.

Complementándose a ello, se agregan los factores de una productividad escasa y la disminución de la rentabilidad en lo que respecta a las actividades agrícolas anteriores al igual que la poca organización del crecimiento de los hogares y establecimientos comerciales; asimismo a esta problemática entra el factor de una oferta laboral más atractiva en el medio urbano y la noción de estilos de vida menos complicados dentro de la dinámica de las ciudades.

Estos incrementos poblacionales suelen ser relativamente selectivos ya que se difiere en el espacio según una gran cantidad de variables territoriales ampliamente estudiadas con anterioridad; como por ejemplo, la densidad demográfica que parte de los propios municipios rurales; lo próximas y conectadas que se encuentran las zonas adyacentes; la estructura distributiva que poseen las comunicaciones existentes; las políticas de empleo y los recursos naturales que se encuentran disponibles en lo inmediato de las zonas.

CAPÍTULO III: MARCO ORGANIZATIVO

Preámbulo

Como preámbulo, desde el contexto de las políticas públicas, recientemente se ha demostrado mediante estudios institucionales e independientes la importancia del hecho que representa contar con un servicio de transporte escolar y el común denominador en dichos estudios se manifiesta en la mejora, ampliación del servicio y una cobertura continúa del mismo.

Las secretarías y dependencias involucradas en la temática refieren a la prestación del servicio en un modelo colectivo y gratuito completamente; ello además de la participación de las instituciones escolares como receptoras secundarias de tal servicio; de los errores más habitualmente cometidos se destacan el hecho de que las políticas públicas realizadas en la materia del transporte escolar no se encuentran dirigidas a mostrarse como un servicio público de carácter obligatorio, sino como una prestación complementaria en la que únicamente instituciones particulares, en su mayoría, las ofrecen.

En el presente capítulo se abordará un análisis en el cual se revisen y comparen aspectos comunes habidos en los marcos normativos que existen en los niveles administrativos competentes a la temática y cómo es que estos influyen en la generación e implementación de programas específicos dirigidos al transporte escolar al igual que la participación que se genera mediante las instituciones y organizaciones gubernamentales para su operatividad y mejora; asimismo, dentro de un carácter descriptivo, se hará revisión de la dinámica organizativa en la planeación del acceso y garantía del transporte escolar en la zona serrana del estado así como sus condiciones y alcances, ello con el apego legislativo y la influencia, positiva o negativa, de la normatividad actual que existe en materia de movilidad urbana dirigida hacia el transporte escolar.

Además, se tiene como referencia el análisis de los planes de desarrollo en la materia para atender al propósito de la identificación de objetivos y secuencias

estratégicas de la planeación del transporte en los ámbitos administrativos y de gobierno en sus tres planos de actividad; ello con el fin de poder identificar los fallos que existen en el sistema de transporte escolar en cuestión, las áreas de mejora que se detecten y las debilidades que en el contexto de la temporalidad no se le ha dado la atención óptima ni las correcciones pertinentes.

3.1 Perspectiva sobre Políticas Públicas

En las democracias contemporáneas, las políticas públicas, los procesos se distribuyen entre la autoridad, los recursos entre el gobierno y las organizaciones sociales y, a través de ellas, entre sus agentes y colaboradores en los sectores público y privado. Estas distribuciones reflejan una amplia variedad de consideraciones políticas y técnicas que varían según el contexto. Con las nuevas reformas de la gestión pública, cuyo objetivo es promover mejoras sistemáticas en la efectividad que se pueden medir o documentar y atribuir a influencias causales específicas, incluyendo políticas públicas, estructuras y procesos de gestión.

En las últimas décadas, el énfasis se ha centrado más en el análisis y diseño de políticas públicas, así como en la medición y evaluación de instituciones de gobierno, programas y acuerdos, por ejemplo, con asociaciones público-privadas. Las influencias centrales en el desempeño del gobierno siguen siendo las estructuras ordenadas jerárquicamente - organizaciones, delegaciones de formales.

Autoridad, normas y lineamientos, presupuestos categorizados, intercambio de información y requisitos de información, mecanismos operativos - que permiten y restringen a la administración pública en sus roles de implementación de políticas. Esto no quiere decir que otros factores internos y externos a la gobernabilidad.

Los factores más influyentes sistemáticamente siguen siendo las estructuras creadas por procesos de política pública y la gestión administrativa. Eso demuestra la influencia de los procesos de política pública y la efectividad organizativa en el desempeño del gobierno.

En la administración pública contemporánea, la economía política y la organización estudia las literaturas, el rendimiento tiene significados altamente variables, a menudo implícitos. El rendimiento está implícito, por ejemplo, en el concepto de responsabilidad y efectividad.

El desempeño del gobierno, entonces, es el resultado de procesos democráticos, sistemas de gobierno y mecanismos de delegación, control y rendición de cuentas junto con normas de responsabilidad, gobernanza y efectividad organizacional. Los mecanismos específicos para lograr este rango de objetivos, de los que destacan la delegación jerárquica y la rendición de cuentas, a aquellos que enfatizan el papel de la iniciativa privada e instituciones de la sociedad en la definición y el logro de los objetivos políticos. En este último esquema, formal y procesos informales de participación y acción colectiva que generan confianza, importa más que cualquier forma de rendimiento jerárquico y prescriptivo de la administración.

Las perspectivas teóricas tienen una visión que las influencias contextuales en las agencias abarcan una amplia gama de partes interesadas, incluyendo a los responsables de la formulación de políticas a los que la gestión de la agencia es putativamente responsable. Consideraciones del estado de derecho y las restricciones de asignaciones no se les da una atención privilegiada.

En la economía política de la administración, el sistema administrativo es creada y sostenida por una cadena de delegación, en la cual funcionarios autorizados para tomar decisiones políticas, designados condicionalmente otros tomen tales decisiones en su nombre y lugar. Los agentes son responsables ante sus directores si son obligados a actuar en nombre de este último y si este último está facultado para recompensarlos o castigarlos por su desempeño.

Los ciudadanos tienen la función es controlar a los funcionarios, pero cuando consideramos a los titulares de la oficina política como agentes de los ciudadanos, tenemos que reconocer que son agentes limitados y frecuentemente comunes, cuyas responsabilidades pueden por lo tanto ser múltiples.

La racionalidad política se traduce en la planeación e implementación de programas y organizaciones que son técnicamente irracionales, como resultado de las restricciones del régimen y la política que autorizan recursos inadecuados, irrazonables o poco realistas. En las aplicaciones del sector público, el supuesto es que, a pesar de que los departamentos, oficinas, agencias y oficinas están limitados en formas complejas por expresiones del estado de derecho, sus gerentes tienen la suficiente discreción para permitir que una medida de independencia en la conformación de sus nociones de la organización de la eficacia dentro de esas limitaciones. Por ejemplo, los administradores pueden estar limitados por criterios presupuestarios, pero se permite dirigir a los proveedores de servicios para clasificar a los clientes de una manera ambigua que se ajuste a las normas presupuestarias sin reducir prioridades de servicio.

La gobernanza, en este sentido, puede ser conceptualizada como un sistema de instituciones ordenadas jerárquicamente creadas a lo largo de la cadena de delegación legal, cuya función es equilibrar la necesidad de discreción administrativa con responsabilidad ante el estado de derecho.

Por eso, las teorías son sistemáticas, consistentes de explicación confiable y predicción de relaciones entre variables específicas construidas en varios conceptos, que existe una necesidad por mejores teorías cuyo impacto en el proceso de política pública debería ser revisado. Esto sugiere un vínculo importante entre la formulación de políticas públicas y la necesidad de identificar sus resultados finales.

Las teorías buscan establecer una relación entre la formulación de políticas públicas, su implementación y sus consecuencias. Por lo tanto, las teorías de política pública tienen, inevitablemente, una influencia en cómo el diseño de la política pública.

Esto sugiere que las teorías influyen en si la naturaleza de implementación de políticas públicas sigue un enfoque de arriba hacia abajo, de abajo hacia arriba o una combinación de ambos. Las teorías sobre la formulación de políticas públicas proceso de ayuda para describir cómo se hacen las políticas públicas y su

implementación. Así, las teorías se centran en un marco y hacen suposiciones específicas que son necesarias para un analista para diagnosticar un fenómeno, explicar sus procesos y predecir resultados.

Por lo tanto, el proceso de formulación de políticas públicas requiere que las teorías que informan el proceso de política pública sean contextualizadas dentro de una sociedad general y estar sujetas a cuerpos legalmente instituidos como los organismos gubernamentales.

3.2 Marco Normativo a Nivel Federal

3.2.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Empezando con el análisis del marco referencial jurídico, desde el nivel federal, el mayor ordenamiento obedece a la Constitución, y el artículo que especifica las características relativas al tema es el artículo 115; en él, se detalla grosso modo que conforme a los aparatos normativo-jurídicos tanto de alcance federal, estatal y municipal se depositan las facultades para la intervención, proposición y ejecución de programas de transporte público para pasajeros a razón de afectaciones de sus alcances territoriales. Ello se ve complementado en asuntos relativos a la temática de planeación y el vínculo de un sistema de transporte público óptimo y suficiente, ya que se aprecia referido que dentro del artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos el Estado ha de proveer un sistema de desarrollo nacional sólido, dinámico, competitivo, permanente y equitativo apostando por la planeación democrática a razón del crecimiento económico, la mejora en la dinámica sociocultural del país y la prestación de servicios de calidad son los mínimos indispensables para garantizar el desarrollo humano.

En atención a esta secuencia, conforme a lo dispuesto en las normatividades de planeación, la importancia para un servicio de transporte público y un transporte

escolar de calidad desde la perspectiva de un Derecho Humano y un servicio indispensable, se atiende que en la misma planeación de los tres niveles administrativo-gubernamentales es que se establecen los objetivos a seguir, las metas a alcanzar, las estrategias establecidas en prioridades y las acciones llevadas a cabo, asimismo, los resultados que se han obtenido hasta el momento y cómo es que se pretende cambiar la situación de las zonas principales de atención para los administradores en beneficio de los ciudadanos.

3.2.2 Plan Nacional de Desarrollo

De acuerdo con lo estipulado en el Plan Nacional de Desarrollo de la saliente administración, la temática del transporte público es abordada de un carácter muy superficial en lo que concierne a una serie de políticas públicas que efectivamente hayan implicado un cambio o una mejora sustancial en su acceso, cobertura y eficiencia. Partiendo de ello se parte desde el objetivo referido a la provisión de un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna, en el que dentro de la estrategia dirigida hacia un modelo de desarrollo urbano sostenible refiere como línea de acción el fomento de una movilidad urbana y sustentable con apoyo a los proyectos de transporte público y masivo para que a su vez se promoviese la utilización de transportes no motorizados, factor que destaca por las cuestiones subjetivas del fomento sin campañas, ni políticas públicas dirigidas, ni un plan de promoción a tal elemento.

Continuando con el Plan Nacional de Desarrollo, un objetivo en concreto hace referencia a la mejora de la infraestructura que implique menores costos para la actividad económica de los ciudadanos, y éste a su vez se pudiere ver complementado en el hecho de la mejora de la movilidad en las ciudades en las que se contase con un transporte y optimizado, dejando en claro que, en lo relativo al transporte escolar en particular no se aborda con un carácter específico la situación que permitiese atender a la problemática en sí misma.

3.3 Marco Normativo a Nivel Estatal

3.3.1 Plan Estatal de Desarrollo

Ahora, prosiguiendo con la normatividad en el estado, se aborda que desde el Plan Estatal de Desarrollo lo relacionado con el transporte escolar se encuentra altamente limitado por no verse incluido o mencionado como una línea de acción o alguna propuesta de programa que se encargue de analizar o proponer canales de mejora para este servicio en cuestión. De este plan se destacan elementos importantes que refieren a propuestas canalizadas a la ampliación de los canales de movilidad para los habitantes del estado, mismo hecho que a su vez da apertura a la temática muy característica del estado y municipios en específicos relacionados con el incremento poblacional local y a razón de la migración interna de otros estados.

Asimismo, en el Plan Estatal de Desarrollo de Querétaro, se hace hincapié que una de las principales razones por las que las condiciones actuales en las que se encuentra el sistema de transporte es el hecho de un crecimiento desmedido de la zona urbana y centros poblacionales en el estado, por lo que a razón de esto es que se aprecia una administración del servicio de transporte público como deficiente y una mala calidad en la prestación del servicio. Situación que permite dirigirse al hecho de que, para el caso del sistema de transporte escolar, la situación no ha de mostrarse diferente que a la del resto del estado como en los municipios que conforman la zona serrana. De manera particular, y sin hacer mención específica de un sistema de transporte escolar público, refieren únicamente que la función principal que compete al transporte público es la satisfacción de movilizar a los habitantes de la ciudad para que así se permita recorrer las distancias que éstos tienen entre sus viviendas, empleos, escuelas y centros recreativos y comerciales; lo más cercano que aparece de mención respecto a la temática del transporte escolar público es que viene a ser entendido como un fin de la red de transporte público por parte de la ciudadanía usuaria.

La estrategia con la que la temática del transporte escolar que más tiene relación es la que hace alusión al fomento de una movilidad con carácter sustentable, competitiva y que sea socialmente responsable; de los puntos que más destacan como líneas de acción directas en esta estrategia son la adecuación y/o construcción de la infraestructura en el que se prioriza la accesibilidad a todas las poblaciones, de primordial importancia también se refiere como líneas de acción el fortalecimiento de la gestión local de la movilidad cuyo eje central se dirija a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos del estado; en relación a lo que es el Plan Nacional de desarrollo, las líneas de acción cuyo inicio basa en la promoción y el fomento pueden verse mal empleados y mal ejecutados en la línea de aplicación de un programa o acción gubernamental ya que no atienden a líneas de acción concretas que refieran directamente a qué hacer y cómo para que de esta forma no se generen responsabilidades o compromisos.

Siendo en este caso que los fomentos y las promociones atienden a puntos clave, que de atenderse contribuirían en gran medida a la mejora en la calidad del servicio y pudieran impulsar la ampliación de la gama como es el caso de un transporte escolar, tales como son un sistema de movilidad disponible y asequible, coordinación intersectorial para el desarrollo de proyectos, y, sobre todo, mejorar la calidad y eficiencia del sistema del transporte público, reiterando nuevamente como se ha hecho con anterioridad, que en lo referente al transporte escolar público, no se ahonda en el tema.

3.3.2 Programa Estatal de Transporte de Querétaro

Ahora, prosiguiendo con el marco normativo del estado, se encuentra el Programa Estatal de Transporte de Querétaro, mismo que se ve complementado con el Plan Estatal de Desarrollo de Querétaro y compete a la línea de acción referente a la movilidad. En este documento se atiende al establecimiento de la normatividad correspondiente para la mejora en la calidad del servicio y la optimización de los sistemas de movilidad en el estado de Querétaro, priorizando

de igual forma la sustentabilidad de programas y proyectos relativos a la temática. El programa funge como el máximo instrumento regulador en materia de transporte para todo el estado, conforme al mismo texto en el documento, se refiere a sí mismo como la política pública a implementar que permitirá generar la regulación y transformación del sistema de transporte público, atendiendo a las máximas de la calidad, la eficiencia, seguridad y sustentabilidad.

La particularidad de este documento resalta en el hecho de que, en lo referente al tema de transporte escolar, lo mencionan dentro de la categorización del sistema de transporte especial urbano y suburbano, refiere que la característica de este servicio es que busca la satisfacción de necesidades específicas de sectores determinados de la población, en los que se realiza pagos de tarifas pactados con los prestadores de dicho servicio, en este grupo de modalidades se integran los transporte de carga, de personal y el transporte escolar.

3.3.3 Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro

Debido a su esencial participación en la temática del transporte en general, y particularmente para el tema del servicio público de transporte escolar, tiene que verse en consideración para el apartado jurídico normativo a la Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro. En esta ley, desde su artículo primero se establece el objetivo del establecimiento de bases, programas y lineamientos que atiendan a las cuestiones de planeación, orden, regulación, administración, supervisión, seguridad y protección del derecho a la movilidad de las personas, asimismo como la garantía en el desarrollo del transporte público en todas sus modalidades, así como el especializado en el estado de Querétaro.

De igual forma se apega a los principios reiterados en la mayoría de las instrumentaciones jurídicas citadas con anterioridad, tales como la sustentabilidad, la seguridad, racionalidad y la economía para atender tanto necesidades actuales como futuras relativas a la movilidad y al desplazamiento, considerando

principalmente los centros poblacionales, zonas industriales y comerciales y afines con la meta principal de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos usuarios.

Continuando con la Ley de Movilidad para el Transporte, puede apreciarse que en el segundo artículo se refiere a la prestación del servicio de transporte público y especializado como una temática de utilidad pública e interés general, considerándose a su vez como una de las actividades prioritarias en el estado que se orientan principalmente a la cobertura efectiva de la prestación de un servicio relevante con aspectos de planeación, administrativos, regulatorios, operativos y de conservación de la infraestructura requerida para tal servicio.

Complementándose a ello, en el artículo 4 se data la concepción que se tiene respecto al servicio de transporte público para el estado de Querétaro, mismo que queda comprendido como un servicio cuyo fin yace en la facultad de poder garantizar la movilidad de personas en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad, ello previo una contraprestación económica.

Dentro del artículo octavo de la ley, se establece que dentro del Programa Estatal de Transporte, tiene que permear el completo apego a los principales lineamientos de:

- Considerar la aplicación y desempeño de los principios rectores del servicio de transporte.
- Establecer las bases de coordinación y administración del servicio de transporte.
- Promover el equilibrio de los sectores público y privado tendientes a la estabilidad económica y social.
- Establecer los mecanismos para la participación de la sociedad civil organizada en la planeación del servicio.
- Establecer los mecanismos de coordinación entre las autoridades del Estado y los Municipios que inciden en el servicio de transporte.
- Establecer los lineamientos que permitan aplicar los aspectos de innovación en materia de transporte.

Como objeto de interés, en el artículo veintiuno de este ordenamiento legal, se menciona que es el Instituto Queretano del Transporte quien se verá encargado y fungirá como autoridad competente en materia de diseño, coordinación, ejecución, vigilancia y evaluación de las políticas públicas, programas y acciones que se relacionen a la temática de la prestación de los servicios de transporte público y especializado. Ahora, en lo concerniente a la temática del servicio de transporte escolar público no es sino hasta el artículo 108 y hasta el 113 en el que se aborda; es preciso destacar que en esta serie de artículos no se hace mención alguna de los aspectos de calidad, cobertura, obligación, facultades o aspectos por el estilo, como se ha comentado con anterioridad, la mayoría de las instrumentaciones normativas en la materia que debieran abordar la temática de este servicio no lo hacen, y sólo se abordan aspectos técnicos y especificaciones de las unidades y limitaciones para los vehículos que han de ser utilizados, pero no para cuestiones del servicio en sí mismo ni la cobertura que debiera atender.

3.4 Marco Normativo Externo de Comparación

3.4.1 Programa Soluciones

Como un antecedente, en lo relativo a programas efectivos y dirigidos a la situación específica del sistema de transporte escolar, se encuentra el Programa Social Soluciones, de la administración estatal pasada, dentro de una de sus principales líneas de acción era fungir como una herramienta de vinculación ciudadana para que permitiera a través de la política social canalizar obras y llevar a cabo acciones directas y obras que permitieran la mejora en la calidad de vida de los ciudadanos en una situación socioeconómica poco beneficiada, a la vez que el mejoramiento en cuanto a cobertura y eficiencia de los servicios básicos; dentro de estas líneas de acción se encontraba la vertiente del Transporte Escolar Soluciones, cuya finalidad buscó atender al traslado eficiente, seguro y gratuito a niños y jóvenes que se encuentran estudiando en las localidades rurales del estado para así facilitar

el acceso a la educación y contribuir a la disminución efectiva de la problemática de la deserción escolar, problemática que hasta la fecha continúa debido a una gran gama de factores, entre los que destacan las complicaciones para el traslado a sus respectivos centros educativos por parte de los alumnos.

Lo relevante de este concluido programa resulta en la atención específica y dirigida que se le da a la temática del transporte escolar, empezando por su primer objetivo general que data respecto al acceso a la educación en los niveles secundarios y medio-superior en las localidades rurales del estado que se encontrasen en un alto o muy alto nivel de marginación; aunado a ello data de igual forma el objetivo de contribuir a la disminución de la deserción escolar provocado por la falta de acceso a medios de transporte debido al nivel socioeconómico y a la condición topográfica de algunas localidades, por último refiere que el programa atiende de igual forma a coadyuvar para poder aplicar la cobertura del sistema educativo secundario y medio-superior en el estado.

3.4.2 Ley de Transporte y Movilidad Sustentable del Estado de Coahuila

A este punto, es preciso hacer mención del hecho que para la normatividad local no existe un grado de especificidad respecto al tema del transporte escolar en el estado de Querétaro, ello sumándose a consecuencia el hecho de que menos en el caso de los municipios que conforman la zona serrana del estado. Ante esta situación se toma como ejemplo el artículo 77 de la Ley de Transporte y Movilidad Sustentable de Coahuila como una perspectiva comparativa en atención a los aspectos básicos que son considerados en relación a la temática del transporte escolar; en este punto se menciona la principal característica del transporte escolar que entra en la categoría de verse y considerarse como un servicio de transporte especializado, desde este punto puede apreciarse que el servicio es incluido en un grupo externo de los habituales que conforman el transporte escolar.

Complementándose a ello, dentro de la ley coahuilense se estipula un factor de gran relevancia para abordar la temática del transporte escolar como lo es el otorgamiento de permisos para la prestación de dicho servicio. Este permiso pudiera otorgarse a la institución en cuestión que pretenda brindar el servicio de transporte a sus estudiantes; de igual forma, dentro de esta reglamentación se estipula dentro de su artículo 81 que los operadores de este servicio especializado poseerán una capacitación que, posterior de cursarse y acreditarse, les faculta para el trato adecuado con menores de edad y nociones elementales de primeros auxilios.

3.4.3 Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes

Siguiendo con los casos externos de referencia para la comparación, se encuentra la Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes. Para empezar dentro de su artículo 119 en el apartado f), es particularmente necesario comentar la definición que se adopta en lo referente al transporte escolar y las especificaciones que se desglosan a partir de ese punto; como transporte escolar se entiende a aquel destinado a trasladar a personas de sus domicilios a sus respectivos centros de estudio y viceversa que se encuentran dentro de las delimitaciones del estado, éste se lleva a cabo mediante prestación o se contrata mediante el acuerdo con instituciones educativas que pueden asociarse a los padres de familia o a través de particulares para el traslado de estudiantes, investigadores y a la comunidad académica en general.

3.5 Concepciones Normativas Relativas a la Eficacia

Las grandes disparidades regionales, así como una insuficiente cobertura del transporte público, en términos sociales, se traducen en una ineficaz asignación de capital social, puesto que la sobreinversión en vehículos privados no permite aprovechar las economías de escala provenientes del uso del transporte público.

El programa de transporte escolar ayuda a las familias en las zonas rurales y regiones serranas, mediante el acceso a la movilidad de los estudiantes, hacia la escuela. El programa atiende a beneficiarios de escuelas públicas, por lo que el gobierno es responsable de hacer dichas acciones y programas. Los dos niveles de gobierno, local y municipal, en Querétaro han implementado en su agenda pública el servicio de transporte escolar, por lo que su evaluación proporciona fuertes incentivos basados en el crecimiento económico y el desarrollo local, sin tener en cuenta la sostenibilidad ambiental.

La implementación exitosa de la política depende de la efectividad entre los diferentes niveles de gobierno y las organizaciones a nivel local, por lo que cualquier vínculo faltante resulta en una "brecha de implementación". El debate sobre la implementación de la política se expone en dos enfoques jerárquicos: el enfoque de arriba hacia abajo y el enfoque de abajo hacia arriba.

El enfoque de arriba hacia abajo enfatiza a los actores centrales como el gobierno nacional y los burócratas como formuladores de políticas que se enfocan en una estrategia de implementación central. El enfoque de abajo hacia arriba enfatiza a los grupos destinatarios y a los proveedores de servicios como actores importantes que deben participar en el proceso de formulación de políticas.

Algunos esfuerzos de investigación y discusión se han centrado en mejorar las políticas e implementar acciones innovadoras para abordar los riesgos de desastres, así como en medir la efectividad de la implementación de políticas a nivel local. Se necesitan nuevos conocimientos sobre las mejores prácticas, pero no existe un marco definitivo como base para analizar la efectividad de la implementación de políticas.

La efectividad de la implementación de políticas documentada para las evaluaciones ambientales explica el concepto de un "triángulo de efectividad" como si algo funciona según lo previsto y cumple con el propósito para el que está diseñado. Las evaluaciones ambientales pretenden facilitar una toma de decisiones sólida e integrada al proporcionar información clara y bien organizada sobre los

efectos, riesgos y consecuencias ambientales que deben considerarse para lograr los objetivos finales de la protección ambiental y el desarrollo sostenible.

Se evalúa la efectividad utilizando tres criterios genéricos: procesales (para cumplir con los principios y disposiciones aceptados), sustantivos (para lograr los propósitos y objetivos establecidos) y transactivos (para determinar hasta qué punto los principios procesales entregan los objetivos sustantivos al menor costo y en el tiempo mínimo posible). En última instancia, la efectividad general se logra si apoya reformas políticas e institucionales al proceso de toma de decisiones de protección ambiental y desarrollo sostenible.

Basados en la teoría de Sadler, se propone un marco ampliado que se centra en la política en función de los diferentes aspectos de eficacia que rodean a la política (procesal y sustantivo) y los aspectos transactivos (competencia) son definidos de acuerdo con el marco normativo (propósito) por el que fue creada. El marco ampliado representa el "ciclo de efectividad" que une los cuatro aspectos para analizar la efectividad de las políticas.

Los planes establecidos se encuentran con el mundo real, que puede afectar de manera crucial los resultados de las políticas. Aunque las políticas desempeñan un papel clave en la configuración de la adaptación de programas, es igualmente importante mejorar la capacidad de adaptación de los mismos.

La mayoría de las políticas a nivel local responden a directivas de niveles superiores de gobierno, por lo que no existe una definición completa de efectividad, así como una noción clara sobre qué elementos afectan esta efectividad. Dos preguntas son relevantes cuando se aborda la eficacia: ¿Qué hace que una evaluación de impacto sea efectiva? ¿Cómo se mide y evalúa?

Una evaluación es efectiva cuando lo que se pretendía con la evaluación coincide con el resultado del proceso de evaluación. Esto significa que, para evaluar la efectividad, la intención relacionada con ella debe usarse como criterios generales de evaluación. La intención de la evaluación de impacto puede ser medible, por ejemplo, para garantizar un programa asegurar en cuanto a su sustentabilidad.

Por eso, la efectividad sustantiva evalúa la manera en que influye y cambia los planes y programas, por lo que es sustantivo cuando apoya e informa la toma de decisiones y cuando los planes, los políticos y las partes interesadas la utilizan para tomar una decisión.

Una política funciona de manera procesal si se lleva a cabo de acuerdo con los procedimientos y principios esperados. Se utilizan técnicas de consulta y se siguen los requisitos para la participación pública. La efectividad radica en cómo se utilizan los procedimientos del programa a través del modelo de implementación, por lo que es factible discutir fortalezas y debilidades en los procedimientos establecidos.

La efectividad se alcanza cuando se logran los mejores resultados con la cantidad mínima de recursos. No es evaluado sólo por el costo, sino también por la gestión de los recursos disponibles, al igual que con la efectividad procesal, la efectividad transactiva no se evalúa, pero se analizan y discuten los puntos de vista de los municipios sobre recursos y capacidad.

La efectividad normativa se relaciona con los cambios sociales, como el cambio de percepciones, perspectivas, comportamientos y principios en instituciones, organizaciones, culturas y entre personas, etc. Las percepciones sobre la evaluación de la política pública no tienen un efecto normativo, pero también logran objetivos normativos, como promover la sostenibilidad o aumentar la conciencia sobre las consideraciones del contexto sobre el problema específico que se plantea en el programa de transporte escolar.

Las normas pueden cambiar a través de las experiencias de aprendizaje, y la normativa, por lo tanto, la efectividad está estrechamente relacionada con la implementación continua de una política. Los cambios normativos rara vez ocurren día a día, por lo que evaluar la efectividad normativa requiere información sobre el desarrollo a lo largo de plazos más amplios, así como una perspectiva histórica general. La efectividad normativa no es tan simple y fácil de medir como la efectividad procesal y sustantiva, pues los objetivos a menudo no están tan claramente descritos.

La implementación de las políticas públicas está guiada por programas. Por lo tanto, la percepción sobre la efectividad de la implementación de la política depende en gran medida de corto plazo, de los resultados inmediatos y tangibles y raramente a soluciones de largo plazo. Además del apoyo político del gobierno como una medida inmediata para hacer frente al problema del transporte escolar en la zona serrana de Landa de Matamoros, también es importante reducir los riesgos desarrollando una estrategia sobre los impactos, la comprensión de los peligros de sequía y tomar las medidas adecuadas para la adaptación a largo plazo.

CAPÍTULO IV: CORROBORACIÓN

4.1 Vistas Contextuales de Mejora en el Servicio del Transporte Escolar

Las problemáticas relativas al tema del acceso a un servicio de transporte escolar pública parte desde la perspectiva de ver al transporte colectivo en general como un elemento clave en la dinámica cotidiana de las personas y la sociedad, esto implica a su vez que su mejoramiento contribuiría en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos usuarios y benefactores de este servicio.

Las complicación y problemáticas que surgen a raíz de la calidad actual que se basa en una capacidad limitada, en accesos restringidos y alcances insuficientes repercute en un deterioro continuo de tal servicio y este factor impacta principalmente en toda la ciudadanía de una u otra forma; para ello, cabe destacar que en lo que respecta al sector educacional no se encuentra excluido de tal problemática y es uno de los principales afectados.

Una vez planteada esta situación, la reestructuración que tiene que haber respecto al servicio de transporte escolar público tiene que tener en consideración una serie de elementos que involucran la participación conjunta de autoridades, instituciones, organizaciones y la ciudadanía en general principalmente; asimismo, el elemento clave que impactase positivamente en la provisión de este servicio de manera efectiva y óptima atiende a la gestión y aplicación adecuada de políticas públicas que propicien la gestión de programas adecuados que se basen en la aplicación de estudios metodológicos competentes para contribuir en la disminución de la problemática del servicio de transporte escolar público y las consecuencias que existen en torno a éste.

4.2 La Calidad del Programa de Transporte Escolar

Los académicos y profesionales en políticas públicas han conceptualizado y evaluado la calidad del servicio de transporte escolar, y sostienen que, a diferencia

de la calidad de los bienes, que puede medirse objetivamente por indicadores tales como la durabilidad y el número de defectos, la calidad del servicio es una construcción, cuyo sentido abstracto se debe a las siguientes tres características que son exclusivas de servicios, a saber: 1) intangibilidad; 2) heterogeneidad; así como, 3) inseparabilidad de la producción y el consumo.

Por lo tanto, en ausencia de medidas objetivas, un enfoque útil y apropiado para evaluar la calidad de los servicios de una organización de transporte sería medir las percepciones de calidad de los beneficiarios. La calidad de servicio percibida se refiere al juicio del consumidor, una forma de actitud relacionada, pero no equivalente a la satisfacción, ya que la percepción de los resultados de calidad se trata de una comparación entre las expectativas y las percepciones de actuación.

Surge un desafío con respecto a la definición de servicio de transporte escolar, dado que la calidad del programa en el contexto de la zona serrana es difícil de definir, ya que se compone de numerosos atributos que pueden estar en competencia con cada uno, incluidos factores tales como confort, horarios, confiabilidad, el alcance del servicio y la seguridad del servicio. Este mismo desafío se aplica tanto a los objetivos como a las percepciones, por eso las investigaciones han enfatizado la diferencia entre calidad objetiva y calidad percibida en la conceptualización del programa, postulando que el servicio de calidad es una forma de evaluación general del producto o servicio y puede ser considerado como similar en muchos aspectos a la actitud.

En la literatura de calidad del servicio, las expectativas se consideran específicamente como los deseos o necesidades de los consumidores, es decir, lo que los consumidores creen que un proveedor de servicios debería ofrecer en lugar de lo que ofrecería. Se define la calidad dentro del contexto del transporte escolar y se refiere específicamente a la forma en que un transporte, la organización cuida de los pasajeros a su cargo durante un viaje. En este sentido, la calidad del servicio se considera como el grado y la dirección de cualquier discrepancia entre las percepciones de servicio y expectativas de un pasajero. Expectativas (o servicio esperado) se entienden como los deseos o necesidades de los pasajeros, en otras

palabras, lo que los pasajeros sienten que un proveedor de servicios debería ofrecer en lugar de ofrecer, y las percepciones (o calidad de servicio percibida) se refieren al juicio del pasajero sobre la excelencia general o superioridad de un servicio y son similares a las actitudes.

Aunque es posible estudiar modelos integrales de calidad de servicio y también sus limitaciones, entendiendo exactamente qué dimensiones de calidad son importantes para los clientes no siempre son fáciles de evaluar la calidad del servicio, y tampoco es suficiente establecer los estándares de calidad de acuerdo con suposiciones acerca de las expectativas de los clientes. Otro problema para definir la calidad del servicio es la importancia que los clientes a menudo atribuyen a la calidad del servicio si el servicio del proveedor es distinto del servicio que ofrece.

En otras palabras, no es posible separar los dos, como en el caso de los bienes, y por lo tanto se requiere que las organizaciones de servicios tengan en cuenta las dimensiones de la calidad del servicio. Las organizaciones deben tratar de comprender los determinantes de la calidad del servicio que, a su vez, ayuda a las organizaciones de servicios a centrarse en eliminar procesos que no agregan valor de sus sistemas de calidad.

4.3 Dimensiones en torno a la Calidad

La calidad del servicio, dentro del programa en cuestión, se puede medir por medio de una investigación cuantitativa, y aunque el instrumento de medición estadística se ha aplicado con mayor frecuencia, no ha estado exento de complejidades, lo que resultó en entre otras cosas, las dimensiones se reducen a cinco, conocido como (Confiabilidad, Aseguramiento, tangibles, empatía, receptividad). Sin embargo, con respecto al transporte escolar, es importante tener en cuenta que los pasajeros no perciben la calidad como una noción útil y su evaluación de la calidad incluye percepciones en múltiples dimensiones, a saber, rendimiento, características, fiabilidad, conformidad, durabilidad, facilidad de

servicio, estética y calidad percibida (equivalente al prestigio) que se aplican a todos servicios.

Sin embargo, tampoco es fácil aplicar las dimensiones de la calidad del servicio que son aplicables a las industrias de servicios para transporte de pasajeros. Por otra parte, el análisis estadístico descriptivo tampoco ha estado exento de críticas, por ejemplo, no funciona para determinar la percepción de los viajeros del servicio de transporte de calidad.

Así, para medir la calidad del servicio en el pasajero, en el contexto del transporte, se requiere un enfoque diferente y los siguientes atributos a saber: retrasos en las rutas, seguridad del tráfico, seguridad personal, frecuencia de servicio o conveniencia de horario de recogida, servicio directo (sin transferencias), comodidad de viaje control de temperatura, ruidos, disponibilidad de asientos, disponibilidad de servicio, aglomeraciones, recorridos a pie. Se ha encontrado que los vehículos y las áreas de espera protegidas son los más mencionados. Los criterios antes mencionados se han agrupado en un grupo de cinco atributos de servicio importantes.

4.3.1 Fiabilidad del Servicio

La confiabilidad del servicio se refiere a la capacidad de realizar el servicio de manera confiable y precisa en términos de puntualidad del servicio, cumplimiento del horario (incluida la llegada a destino, la duración del viaje y las comunicaciones) y la adhesión a las rutas programadas. En su sentido más amplio, la confiabilidad significa que el operador de transporte público entregará en las promesas de ser puntual o puntual, y para cumplir esta promesa, el operador requiere sistemas operativos o de programación eficientes. Mientras que el proceso de programación es importante en la gestión eficaz de las operaciones de transporte, la complejidad del proceso de planificación y programación operativa del transporte público ha desafiado a los investigadores a desarrollar procedimientos automatizados y

computarizados, lo que resultó en el desarrollo de un número de paquetes de software.

Uno de estos programas ilustra las características importantes del sistema de programación y el proceso operacional, que incluye cuatro componentes básicos, a saber, diseño de rutas de red, horarios de configuración, programación de vehículos para viajes y asignación de conductores, y el propósito del vehículo, el componente de programación es planificar y programar los vehículos para los viajes de acuerdo con los horarios. Los horarios son importantes en el proceso de programación porque la difusión de la información a los pasajeros es crítica para la operación exitosa del transporte público y en mantener y estimular la demanda. Los procesos de difusión de información se basan principalmente en papel, existen numerosos problemas.

En relación con la presentación, distribución y precisión. Por eso es necesario desarrollar sistemas que sean lo suficientemente flexibles para responder adecuadamente a las necesidades de viajeros. La importancia surge del hecho de que en los pasajeros se interpreta el horario como una forma de contrato o como una declaración de compromiso por parte del operador del servicio de transporte público para proporcionar a los pasajeros con ciertos servicios de viaje.

Todos los componentes de la programación son extremadamente sensibles tanto a internos como a factores externos. Mantener un horario puede ser un desafío como señal, la sincronización, la congestión del tráfico, los incidentes de tráfico y otros factores pueden interrumpir el horario esperado de funcionamiento. Todos los factores mencionados tienen una incidencia directa en el público, ya que pueden dar lugar a interrupciones del servicio.

Los factores internos incluyen sistemas internos, calidad de servicio, tarifas y operacionales. Las estrategias y los factores externos incluyen la política social, la regulación gubernamental y otros factores socioeconómicos que a menudo afectan las tarifas y la calidad del servicio, todo lo cual puede resultar fácilmente en un sistema de transporte público ineficiente o en la programación del servicio. En un estudio de grupo focal, los viajeros opinaron que, dado que las compañías de

autobuses privados, el público no tiene la voz ni poder en términos de establecer los criterios para un nivel de servicio aceptable. La participación de la comunidad local con respecto a las decisiones relacionadas con el transporte.

El transporte es pobre en comparación con los automóviles privados, de lo que se desprende claramente que la implementación de sistemas apropiados y las decisiones conjuntas y correctas de transporte público mejorarán la confiabilidad del servicio de transporte escolar, fomentando la cooperación continua entre los pasajeros y el público, las autoridades de transporte y mejorar la satisfacción del viajero.

4.3.2 Comodidad del servicio

La comodidad del servicio implica la disponibilidad de la estética del servicio e incluye la disponibilidad de asientos y espacio (a menudo referido como densidad de pasajeros), viajes suaves, disponibilidad de aire acondicionado y condiciones. Los aspectos cualitativos del transporte se están discutiendo cada vez más como factores que influyen en la elección entre transporte individualizado y público.

La literatura sobre transporte demuestra el hecho de que los atributos cualitativos del transporte pueden afectar el bienestar de los individuos y sus opciones modales. Los investigadores del transporte público han descubierto que, al decidir qué modo usan el transporte, la comodidad del servicio es uno de los temas que a menudo se tiene en cuenta. La satisfacción del cliente en el transporte público demostró que la comodidad del servicio era uno de los cuatro factores principales que se correlacionaron positivamente con la satisfacción general.

La comodidad del servicio juega un papel importante para garantizar que los pasajeros disfruten de sus viajes mientras que un mayor confort también puede mejorar el estado de salud y medio ambiente a bordo. El resultado final puede, a su vez, mejorar el rendimiento académico es un área importante. En la práctica, a menudo se encuentra que el transporte público en Querétaro carece de comodidad

porque, entre otras cosas, las condiciones de carga a menudo impiden que las personas aborden en el lugar deseado.

4.3.3 La Extensión del Servicio

El alcance del servicio implica la disponibilidad del servicio, la medida en que un transporte escolar puede llevar a los viajeros a sus destinos exactos, y la amabilidad del personal. La disponibilidad del servicio se refiere a los días laborables, tardes, fines de semana y festivos. Un proveedor de servicios debe planificar la programación diaria independientemente de la demanda, ya que la programación es potencialmente importante estrategia de servicio del operador. La conveniencia del servicio también es importante y es la clave para aumentar el número de usuarios del transporte público, se requiere considerar la demanda y ajustar el servicio de acuerdo con los requisitos de servicio.

La estrategia de disponibilidad del servicio implica alterar la combinación de servicios en respuesta a un mercado cambiante, se está utilizando la estrategia de alteraciones de mezcla de servicio para lograr un mayor equilibrio entre las necesidades cambiantes y las necesidades de los beneficiarios. La estrategia de combinación de servicios implica encontrar nuevos usos para las ofertas de servicios.

4.3.4 La Seguridad del Servicio

La seguridad del servicio se puede definir como el número de accidentes que involucran un transporte y se refiere a los temores de los pasajeros de que es más probable que estén involucrados en un accidente como resultado del uso de un modo de transporte particular, la condición de los vehículos, etcétera. Es importante que la seguridad del servicio se vea desde tres ángulos, igualmente importantes, a

saber: a) seguridad de los pasajeros, b) seguridad de los conductores, c) seguridad de los autobuses.

4.3.4.1 Seguridad de los Pasajeros

El objetivo del servicio de seguridad es reducir las muertes y lesiones de vehículos y los costos asociados al garantizar que los operadores de transporte mantengan los estándares mínimos tanto para sus conductores como para sus vehículos. La razón por esto es que los operadores de transporte en Sudáfrica son responsables tanto de la mecánica mantenimiento de sus autobuses y minibuses, y para las acciones de los conductores sobre los cuales ejercen el control.

4.3.4.2 Seguridad Atribuible al Comportamiento del Conductor

Con respecto a la seguridad del conductor, es indispensable la tecnología destinada a permitir a los operadores gestionar y controlar sus vehículos, la que puede utilizarse para modificar el comportamiento del conductor y para la prevención de accidentes, aunque no es determinante que un solo factor cause un accidente y, por lo tanto, es probable que una combinación de causas dé lugar a un accidente.

Los factores implican a los conductores y sus hábitos de conducción, junto con la facilidad de obtener una licencia de conducir (en Sudáfrica), falta de formación profesional del conductor, falta de conocimiento del código de circulación, fatiga del conductor como resultado de largas horas de trabajo, sobrecarga de vehículos para maximizar los ingresos, conductores que consumen alcohol o drogas y el exceso de velocidad.

4.3.4.3 Seguridad de los Vehículos

Con respecto a la seguridad de los vehículos, se ha demostrado que la condición de los autobuses es causa de preocupación, ya que estos vehículos tienen el potencial de causar un gran número de víctimas si están involucrados en accidentes. En general, se ha encontrado que los factores que afectan la condición del vehículo incluyen, entre otros, la falta de mantenimiento, llantas desgastadas y piezas falsas en un esfuerzo por minimizar los costos y la antigüedad del vehículo.

Abordar los factores mencionados anteriormente puede aumentar los costos, pero es probable que sea menos caro en el largo plazo, en comparación con el costo de la tragedia humana. Por lo tanto, es esencial que los propietarios y operadores estén alentados a mantener sus vehículos en un estándar mucho más alto que el actual, ya que el mantenimiento preventivo puede mejorar tanto el rendimiento como la productividad de los vehículos, extender la vida operativa del vehículo y reducir los accidentes.

4.4 Gestión Óptima de Políticas Públicas en la Materia

A este punto, es necesario entender que el servicio de transporte escolar público es una herramienta benefactora y de gran importancia para todos los centros poblacionales alejados y de un relativo crecimiento demográfico, tal como es el caso del municipio de Landa de Matamoros; este servicio demuestra su relevancia ya que es el que se encarga de trasladar a los estudiantes, tanto de medios urbanos como rurales en el caso de esta investigación, para que no se vea vulnerado u obstaculizado su derecho del acceso a la educación y todo alumno cuente con igualdad de condiciones en el mismo derecho. En atención a ello, el transporte público, así como su acceso y disponibilidad, adquiere una importancia específica y esencial al ser el vínculo de acceso a este servicio para la comunidad estudiantil y con ello la mejora en su aprovechamiento escolar y la mejora en su calidad de vida.

Es necesario destacar que actualmente, en los tres niveles del ejercicio administrativo de gobierno, las acciones que competen a la gestión y mejora del servicio público de transporte escolar, así como su regulación, buscan atender a la integración de planes de mayor alcance para la optimización del transporte en las comunidades rurales más alejadas y de poco acceso, y que en el mejor de los casos, trae como consecuencia el ordenamiento de instituciones y canalización de recursos para la implementación de rutas de traslado de estudiantes de educación básica de sus escuelas a sus hogares.

Como propuesta de mejora, en lo concerniente a factores de operatividad, se encuentra el hecho de la unificación de los programas relativos a la temática del transporte escolar, ya que como ha sucedido en ocasiones anteriores, el recurso administrativo para la creación o mejora de tales programas se ve limitado e incluso duplicado, destacando el hecho que tiende a suceder mayormente cuando se trata de comunidades rurales como es el de la presente investigación.

En lo concerniente al factor de corroboración, dentro de las propuestas de mejora para la resolución o disminución de la problemática respecto al servicio, es necesario destacar el principal problema que existe en éste y en muchos otros problemas que rodean a servicios y programas, los subsidios y recursos que se destinan para ello. Una de las principales complicaciones que permiten contextualizar la problemática a fondo para el servicio de transporte escolar en comunidades rurales es que, en la mayoría de los casos, el servicio de transporte urbano no puede verse brindado en su totalidad, y en la comunidades rurales resulta más complicado; principiando la problemática se encuentra el factor de que existen pocos los recursos para este servicio, y la modalidad de programas de apoyo para el transporte escolar no se encuentra exento de tales complicaciones, la problemática representa un riesgo para todo el sistema educativo en las zonas rurales del estado ya que perjudica principalmente a la comunidad estudiantil del sistema de educación básico, como lo son el nivel de primaria y secundaria, limitándoseles su acceso a la educación por problemas de movilidad y traslado.

4.5 Enfoque Organizacional para la Mejora en la Cobertura del Servicio

En atención a la resolución de la problemática, las políticas públicas y programas posteriores que surjan a razón de ello tienen que atender a un enfoque organizativo basado en esquemas de planeación y el establecimiento de objetivos estratégicos medibles que continuamente proporcionen resultados para su evaluación continua; partiendo de este enfoque, una de las propuestas tiene que verse dirigida al hecho de la promoción efectiva del accesos a servicios públicos con estándares suficientes de calidad con carácter equitativo y que fomenten y se ejecuten con la participación ciudadana, para que con ello se haga un fomento de un desarrollo social y sostenible que como principal beneficio se vea manifestado en la permanencia escolar de los alumnos de educación básica en el municipio y sus comunidades, ello mediante la oferta de un servicio de transporte escolar verdaderamente efectivo.

Complementándose a la situación, un proyecto viable y efectivo de transporte escolar para el municipio de Landa de Matamoros tiene que enfocarse en la atención fáctica a la población objetivo que se adapte a las características verdaderas de necesidad por la situación de verse menos favorecidos por las políticas y programas actuales; complementariamente, una de las problemáticas a las que se contribuiría con un programa efectivo del servicio sería la mejora de los medidores respectivos a la cobertura y calidad del sistema educativo en el nivel de educación básica y con ello una problemática mayor, tal como lo es la deserción escolar, se vería disminuida considerablemente ello debido a que las cifras que conciernen al problema de la deserción escolar en los municipios rurales del estado señalan que las tasas más altas se presentan en el nivel de educación básico que compete al alumnado de los niveles educativos de primaria y secundaria que oscilan entre los rangos de edad de los cinco hasta los quince años.

4.6 Beneficios Complementarios dentro de la Optimización del Transporte Escolar de Calidad

Un programa relativo a la prestación del servicio de transporte escolar público, y específicamente para el caso de las comunidades rurales, tiene que atender una serie de aspectos clave para su óptimo funcionamiento y la oferta de un servicio de calidad para los usuarios. Un programa de transporte escolar no tiene que limitarse únicamente a brindar el servicio de traslado de los alumnos a sus instituciones educativas con seguridad y puntualidad, tiene que mostrarse como un programa que contribuya a la mejora en la calidad de vida de los alumnos y de sus familias como un vínculo de integración para la sociedad.

Ello debido a que el aprovechamiento del recurso del tiempo de los traslados, mismo que se vería altamente beneficiado y reducido, además de que éste podría canalizarse para que los alumnos tengan un mayor contacto con sus padres y aprovechar estos tiempos para el desarrollo de otras actividades; continuando con el aspecto de temporalidad se obtiene que un programa bien establecido de transporte escolar fomenta el aprovechamiento del recurso del tiempo para la mejora de las actividades escolares de los estudiantes, contemplando a su vez que un servicio de transporte escolar adecuado para las zonas rurales, como es el caso del municipio de Landa de Matamoros, ha de permitir la sociabilización entre los estudiantes y la apertura de nuevos canales de interacción y comunicación.

Sin lugar a dudas, una de las principales problemáticas que perjudican a la sociedad actualmente es el debilitamiento del tejido social y el factor de la cooperación comunitaria, desde la perspectiva de la recuperación de éstos, una iniciativa efectiva en la mejora del transporte escolar en las zonas rurales compete al fomento y mejora de la comunicación de los alumnos para que de esta forma se generen escenarios adecuados para la integración social y la disminución de grupos negativos dentro de la comunidad estudiantil y en las comunidades respectivamente, ya que un contacto continuo diario en los traslados trae como beneficio el fortalecimiento de los lazos de compañerismo y amistad entre los alumnos.

Para el caso en específico del transporte escolar en el municipio de Landa de Matamoros, el planteamiento del programa ha de atender prioritariamente el factor de la recolección y sistematización adecuada de información para la generación de propuestas y acciones a seguir; para ello, es necesario empezar por delimitar las instituciones educativas que serían integradas a ser beneficiadas por el programa en cuestión, subsecuentemente se atendería la cuestión de saber la demanda potencial que cada una de las escuelas atendería en pos de la prestación del servicio, y complementado a ello, se tendría que llevar a cabo el análisis de costos y pagos posibles para la viabilidad de ejecución del programa.

Posteriormente, en pertinencia es necesario hacer revisión continúa de los vehículos que harán cobertura del servicio y cómo es que se accederá a ellos para la realización del proyecto, ya que como alternativas, tienen que incluirse las opciones de integrar a una compañía particular de transportes que puedan brindar el servicio así como la participación de las autoridades gubernamentales en cuestión para de esta forma exista certeza y viabilidad en el desarrollo del proyecto desde la perspectiva económica y de aprovechamiento social.

4.7 Factores Secundarios de Mejora una Vez Implementado el Servicio

Como se ha comentado con anterioridad, la ejecución adecuada de un programa de transporte escolar para las comunidades rurales del municipio de Landa de Matamoros traerá consigo la mejora en la calidad de vida de los estudiantes del nivel básico, así como en la de sus respectivas familias, ya que la preocupación que representa la inseguridad, la distancia y otros obstáculos se vería disminuida considerablemente con la implementación de este servicio.

En un plano secundario de beneficio, los canales de comunicación y vínculos generados entre los padres de familia y las autoridades administrativas de los planteles escolares se verían igualmente mejorados ya que se complementarían propuestas e ideas que fomentarían la participación mutua entre ambas instancias

y se atenderían puntos que no se veían contemplados con anterioridad. Con la aplicación adecuada del servicio de transporte escolar el factor relacional en la comunidad estudiantil se vería mejorado ya que, reiterando el factor de aprovechamiento del tiempo, se generarían más acciones competentes a otros programas impulsados por otros institutos tales como los recreativos, artísticos y deportivos.

Asimismo, un beneficio que habitualmente no se ve contemplado en programas afines, es el factor climático y de disminución de agentes contaminantes con el medio ambiente, ya que con el establecimiento estratégico de las rutas dentro de las comunidades, serían menos los vehículos particulares utilizados y de esta forma las emisiones de contaminantes se verían reducidas, por lo que pudiera decirse, que una iniciativa de la estructuración de un programa de transporte escolar público en las comunidades rurales del municipio mejoraría considerablemente muchos aspectos de la vida de los ciudadanos beneficiarios en general.

Conforme a lo realizado por Hernández (2006), en lo relativo a la creación de un proyecto de movilidad que involucre a la mejora del servicio de transporte escolar público se tiene que atender el factor organizativo, asumiendo a su vez que ésta es la mejor forma en la que se puede desarrollar la mejora del servicio, y más en lo que atiende a las comunidades rurales. En lo que refiere al factor organizativo es necesario que se generen cooperativas cuya denominación tienda a verse como una empresa pública; esta empresa pública ha de verse como cooperativas para la gestión de transporte escolar público, cuya integración se plasme por representantes de los alumnos, los padres de familia y las autoridades administrativas de los planteles en cuestión.

Dentro de los factores comunes a los que estas empresas públicas tienen que ajustarse es la denominación de asociaciones abiertas de hecho corporativo que poseen las facultades participativas, económicas y autónomas de integrantes en los que, a través de la integración y manifestaciones de acuerdos voluntarios, acuerdan reunirse para buscar resolver sus necesidades sociales, económicas y culturales

cuya finalidad principal atiende a la satisfacción de estas necesidades y el bienestar colectivo e individual mediante un control y participación democrática.

4.8 Otros Factores que Afectan el Transporte por Carretera

Las condiciones del camino que incluyen la falta de mantenimiento del camino, mala alineación de las ruedas y la falta de señales de tráfico y características de seguridad, todas han sido identificadas como posibles causas de accidentes junto con la débil aplicación de las normas de tráfico. Además, la falta de sentido de la carretera por parte de los peatones, especialmente en las zonas rurales cuando se pastorean animales o al cruzar las carreteras, también se ha citado como un factor que afecta la seguridad vial.

4.8.1 Asequibilidad del Servicio

La asequibilidad del servicio implica valor por dinero y, por lo tanto, incluye tarifas cobradas por el transporte público. El usuario equipara la calidad del servicio con las tarifas pagadas. El enfoque habitual para determinar las tarifas implica dividir el precio de una serie de viajes estándar por alguna medida de ingresos. Sin embargo, no es fácil medir ninguno de los dos parámetros, ya que el costo de un viaje puede variar significativamente dependiendo de la distancia recorrida y si los pases mensuales se utilizan o no, es igualmente difícil medir el ingreso sobre una base estándar, y a menos que hay razones para seleccionar un viaje específico, probablemente es mejor tomar la tarifa promedio pagada por todos los pasajeros como la medida de la tarifa, y ya sea el ingreso promedio de todos los grupos en cuestión o el ingreso per cápita.

El concepto de eficiencia se relaciona con la noción de maximizar la producción por unidad de entrada está ampliamente aceptado que el desarrollo de los sistemas de transporte público conduce a exclusión y desigualdad de acceso a las instalaciones.

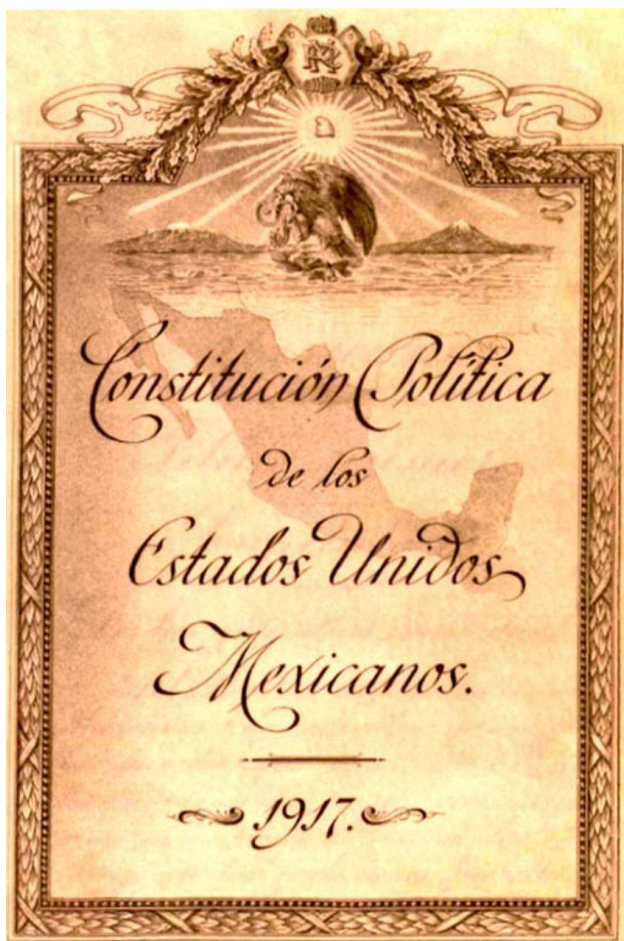
Por ejemplo, el transporte público es un elemento necesario en el consumo de varios otros servicios importantes y su ausencia puede crear un problema importante. El transporte público también está sujeto a economías de escala y, por lo tanto, las cuestiones de equidad en la prestación de servicios de transporte son de particular importancia. Sin embargo, esto claramente no significa que sea posible para sistemas de transporte de alta calidad está disponible en todos los lugares.

La existencia tanto del proceso como de la calidad de los resultados, incluida la planificación y programación efectivas de viajes, puede dejar de competir eficazmente con otro operador de transporte público que pueda entregar una calidad interpersonal superior en la manera en que se proporciona el servicio. Sin embargo, si los pasajeros pueden juzgar la calidad técnica del resultado efectivamente, basarán sus juicios de calidad en las dimensiones del proceso, como el bus la capacidad del operador para resolver las quejas de los pasajeros, así como su capacidad para ofrecer soluciones y muestra empatía y cortesía.

Si los pasajeros no pueden evaluar con precisión la calidad técnica de un servicio, formar impresiones del servicio, incluida su calidad técnica, en función de las fuentes que existen, usando su propio entendimiento o señales que pueden no ser evidentes para el operador. Los operadores de transporte deben asegurarse de que es posible evaluar el servicio objetivamente con el fin de mejorar la experiencia de servicio de encuentro.

ANEXOS

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos



A. El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación.

Los fines del proyecto nacional contenidos en esta Constitución determinarán los objetivos de la planeación. La planeación será democrática y deliberativa. Mediante los mecanismos de participación que establezca la ley, recogerá las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlas al plan y los programas de desarrollo. Habrá un plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal.

La ley facultará al Ejecutivo para que establezca los procedimientos de participación y consulta popular en el sistema nacional de planeación democrática, y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas de desarrollo. Asimismo, determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Ejecutivo Federal coordine mediante convenios con los gobiernos de las entidades federativas e induzca y concierte con los particulares las acciones a realizar para su elaboración y ejecución. El plan nacional de desarrollo considerará la continuidad y adaptaciones necesarias de la política nacional para el desarrollo industrial, con vertientes sectoriales y regionales.

En el sistema de planeación democrática y deliberativa, el Congreso de la Unión tendrá la intervención que señale la ley.

B. El Estado contará con un Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica cuyos datos serán considerados oficiales. Para la Federación, las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, los datos contenidos en el Sistema serán de uso obligatorio en los términos que establezca la ley.

La responsabilidad de normar y coordinar dicho Sistema estará a cargo de un organismo con autonomía técnica y de gestión, personalidad jurídica y patrimonio propios, con las facultades necesarias para regular la captación, procesamiento y publicación de la información que se genere y proveer a su observancia.

El organismo tendrá una Junta de Gobierno integrada por cinco miembros, uno de los cuales fungirá como Presidente de ésta y del propio organismo; serán designados por el Presidente de la República con la aprobación de la Cámara de Senadores o en sus recesos por la Comisión Permanente del Congreso de la Unión.

La ley establecerá las bases de organización y funcionamiento del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica, de acuerdo con los principios de accesibilidad a la información, transparencia, objetividad e independencia; los requisitos que deberán cumplir los miembros de la Junta de Gobierno, la duración y escalonamiento de su encargo.

Los miembros de la Junta de Gobierno sólo podrán ser removidos por causa grave y no podrán tener ningún otro empleo, cargo o comisión, con excepción de los no remunerados en instituciones docentes, científicas, culturales o de beneficencia; y estarán sujetos a lo dispuesto por el Título Cuarto de esta Constitución.

El organismo calculará en los términos que señale la ley, el valor de la Unidad de Medida y Actualización que será utilizada como unidad de cuenta, índice, base, medida o referencia para determinar la cuantía del pago de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, de las entidades federativas y del Distrito Federal, así como en las disposiciones jurídicas que emanen de todas las anteriores.

Las obligaciones y supuestos denominados en Unidades de Medida y Actualización se considerarán de monto determinado y se solventarán entregando su equivalente en moneda nacional. Al efecto, deberá multiplicarse el monto de la obligación o supuesto, expresado en las citadas unidades, por el valor de dicha unidad a la fecha correspondiente.

C. El Estado contará con un Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, que será un órgano autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propios, a cargo de la medición de la pobreza y de la evaluación de los programas, objetivos, metas y acciones de la política de desarrollo social, así como de emitir recomendaciones en los términos que disponga la ley, la cual establecerá las formas de coordinación del órgano con las autoridades federales, locales y municipales para el ejercicio de sus funciones.

El Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social estará integrado por un presidente y seis Consejeros que deberán ser ciudadanos mexicanos de reconocido prestigio en los sectores privado y social, así como en los ámbitos académico y profesional; tener experiencia mínima de diez años en materia de desarrollo social, y no pertenecer a algún partido político o haber sido candidato a ocupar un cargo público de elección popular. Serán nombrados, bajo el procedimiento que determine la ley, por el voto de las dos terceras partes de los miembros presentes de la Cámara de Diputados. El nombramiento podrá ser objetado por el Presidente de la República en un plazo de diez días hábiles y, si no lo hiciera, ocupará el cargo de consejero la persona nombrada por la Cámara de Diputados. Cada cuatro años serán sustituidos los dos consejeros de mayor antigüedad en el cargo, salvo que fuesen propuestos y ratificados para un segundo período.

El Presidente del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social será elegido en los mismos términos del párrafo anterior. Durará en su encargo cinco años, podrá ser reelecto por una sola vez y sólo podrá ser removido de sus funciones en los términos del Título Cuarto de esta Constitución. El Presidente del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social presentará anualmente a los Poderes de la Unión un informe de actividades. Comparecerá ante las Cámaras del Congreso en los términos que disponga la ley.

***Para más información consultar el siguiente enlace:
(www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cpeum.htm)***

Programa Estatal de Transporte de Querétaro



El Programa Estatal de Transporte se puede definir como el instrumento rector de la política del Estado en materia de transporte que establece los objetivos, estrategias, políticas, normas y medidas operativas que deben ser aplicadas para dar respuesta a las prioridades y problemática del sector, alineándose con las estrategias definidas en por el Sistema Nacional de Planeación y contribuyendo de esta manera a los objetivos sectoriales nacionales y al logro de los fines del Plan Estatal de Desarrollo.

El marco jurídico del Programa Estatal de Transporte lo encontramos en la Ley de Planeación del Estado de Querétaro, la Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro y el Reglamento de la Ley de Planeación del Estado de Querétaro.

La Ley de Planeación del Estado de Querétaro, hace referencia a la elaboración, difusión, implementación y responsables de los programas, que son el medio por el

cual se instrumenta la planeación sectorial para atender las prioridades y necesidades para los diferentes sectores de la acción gubernamental.

Por su parte, el Reglamento de la Ley de Planeación del Estado de Querétaro, establece el proceso de formulación, aprobación, instrumentación, control y evaluación de los programas y señala entre otras cosas, que los programas sectoriales deberán formularse asegurando su congruencia con los objetivos, estrategias y líneas de acción que establezca el Plan Estatal de Desarrollo, cuidando que su análisis o detalle sea adecuado para constituirse en un instrumento eficaz para la implementación de acciones sectoriales.

La Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro en su artículo 1 define su objeto como “establecer las bases, programas y lineamientos generales para planear, ordenar, regular, administrar, supervisar, dar seguridad y protección a la movilidad de las personas y, garantizar el desarrollo del transporte público, y especializado en el Estado de Querétaro, bajo criterios generales de movilidad, sustentabilidad, racionalidad, economía, conveniencia, tiempo, comodidad, seguridad, uso adecuado y mayor aprovechamiento de la infraestructura vial, que atiendan fundamentalmente a las necesidades actuales y futuras de desplazamiento, en relación con los centros de población, polos de desarrollo industrial o comercial y de cualquier otro que lo requiera, a fin de elevar la calidad de vida de las personas”.

Según lo establece en su artículo 2, “Se considera de utilidad pública e interés general la prestación del servicio público y especializado de transporte, siendo prioritarias las actividades del Estado orientadas a la planeación, administración, regulación, operación y conservación de la infraestructura que para ello se requiera”.

De acuerdo al artículo 4, “El transporte público y especializado es un servicio encaminado a garantizar la movilidad de personas u objetos en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad, sujeto a una contraprestación económica”.

Con base en la misma Ley, el Título Primero, Capítulo Segundo define los lineamientos de contenido del Programa Estatal de Transporte, la duración y temporalidad para ser emitido, así como los responsables en su elaboración.

En su artículo 8 establece que “el Programa Estatal de Transporte deberá sujetarse a los siguientes lineamientos:

- Considerar la aplicación y desempeño de los principios rectores del servicio de transporte;
- Establecer las bases de coordinación y administración del servicio de transporte;
- Promover el equilibrio de los sectores público y privado tendientes a la estabilidad económica y social;
- Establecer los mecanismos para la participación de la sociedad civil organizada en la planeación del servicio;
- Establecer los mecanismos de coordinación entre las autoridades del Estado y los Municipios que inciden en el servicio de transporte; y
- Establecer los lineamientos que permitan aplicar los aspectos de innovación en materia de transporte.

En su artículo 21, faculta “al Instituto Queretano del Transporte como la autoridad encargada de diseñar, coordinar, ejecutar, vigilar y evaluar las políticas públicas, programas y acciones generales y particulares relativas a la prestación de los servicios de transporte público y especializado”.

El mismo ordenamiento legal establece las bases y lineamientos generales que deben regir el servicio público y especial de transporte, determinando la preeminencia del interés general sobre el particular así como los criterios de calidad, accesibilidad, seguridad, regularidad, rentabilidad, sustentabilidad, cobertura y eficiencia.

El Instituto Queretano del Transporte (IQT), es quien elabora el Programa Estatal de Transporte y lo propone al Gobernador del Estado para su aprobación; además

el IQT es el encargado de diseñar, planear, aprobar, regular, conducir, administrar, ejecutar, vigilar y evaluar los instrumentos y acciones implementadas al tenor del mencionado Programa.

La elaboración del presente Programa Estatal de Transporte Querétaro 2016-2021, se hizo con estricto apego a la normativa establecida.

Para más información consultar el siguiente enlace:
(<https://www.iqt.gob.mx/wp-content/uploads/2017/02/Programa-Estatal-de-Transporte.pdf>)

Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro



Artículo 34. Son modalidades del servicio especializado de transporte, las siguientes:

I. Escolar. Es el destinado al traslado de personas de sus domicilios a sus centros de estudio y viceversa dentro de los límites del territorio estatal; se presta o es contratado por instituciones educativas, asociaciones de padres de familia o particulares, para el transporte de estudiantes, investigadores o comunidades académicas;

II. De personal. Es el destinado al traslado de personas de sus domicilios a sus centros de trabajo y viceversa dentro de los límites del territorio estatal, o cuando su destino de transportación se relacione con fines laborales; se presta o es contratado por corporaciones, industrias, comercios, instituciones, asociaciones o grupos de particulares, para el traslado regular de sus trabajadores, agremiados, asociados o integrantes;

III. Servicio de transporte privado de pasajeros. Es aquel destinado al traslado de personas de un punto a otro, que se contrata únicamente a través de aplicaciones tecnológicas en teléfonos inteligentes con sistemas de posicionamiento global y plataformas tecnológicas, que permiten conectar a usuarios que demandan dicho servicio con empresas especializadas en materia de transporte de personas que cuentan con la misma tecnología (Ref. P. O. No. 31, 27-V-16).

A través de estas tecnologías los usuarios del servicio suscriben un acuerdo o contrato de adhesión electrónico, el cual deberá estar publicado en la plataforma del prestador del servicio, conteniendo el aviso de privacidad; con posibilidad de seleccionar libremente el tipo de vehículo, acceso y realizar el pago con tarjeta de crédito o débito, así como la facturación; quedando prohibido prestar más de un servicio a la vez; (Ref. P. O. No. 31, 27-V-16).

Artículo 108. A efecto de optimizar los vehículos destinados para la prestación del transporte escolar y de personal; éstos podrán utilizarse para cubrir ambas modalidades, pero con permiso individual para cada servicio. (Ref. P. O. No. 31, 27-V-16).

Artículo 109. El servicio especializado de transporte escolar es el contemplado en el artículo 38, fracción I, de la presente Ley; para su prestación requiere la presencia de un acompañante mayor de edad que asista a los pasajeros y supervise que su ascenso y descenso del vehículo de transporte se realice en condiciones de seguridad (Ref. P. O. No. 31, 27-V-16).

Artículo 110. Las instituciones educativas, las personas físicas o morales cuyo objeto social sea preponderantemente la prestación del servicio de transporte escolar a estudiantes, se les podrá otorgar el permiso correspondiente, siempre y

cuando medie solicitud previa. El permiso se regulará por los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas y condiciones de operación que determine el Instituto (Ref. P. O. No. 31, 27-V-16).

Artículo 111. Los conductores y acompañantes en el servicio especializado de transporte escolar, deberán cursar y acreditar una capacitación para el manejo de menores de edad, así como de primeros auxilios, manejo defensivo y prevención y combate de incendios (Ref. P. O. No. 31, 27-V-16).

El Instituto supervisará que el conductor y el acompañante cuenten con la constancia de capacitación vigente, emitida por una institución previamente autorizada por la autoridad competente (Ref. P. O. No. 33, 5-VII-13).

Artículo 112. El Instituto podrá establecer especificaciones técnicas para los vehículos de transporte escolar que permitan mejorar las condiciones de seguridad de sus usuarios, así como establecer las características para su identificación y control (Ref. P. O. No. 33, 5-VII-13).

Se prohíbe modificar vehículos respecto a sus características originales de fábrica con la intención de dar mayor capacidad de pasajeros, así como el cambio de ubicación o distribución de asientos.

Los usuarios de este servicio no podrán ir de pie y cada uno dispondrá de su propio asiento.

Artículo 113. El Instituto podrá establecer itinerarios para el transporte escolar con la finalidad de optimizar los tiempos de traslado de sus usuarios, fijando además puntos de paradas para su ascenso y descenso, sin que de ninguna manera pueda prestar el servicio de manera regular a persona distinta que los usuarios estudiantes (Ref. P. O. No. 33, 5-VII-13).

El recorrido de una ruta de transporte escolar no podrá ser mayor a sesenta minutos.

Artículo 114. El servicio especializado de transporte de personal podrá ser prestado por las personas físicas o morales que obtengan un permiso para tal efecto, el cual se regulará por los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de

especificaciones técnicas y a las condiciones de operación que determine el Instituto. (Ref. P. O. No. 31, 27-V-16)

Artículo 115. Los patrones que ofrezcan el servicio de transporte a su personal como una prestación de carácter laboral, deberán obtener un permiso en los términos de lo dispuesto para las del servicio especializado de transporte. (Ref. P. O. No. 31, 27-V-16)

Tratándose de condominios o fraccionamientos cerrados, cuyas entradas y salidas hacia el entorno urbano se encuentren delimitadas y controladas mediante casetas de vigilancia u otros dispositivos mecánicos o tecnológicos, podrán a través de sus administradores, operar mediante un permiso, sistemas internos de transporte para los residentes y trabajadores permanentes o eventuales del propio condominio o fraccionamiento, que deberán operar exclusivamente dentro del área confinada y sin mediar el cobro de tarifa. (Ref. P. O. No. 31, 27-V-16)

Para la operación de estos sistemas, los interesados a través de las asociaciones de colonos legalmente constituidas deberán tramitar y obtener los permisos correspondientes. (Ref. P. O. No. 31, 27-V-16).

***Para mayor información consultar el siguiente enlace:
(<https://www.iqt.gob.mx/index.php/ley-de-movilidad-del-transporte-del-estado-de-queretaro/>)***

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Boletín Oficial de la comunidad de Madrid. (2005). *ORDEN 3793/2005, de 21 de julio, de la Consejería de Educación, por la que se regula el servicio de transporte escolar en los centros docentes públicos de la Consejería de Educación*. España: Boletín Oficial de la comunidad de Madrid.

Boletín Oficial de la comunidad de Madrid. (2005). *ORDEN 3793/2005, de 21 de julio, de la Consejería de Educación, por la que se regula el servicio de transporte escolar en los centros docentes públicos de la Consejería de Educación*. España: Boletín Oficial de la comunidad de Madrid.

Câmara Municipal de Lisboa (2017). *Transporte escolar Alfacinhas*. Portugal: Câmara Municipal de Lisboa.

Câmara Municipal de Lisboa (2017). *Transporte escolar Alfacinhas*. Portugal: Câmara Municipal de Lisboa.

Centro Mario Molina. (2016). *Proyecto de Movilidad Escolar para el Área Metropolitana de Guadalajara (PROME) Etapa 1*. México: Centro Mario Molina.

Centro Mario Molina. (2016). *Proyecto de Movilidad Escolar para el Área Metropolitana de Guadalajara (PROME) Etapa 1*. México: Centro Mario Molina.

Cohen, E. (2003). *Evaluación de proyectos sociales*. México: Siglo Veintiuno editores.

Cohen, L. y Manion, L. (1990). *Métodos de Investigación Educativa*. España: La Muralla.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (1917). Última reforma publicada DOF 13-09-2018. Recuperada de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/htm/1.htm>

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (1917). Última reforma publicada DOF 17-06-2014. Recuperada de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/htm/1.htm>

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (1917). Última reforma publicada DOF 13-09-2018. Recuperada de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/htm/1.htm>

Constitución Política del Estado de Querétaro, (2008). Última reforma publicada en La Sombra de Arteaga 26-06-2014. Recuperada de www.legislaturaqueretaro.gob.mx/repositorios.aspx?s=14&p=1

Fairclough, N. (1995). Introducción General. (Trad. F. Navarro). *Critical discourse analysis. The critical study of language*. (pp. 1-20) London and New York: Longman. (Esta traducción se publicó en discurso.wordpress.com con autorización del autor).

Ferreiro, S. (2015). Transporte internacional. Recuperado de <http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/>

González, E. y Cordera, R. (1992). Economía política y seguridad social en México: una aproximación, *La seguridad social y el Estado moderno*, México: FCE-IMSSISSSTE.

Laswell, H. (1992). *El estudio de las políticas públicas*. (Tras. L. Aguilar). México: Porrúa (reimpreso de *The policy Orientation*, 1951, Estados Unidos: Stanford University Press).

León, Z. y Sánchez, Y. (2012). *Estudio de costos y rentabilidad de los vehículos “automoviles colectivos” del servicio urbano de la cooperativa de transportadores COOTRANSERPIC LTDA. de la Ciudad de Ocaña.* Colombia: Universidad Francisco de Paula Santander Ocaña. Recuperado de <http://repositorio.ufpso.edu.co:8080/dspaceufpso/bitstream/123456789/424/1/25769.pdf>

León, Z. y Sánchez, Y. (2012). *Estudio de costos y rentabilidad de los vehículos “automoviles colectivos” del servicio urbano de la cooperativa de transportadores COOTRANSERPIC LTDA. de la Ciudad de Ocaña.* Colombia: Universidad Francisco de Paula Santander Ocaña. Recuperado de <http://repositorio.ufpso.edu.co:8080/dspaceufpso/bitstream/123456789/424/1/25769.pdf>

Ley General de Desarrollo Social, (2004). Última reforma publicada DOF 01-06-2016. Recuperada de https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/NME/Documents/Ley_General_de_Desarrollo_Social.pdf

Ley General de Desarrollo Social, (2004). Última reforma publicada DOF 01-06-2016. Recuperada de https://www.coneval.org.mx/Evaluacion/NME/Documents/Ley_General_de_Desarrollo_Social.pdf

Ley para la Protección de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, (2000). Última reforma publicada DOF 02-04-2014. Recuperada de <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/185.pdf>

- Meny, Y. y Thoening, J. (1992). *Las políticas públicas*. Barcelona: Editorial Ariel.
- Municipio de Querétaro (2017). *Instructivo para el usuario del transporte escolar gratuito*. México: Municipio de Querétaro.
- Municipio de Querétaro (2017). *Instructivo para el usuario del transporte escolar gratuito*. México: Municipio de Querétaro.
- Musto, S. (1975). *Análisis de Eficiencia, Metodología de Evaluación de Programas sociales de Desarrollo*. España: Editorial Técnos.
- Nieto, S. (2011). *Principios Métodos y Técnicas esenciales para la investigación educativa*. Madrid: Dykinson.
- ONU, (1989). *Convención sobre los Derechos del Niños*. Francia: ONU.
- Ortí, A. (1999). La confrontación de modelos y niveles epistemológicos en la génesis e historia de la investigación social. En Delgado, J. y Gutiérrez, J. (Eds.), *Métodos y Técnicas cualitativas de investigación en ciencias Sociales* (pp.85-95). España: Síntesis.
- Otaola, C. (1989). Análisis del discurso. Introducción Teórica. *Epos*, (5). Recuperado de <http://e-spacio.uned.es:8080/fedora/get/bibliuned:Epos-A5A13C65-BB0B-AD3B-0EDD-B730C88C7A17/PDF>
- Parker, I. (1996). Discurso, Cultura y Poder en la Vida Cotidiana. En A. Gordo-López y J. Linaza (Eds.), *Psicología, Discurso y Poder: Metodologías cualitativas, perspectivas críticas* (pp. 79-92). Madrid: Visor.
- Pérez, A. (1996). Las funciones sociales de la escuela: de la reproducción a la reconstrucción crítica del conocimiento y la experiencia. En G. Sacristán y A.

- Pérez (Eds.), *Comprender y transformar la enseñanza* (pp.17-33). España: Morata.
- Roth, A. (2008, julio-diciembre). *Perspectivas teóricas para el análisis de las políticas públicas: ¿de la razón científica al arte retórico?* *Estudios Políticos*. Colombia: Instituto de Estudios Políticos, Universidad de Antioquia.
- Secretaria del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal (2012). *Programa de Transporte Escolar del Distrito Federal*. México: Gobierno del Distrito Federal.
- Strauss, A. y Corbin, J. (2002). Bases de la Investigación cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada. (Trad. E. Zimmerman), *Basics of qualitative reserch. Techniques and procedures for developing grounded theory*. Colombia: Universidad de Antioquia.
- Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2014). *Protocolo de Actuación para quienes imparten Justicia en casos que involucren Niñas, Niños y Adolescentes*. México: Suprema Corte de Justicia de la Nación.
- Tojar, J. (2010). La investigación cualitativa en educación. En S. Nieto, (Ed.), *Principios, métodos y técnicas esenciales para la investigación educativa* (pp. 404-424). Madrid: DYKINSON.
- Toro, I, y Parra, R. (2010). *Fundamentos epistemológicos de la investigación y la metodología de la investigación Cualitativa/cuantitativa*. Colombia: EAFIT.