

Incertidumbre institucional y neoliberalización territorial: movilidad y transporte público en Ensenada, Baja California, México

Institutional insecurity and the neoliberalization of the territory: mobility and public transport in Ensenada, Baja California, Mexico

Ernesto Ríos Chávez¹, Jose Zavala Alvarez^{2*}, Carlos Federico Rosales Guerrero³

¹ Programa de Doctorado en Gobierno y Políticas Públicas, Facultad de Ciencias Sociales y Políticas, Universidad Autónoma de Baja California. CP. 21360 Mexicali, Baja California. Tel. 6462100519. ernesto.rios.chavez@uabc.edu.mx

² El Colegio de la Frontera Norte A.C., SECIHTI, CP. 21220, Mexicali, Baja California, México. Tel. 6865432324. jza61@colef.mx

³ Red de Investigadores en Educación de la Frontera A.C., CP. 21240, Mexicali, Baja California, México. Tel. 6862301112. caferoguer@gmail.com

*Autor de correspondencia

Resumen

Palabras clave:

Movilidad;
transporte;
institucionalidad;
neoliberalización;
exclusión.

Este trabajo muestra cómo condiciones de movilidad en Ensenada, Baja California, responden, por un lado, a incertidumbres que genera la institucionalidad vigente que limitan severamente la gestión gubernamental en el transporte público y, por otro lado, a criterios económicos del neoliberalismo que imponen el uso y configuración del espacio urbano, lo que crea áreas desarrolladas y zonas marginadas. Ensenada es un ejemplo de cómo la inversión gubernamental en desarrollo urbano está orientada a favorecer actividades que privilegian renta a particulares sobre los servicios públicos, como el transporte colectivo. Se aplicaron cuestionarios a usuarios, a través de un muestreo en cadena, así como entrevistas a informantes clave. Además, se realizó una revisión y análisis documental riguroso, incluyendo técnicas de análisis de discurso sobre la información recabada. Se concluyó con una propuesta de rediseño institucional y organizacional que busca la efectividad operativa en la gestión pública del transporte colectivo y la movilidad en Ensenada.

Abstract

Keywords: Mobility;
transport;
neoliberalization;
exclusion.

This paper shows how mobility conditions in Ensenada, Baja California, respond, on the one hand, to uncertainties generated by the current institutional framework that severely limit government management of public transportation and, on the other hand, to economic criteria of neoliberalism imposing the use and configuration of urban space, which creates developed areas and marginalized zones. Ensenada is an example of how government investment in urban development is oriented to favor activities that privilege private income over public services, such as public transportation. Questionnaires were applied to users, following a chain sampling technique, and interviews were carried out with key informants. Additionally, a rigorous document review and analysis was done applying a discourse analysis method. In conclusion, an institutional and organizational redesign is proposed, searching for operational effectiveness in the public management of public transport and mobility in Ensenada.

Recibido: 16 de abril de 2025

Aceptado: 08 de septiembre de 2025

Publicado: 18 de febrero de 2026

Cómo citar: Ríos, E.; Zavala, J.; & Rosales, C. F. (2026). Incertidumbre institucional y neoliberalización territorial: movilidad y transporte público en Ensenada, Baja California, México. *Acta Universitaria*, 36, e4603. doi: <https://doi.org/10.15174/au.2026.4603>

Introducción

Los estudios sobre movilidad en las ciudades evidencian la importancia que tienen los desplazamientos poblacionales en los centros urbanizados donde se concentra la actividad económica y la mayor oferta de empleo como forma de subsistencia para numerosos sectores de la sociedad. Con el crecimiento de las ciudades, la movilidad requirió de sistemas de transporte más eficaces que demandaban los sectores productivos. En tanto que la industria, el comercio y los servicios demandaban mayor fuerza de trabajo, la iniciativa privada encontraba nichos de oportunidad para ofrecer sistemas de transporte masivo. Así, mientras las empresas privadas brindaban el servicio de autobuses, el Estado se encargaba de la planificación y la infraestructura (Celi, 2018). A su vez, el crecimiento poblacional, la generación de oportunidades para acceder a un crédito y el bombardeo publicitario de la pujante industria automotriz estimularon la necesidad de adquirir un automóvil propio y crearon las facilidades para que la clase trabajadora pudiera hacerlo. Empero, con el tiempo, estos factores influyeron para que los servicios de transporte público minaran la calidad en el servicio.

Según Celi (2018), el autobús se convirtió en el medio de transporte público más importante en diversas ciudades latinoamericanas debido a que requiere menor inversión que los sistemas ferroviarios, además de que tiene una gran capacidad de adaptación al crecimiento urbano. Hoy, el servicio de autobús en general es la principal forma de movilización para los sectores de menores ingresos en las grandes y medianas ciudades (Sant'Anna, 2002). Sin embargo, aunque los sistemas de transporte público a nivel mundial permitieron que las redes viales de las ciudades no colapsaran ante el sostenido crecimiento del uso del automóvil particular, la calidad y eficiencia del servicio se han deteriorado constantemente.

Esta inercia también se observa en diferentes entidades del territorio nacional. Por ejemplo, un estudio sobre la eficiencia del transporte público en la ciudad de Morelia, Michoacán, concluyó que no existen políticas públicas para el transporte, que el servicio está concesionado a particulares que se rehúsan determinadamente a realizar cambios en los servicios que prestan y que el gobierno no ha invertido en infraestructura vial para mejorar las condiciones de movilidad en el municipio (Delfín & Melo, 2017).

Orán-Roque *et al.*, en un estudio desarrollado en 2017, sobre la zona metropolitana de Cancún (ZMC), demostró que no se han tomado las medidas necesarias para generar un servicio de calidad y que los concesionarios solo ven por sus intereses, dejando de lado la satisfacción del usuario. El estudio confirmó que factores como la falta de capacitación de los operadores, el mal estado de las unidades y la falta de renovación de ellas trajeron consigo más dificultades, lo que derivó en una mala imagen de la movilidad urbana y la generación de conflicto de intereses entre los particulares.

Por otra parte, Negrete & Paquette (2011) afirman que, en la zona metropolitana de la Ciudad de México (ZMCDMX), los esfuerzos por mejorar la movilidad se han concentrado en el transporte masivo, introduciendo varias líneas de Metrobús, el Sistema de Autobús de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés) (tres en CDMX y una en el Estado de México), el tren suburbano y la ampliación de la línea 12 del metro, por lo que el transporte concesionado de pequeña y mediana capacidad sigue siendo el gran olvidado en estas acciones. Y aunque el transporte concesionado de la zona metropolitana desempeñó un papel decisivo en el crecimiento urbano por ser garantía de viabilidad urbana mínima, ese papel llegó a sus límites. El llamado factor de inclusión en la inmensa metrópolis se transformó en un factor de exclusión (Negrete & Paquette, 2011).

En Baja California, México, se viven problemáticas similares. Peralta (2020), en un trabajo que examina los principios de sustentabilidad en el sistema de transporte de la ciudad de Mexicali, concluye que dichos principios no existen en el sistema de movilidad y que tampoco hay políticas públicas ni datos básicos necesarios que sirvan de insumos para el diseño de estas, especialmente en una ciudad fronteriza donde predomina una cultura de uso de vehículos particulares de segunda mano y, por consecuencia, un alto índice de motorización. Además, el autor afirma que las características propias de la ciudad, como su ubicación geográfica, el tipo de clima (árido-seco) o el hábito de uso del vehículo privado, desalientan el uso de bicicleta, la práctica de caminar o el uso del transporte público. Por tanto, los principios de sustentabilidad en el sistema de transporte de la ciudad no se cumplen por dos motivos fundamentales: 1) la asequibilidad, sobre todo en la periferia urbana donde es muy deficiente, lo que incrementa los costos sociales y económicos, y 2) la inexistencia de políticas que reduzcan el uso del vehículo privado, lo cual anula la posibilidad de buscar modos alternativos de transporte. De modo que la dependencia del vehículo automotor privado y la limitada capacidad del Sistema Municipal del Transporte, el cual carece de recursos financieros, humanos, jurídicos y técnicos, dan como resultado una disociación entre la planificación urbana y el transporte.

Castro (2012), en otra investigación realizada en Tijuana sobre la relación entre los procesos de concesión y los efectos en la calidad del servicio del transporte público, encontró que, aunque se reduzcan o amplíen los costos de transacción, no se ve mejoría en el servicio. Según el autor, la Dirección Municipal de Transporte público carece de los recursos económicos y humanos para atender las responsabilidades que le competen. Por ejemplo, los procesos en la concesión para la prestación del servicio de transporte público implican mayor vigilancia en el cumplimiento del reglamento, acción que incrementa los costos de transacción y de presupuesto para el personal asignado a esta dependencia. El interés público en la regulación del transporte público de la metrópoli se desvió de su objetivo y se encuentra dominado por los intereses privados (Castro, 2012).

Como se puede ver, diversas entidades del país afrontan problemáticas similares en materia de movilidad. Por tanto, el objetivo del presente estudio es encontrar explicaciones sobre las condiciones de la movilidad en Ensenada, Baja California, a través del análisis de la institucionalidad, la gestión inherente que supone regirla y los efectos que los criterios del neoliberalismo económico imponen en la configuración del espacio urbano, lo que Calonge (2015) identifica como procesos de neoliberalización y su articulación con el territorio a partir de la movilidad urbana.

Materiales y métodos

Este trabajo se propone responder a las preguntas: ¿cuáles son las condiciones de la movilidad en la ciudad de Ensenada, particularmente la que depende del transporte público colectivo? y ¿cuáles son los elementos explicativos de tales condiciones? Las respuestas a estos cuestionamientos son tomadas como fundamentos para elaborar recomendaciones de rediseño institucional y operativo en la perspectiva de una gestión pública más efectiva para mejorar las condiciones de movilidad en el puerto de Ensenada.

Este artículo se deriva, en un primer momento, de una investigación de tesis doctoral titulada *Movilidad y transporte público en Ensenada, B.C.: rediseño institucional para una gestión sustentable* (Ríos, 2024). En dicho estudio se identifican y documentan las condiciones de movilidad del municipio, haciendo un ejercicio de aproximación a través de enfocar hacia transporte público masivo y de pasajeros, y como éstas condiciones se explican a partir de la *incertidumbre institucional*, término que se acuñó para hacer referencia a la falta de normas, instrumentos y organismos dispuestos para la atención de la movilidad urbana. En un segundo momento, en la misma ruta explicativa, se analizan y exponen los efectos que los criterios del neoliberalismo económico tienen sobre el uso del territorio y su configuración, y que, en palabras de Calonge (2015), hicieron que “los objetivos de los gobiernos dejaran de centrarse en sectores marginados de la población y a concentrarse en atraer nuevos inversores, estas consideraciones...”, y estos cambios “...ocasionaron que la dinámica interna de las ciudades en desarrollo y de las desarrolladas fuera cambiando e imponiendo nuevos retos para la gestión de la movilidad, en cuanto que se reconfiguró el espacio urbano”.

Las respuestas a la primera pregunta de investigación requirieron una aproximación que metodológicamente obligó a acotar el enfoque, pasando de la movilidad en general al transporte público masivo y de pasajeros, con la operacionalización de tres variables: movilidad urbana, mobiliario e infraestructura y configuración de espacio urbano. La variable movilidad urbana tiene como componentes el costo, el traslado, la distancia al servicio, el número de destinos o traslados y la seguridad vial; la variable mobiliario e infraestructura se compone por el mobiliario urbano y microbuses; y la variable configuración de espacio urbano es analizada a través de la identificación del desarrollo de obras localizadas que benefician actividades económicas y que han generado desigualdades en la configuración y uso del espacio en la ciudad (Tabla 1).

Tabla 1. Conceptualización y operacionalización de variables.

Condiciones de la movilidad					
Variables	Indicadores	Concepto	Unidad de observación	Instrumento	Fuente
Movilidad urbana	Costo	Tarifa de transporte	Costo por número de traslados	Cuestionario Entrevista	Usuarios Transportistas
	Traslado	Tiempo transcurrido entre paradero y destino	Minutos	Cuestionario	Usuarios
	Distancia al sitio de abordaje	Cuadras recorridas para llegar a una zona de parada de servicio de transporte público masivo	Distancia recorrida desde casa a sitio de abordaje	Cuestionario Entrevista	Usuarios Transportistas
	Número de destinos	Traslados adicionales	Cantidad de traslados extras al salir de la escuela o del trabajo	Cuestionario	Usuarios
	Seguridad vial	Incidentes en unidades de transporte público	Número de incidentes por año	Análisis documental	Estadísticas oficiales
Mobiliario e infraestructura	Mobiliario urbano	Infraestructura para zonas de abordaje para transporte público	Número de parabuses en la ruta Maneadero-El Sauzal	Observación directa Cuestionario	Transportistas
	Camiones y microbuses	Características de unidades de transporte público	Número de unidades Capacidad de las unidades Condiciones de funcionalidad	Cuestionario Entrevista	Transportistas
Configuración de espacio urbano	Condiciones físicas de vialidades y equipamiento urbano	Desarrollo de vialidades, equipamiento e infraestructura urbana por zonas	Desarrollo localizado de vialidades e infraestructura y equipamiento urbano	Observación directa Análisis documental	Observación directa Revisión documental
Variables explicativas de condiciones de movilidad					
Incertidumbre institucional	Normatividad federal, estatal, municipal	Institucionalidad vigente de tres órdenes gubernamentales	Disposiciones normativas	Análisis documental	Ley General Ley Estatal Reglamentos Municipales
Neoliberalismo territorial	Inversión pública en desarrollo urbano localizado Desarrollo de vialidades, infraestructura y equipamiento urbano localizado	Análisis crítico de criterios económicos para la inversión pública dirigida a desarrollo urbano localizado	Inversión pública Condiciones físicas de vialidades e infraestructura urbana	Análisis documental	Observación directa y revisión documental

Fuente: Elaboración propia.

Para obtener los datos de las primeras dos variables, derivado de su conceptualización y operacionalización, se identificaron dos zonas específicas para el levantamiento de información en el norte (El Sauzal) y sur (Maneadero) de la ciudad. Estas funcionaron como puntos de origen y destino de dos rutas principales y de una población objetivo compuesta por estudiantes de nivel medio superior, quienes son el segmento demográfico que mayoritariamente se ve obligado a usar transporte público (Figura 1).



Figura 1. Ensenada: ruta Norte-Sur-Norte de transporte público.

Fuente: Elaborado en Unidad de Servicios de Estadística y Geomática de El Colegio de la Frontera Norte A.C., SECIHTI, 2025.

Se eligió como población objetivo a estudiantes de nivel medio superior porque, tras la pandemia, el servicio de transporte público presentó una nueva modalidad. Si bien esta no fue anunciada o sometida a consenso, o al menos socializada con la población, sí fue una medida propuesta y aceptada por el sector maquilador. Los propios concesionarios del transporte público ofrecieron el servicio de transporte de personal directamente a las empresas en aras de atender un sector que requería que el recurso humano llegara a tiempo. Para lograrlo, adquirieron unidades de modelos recientes, con mayor capacidad, y se aseguraron de cumplir con los protocolos de sana distancia e higiene establecidos para evitar contagios de coronavirus. Esta incertidumbre institucional impactó la movilidad de otros sectores de la población, lo que resultó en un área de oportunidad que fue capitalizada por el gobierno estatal para la creación del Transporte Violeta.

Adicionalmente, con el regreso a las escuelas, los preparatorianos, por su edad, aún no podrían acceder a una licencia para conducir. Y de acuerdo con la información recabada en los cuestionarios, sus padres no podían trasladarlos a sus escuelas o a realizar actividades extraescolares.

Los instrumentos para la obtención de datos fueron cuestionarios (100 en total, 50 en cada zona) y la observación directa en campo. Esta decisión metodológica es consistente con el tipo de muestra por encadenamiento; adicionalmente, los condicionamientos presupuestales fueron un factor determinante para aplicar cuestionarios. El aplicarlos en dichas instituciones educativas obedece a que estas se encuentran en las delegaciones que están en los extremos de la Carretera Transpeninsular, la cual es la principal vialidad del municipio de Ensenada, Baja California, y se puede recorrer prácticamente en línea recta. Lo anterior sirve para poner énfasis en el trazo simple de la ruta que toca las diferentes instituciones de educación pública. Además, la información se complementó con entrevistas a informantes clave (tres concesionarios transportistas). Para la definición de la muestra se utilizó la técnica de muestreo por encadenamiento o "bola de nieve". El análisis de la información se hizo con el *software* ATLAS.ti, aplicando la técnica de análisis de discurso.

La información y los datos de la variable configuración de espacio urbano requirió el uso del análisis documental y la recuperación de experiencias publicadas enfocadas en la ciudad de Ensenada.

El presente artículo recuperó datos generados antes de la publicación de la norma NOM-004-SEDATU-2023 y posterior a su entrada en vigor; sin embargo, vale la pena señalar que, en la página de internet del Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada, el último documento producido para atender o analizar la movilidad en dicho municipio fue publicado en 2009. Asimismo, la directora de movilidad del Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California puntualizó que es difícil construir estrategias para la atención de la movilidad en Ensenada puesto que no se cuenta con información documental actualizada; es decir, se desconoce el número de parabuses, sus condiciones y el estado físico en que se encuentran. Lo anterior fue declarado durante su participación en el marco del 9no. Congreso Peatonal realizado en la ciudad de Ensenada.

Finalmente, se construye una discusión en la que se proponen explicaciones a las condiciones de la movilidad a través del desarrollo de dos variables-concepto: *incertidumbre institucional* y *neoliberalismo territorial*. La primera expone, analíticamente, la normatividad existente para articular los esfuerzos para la atención de la movilidad y el transporte público masivo en el municipio. Para ello se desarrolló la búsqueda y análisis documental de la institucionalidad respectiva de los tres órdenes de gobierno, fundamentalmente el municipal. Esta información se contrastó con la obtenida en entrevistas a concesionarios transportistas. Para la segunda, cuya contribución explicativa se consideró trascendente, se elabora una discusión documentada y una reflexión analítica a partir de obras publicadas sobre la problemática de la movilidad en la ciudad de Ensenada, y se lleva a cabo observación directa en las zonas referidas en la ciudad.

Resultados

Condiciones de la movilidad

Respecto a las condiciones de movilidad en la ciudad, los usuarios del servicio de transporte público señalan que la primera necesidad es mejorar las condiciones materiales de las unidades de transporte, los microbuses. Esta demanda ocupa el primer lugar en respuestas, con el 41% de las personas.

En segundo lugar aparece la demanda de mejorar la infraestructura, entendida como el número de parabuses disponibles (21%). En este sentido, tras realizar una revisión documental del reglamento de Tránsito de para el Municipio de Ensenada, no se localizó un apartado o párrafo que estableciera criterios a cumplir para definir un área para ascenso o descenso de pasaje, los requerimientos mínimos para el mobiliario urbano, o la distancia mínima entre zonas de abordaje y descenso. Esta falta de reglamentación es lo que propicia que los transportistas asuman que cada esquina es una parada. Es importante precisar en este punto que en algunas partes de la ciudad, principalmente en la Zona Centro, existen vestigios de señalamientos verticales, y son estos los más respetados tanto por la ciudadanía como por los choferes, aunque más por uso y costumbre que por una determinación por parte de la autoridad municipal. De acuerdo con el Proyecto de Asesoría al Transporte Urbano de Ruta Fija en la Ciudad de Ensenada, Baja California, realizado en enero del 2007, se establece que existen 82 paradas oficiales inventariadas. En aquellos años, refiere el documento, 18 de ellas se encontraban en buenas condiciones, 39 en estado regular y 25 en malas condiciones.

En tercer lugar aparece la necesidad de replantear el trazo de las rutas (18%), en el sentido de acercar el servicio a los puntos de origen y destino de los usuarios. El documento referido anteriormente destacó que de 65 rutas, cuatro son rutas circulares, tres perimetrales, cinco diametrales y 53 son de tipo radial. Asimismo, señala que existe una sobreposición de rutas, de las cuales, en el 2007, el 2% es mayor al 70%, otro 2% entre el 50% y 70%, el 7% tiene entre el 30% y 50%, el 21% va del 10% al 30% y el 68% presenta menos del 30%. Es importante destacar que las rutas siguen vigentes, aunque se han creado nuevas por el crecimiento de la ciudad hacia la periferia. De acuerdo con los transportistas, muchas de ellas se han generado de manera intuitiva para atender la demanda de colonias específicas, sin que exista de por medio la documentación o solicitud requerida ante la autoridad correspondiente (Figura 2).

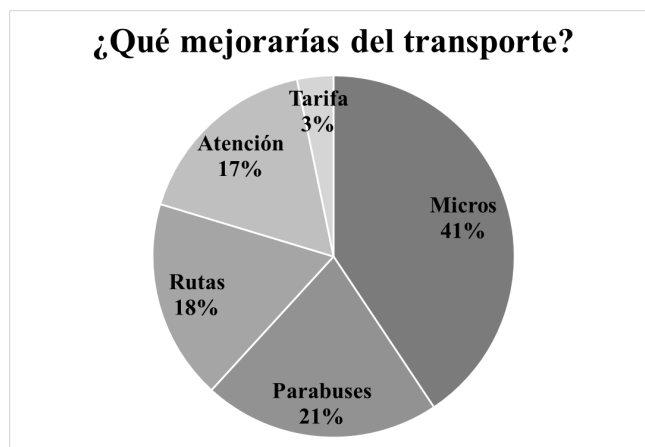


Figura 2. Problemas de la movilidad en Ensenada, Baja California, 2024.

Fuente: Elaboración propia.

Los problemas encontrados en 2024 son muy similares a los señalados en un diagnóstico realizado en 2009 por el Instituto Metropolitano de Investigación y Planeación de Ensenada (IMIP, 2009), es decir, en 15 años la percepción pública de los problemas de la movilidad en la ciudad es muy semejante (Figura 3).

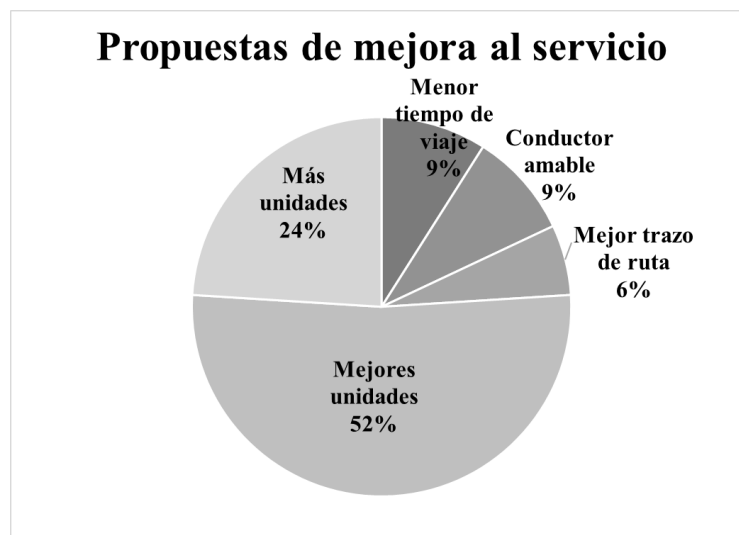


Figura 3. Problemas de la movilidad en Ensenada, Baja California, 2009.
 Fuente: Instituto Metropolitano de Investigación y Planeación de Ensenada, 2009.

Movilidad urbana

Baja California tiene el costo de transporte público más caro del país. Al momento en que se llevó a cabo esta investigación, la tarifa por viaje en Ensenada alcanzaba los 13 pesos mexicanos por viaje, y es necesario precisar que, comúnmente, las personas requieren dos viajes o más para trasladarse a su destino. Comparativamente, en otras ciudades como León, Guanajuato, que fue el primer municipio en implementar un sistema de BRT en el país, apenas en febrero de 2023 se aprobó un incremento a la tarifa, para llegar a los 13 pesos en pago en efectivo y 12 pesos mediante tarjeta de prepago (Redacción Unotv, 2023). De igual forma, Guadalajara, Jalisco, que cuenta con diferentes modalidades de transporte público, un sistema multimodal y una población tres veces mayor que Ensenada, tiene una tarifa de 9.50 pesos mexicanos, según lo registrado hasta 2024 (Redacción El Diario NTR, 2022).

Los cuestionarios aplicados arrojaron información que refieren la necesidad de evitar traslapes de rutas. Según el IMIP, el 75% de las rutas de Ensenada presentan esta circunstancia en el trazo. Esto se debe, de acuerdo con los propios concesionarios y la autoridad, a la rentabilidad de dichas rutas y a que es el trazo más sencillo para realizar el recorrido. Aquí es necesario señalar que la ciudad de Ensenada es recorrida en su totalidad por la Carretera Transpeninsular Ensenada-La Paz, y dicha vialidad es la única que permite un recorrido de sur a norte y viceversa. Es preciso mencionar que para llegar al punto de abordaje al transporte público, tanto en la zona sur como en la zona norte, es necesario caminar un promedio de ocho cuadras, además de que son comunes las situaciones en las que no existen rutas de transporte público y es necesario trasladarse a pie al menos 30 minutos para llegar a una vialidad donde circulan los microbuses.

En lo relativo a los tiempos de traslado en el transporte, el promedio desde ambas zonas alcanza los 40 minutos, aunque frecuentemente se puede superar la hora y media. Otro dato importante es el número de microbuses que es necesario esperar para iniciar el trayecto de regreso a casa desde la escuela, pues en ambas zonas el promedio es de dos, pero recurrentemente puede llegar a cinco.

Otro de los elementos que es necesario resaltar y que se ha mantenido a lo largo del tiempo es el número de traslados complementarios que realizan las personas en el trayecto casa-escuela-casa. De acuerdo con los datos recabados, se identificó que, en promedio, los usuarios realizan 2.8 traslados adicionales, lo que significa que no ha existido una modificación a las rutas y que la dinámica de traslados se ha mantenido con el paso del tiempo.

En materia de seguridad, los resultados obtenidos muestran que en ambas zonas se reportaron accidentes durante el trayecto. Un 33% de los usuarios refieren que el microbús en el que viajaban sufrió un accidente en la zona norte y un 54% reporta haber sufrido algún accidente en microbús en la zona sur. En este último caso, es altamente probable que los accidentes ocurran debido a la saturación de circulación y estreches del segmento de la Carretera Transpeninsular en la zona de la Delegación municipal de Maneadero. Al momento de esta investigación estaba terminándose una ampliación a este congestionado paso en el sur de la ciudad, después de décadas de accidentes finalmente se resolvió.

Mobiliario e infraestructura

Las condiciones que señalan las personas sobre el estado que guarda el mobiliario e infraestructura refleja la falta de inversión pública para el transporte público masivo en los últimos cinco años. El 90% de las respuestas refieren que las condiciones son de regulares a malas.

La capacidad de los microbuses refleja una apremiante necesidad de cambiar el tipo de vehículos utilizados para prestar el servicio de transporte público masivo en Ensenada. Tanto para la zona norte como para la zona sur, más del 60% de las respuestas de los usuarios indicaron que la capacidad de las unidades es regular, mientras que el 30% refirió que la capacidad es insuficiente. En cuanto a las condiciones físicas de las unidades de transporte, las respuestas obtenidas señalan que se encuentran en mal estado, y más del 50% de los encuestados señalan severas deficiencias.

La versión de los transportistas

Para los transportistas, la principal problemática es el estado que guardan las calles de Ensenada, situación que les obliga a realizar reparaciones constantes a las unidades de transporte. La tarifa se establece mediante la consideración de los gastos: gasolina, refacciones, pago de choferes, IMSS, administración y pagos a cooperativas, además de que se suma la inflación, multas y derechos de placas. En la definición de las rutas, los transportistas mencionan que no existe una planeación adecuada, pues estas son trazadas de manera unilateral, se presentan a la autoridad y se aprueban. No hay vigilancia o supervisión para el cumplimiento de la ruta.

Para el mejoramiento de la movilidad en la ciudad, es necesario que, en una primera etapa, señalan los transportistas, se comience por rehabilitar las condiciones de las vialidades. Argumentan que se requiere de un programa efectivo de bacheo y restauración de las vías primarias, señalización en sitios adecuados y zonas de transferencia. Una segunda etapa implicaría la renovación de unidades por unas de mayor tamaño y capacidad; de esta forma, los microbuses con los que se cuenta actualmente serían destinados para dar servicio a las rutas alimentadoras que entran a las colonias.

Respecto a la atención por parte del orden gubernamental, coinciden en que la proximidad que se tenía con anterioridad a nivel municipal era más efectiva. Actualmente, bajo la tutela del gobierno estatal, a través del Instituto de Movilidad Sustentable (IMOS), perciben una enorme burocracia y centralización; adicionalmente, las decisiones se toman fuera de Ensenada y los canales de comunicación son muy cerrados.

Con lo anterior, se concluye que los altos costos, así como los tiempos de traslado, son producto de las condiciones deficientes de infraestructura y equipamiento, mismos que derivan de la incierta institucionalidad que impera en el orden municipal y la falta de coordinación con el orden estatal.

Configuración de espacio urbano

De acuerdo con Zamudio & Goycoolea (2020), la inversión en el desarrollo de obras relacionadas con el turismo de cruceros, iniciadas en los años 90 en el Puerto de Ensenada, es un caso emblemático de las repercusiones de estas políticas, las cuales han generado desigualdades en la configuración, uso y disfrute del espacio urbano, provocando que extranjeros y nacionales con recursos económicos suficientes se hayan apropiado de los lugares más privilegiados cercanos a la costa y a zonas donde se encuentran los productores vitivinícolas del Valle de Guadalupe.

Entre las inversiones más destacadas se encuentra la construcción del malecón, oficialmente nombrado Plaza Ventana al Mar, inaugurado en junio de 1997 por Ernesto Zedillo para dar la bienvenida a los cruceristas. En 2015, se moderniza el malecón con más de 160 millones de pesos de inversión con apoyo de la iniciativa privada; la obra incluyó una fuente interactiva, un muelle para pesca deportiva y una concha acústica para 500 personas (Agencia Fronteriza de Noticias [AFN], 2015). Un año después se terminó la construcción de un puente peatonal de 63 metros de largo para cruzar el arroyo Ensenada que conecta la terminal de cruceros con el malecón (Secretaría de Comunicaciones y Transportes [SCT], Dirección General de Puertos, 2015). Y en 2018 se llevó a cabo el Sistema Integral de Señalización (SIS) de la Zona Centro y turística de Ensenada, con una inversión de 1.8 millones de dólares (Zamudio & Goycoolea, 2020).

Para la elaboración del proyecto ejecutivo de esta iniciativa, el Gobierno del Estado contrató los servicios de integrantes del Consejo Coordinador Empresarial de Ensenada (CCEE), el Fideicomiso Empresarial (FIDEM), el Consejo de Desarrollo Económico de Ensenada (CODEEN) y Penta Soluciones Integrales S. A. de C. V. (Lamas, 2024). La inversión, surgida de fondos públicos, benefició al sector privado que vive del turismo y en menor medida a la mejora del servicio público de zonas vecinales. Si se analiza esta situación, aseguran Zamudio & Goycoolea (2020) que se puede observar que los beneficios directos fueron para los seis distritos pertenecientes a la zona turística: Distrito Parque, que comprende la Plaza Cívica de la Patria y el Parque Revolución; Distrito Vino, entre Av. Juárez y Calle Sexta; Distrito Frente de Mar, que incluye el astillero, malecón, Mercado Negro y Plaza Marina; Distrito Turístico-recreativo de Calle Primera; Distrito comercial-local que comprende Calle Juárez, Calle Nueve y Central de Autobuses; y el Distrito histórico-cultural, correspondiente al CEARTE y el Museo Caracol.

Considerado el principal puerto de cruceros del pacífico, tercero a nivel nacional, y uno de los mayores atractivos turísticos en la región que incluye enoturismo, el puerto de Ensenada es mayormente disfrutado por los turistas, quienes disponen de lo más vistoso, como la Calle Primera, el malecón, la plaza de la bandera, la plaza de las tres cabezas, la concha acústica, las fuentes danzantes, la playa pública urbana y la gastronomía gourmet de bodegas-restaurantes de diseño exclusivo en el Valle de Guadalupe. Esta segregación social ha generado alza en los precios de la compra y renta de vivienda que predominantemente se cobran en dólares, sobre todo en las zonas más cercanas a la costa donde se concentran hoteles y restaurantes.

Después de un sondeo realizado por Zamudio & Goycoolea (2020) en 2019 a 256 residentes, se encontró que el 45% de los encuestados respondió que les resulta indiferente que la señalética se extendiera o no a toda la ciudad; 159 ciudadanos, que representan el 62%, dijeron que el presupuesto público invertido en el proyecto de señalética no está bien invertido; y de ellos, el 94% opinó que se requiere mejorar las vialidades, la recolección de basura (57%) o los servicios de salud, educación, deportes, cultura, entre otros (46.5%). El 38% opinó que se debe mejorar los servicios de agua potable y transporte público, y que se necesita invertir en la construcción de infraestructura de drenaje (34.5%). Es decir, lo que se observa aquí es un proceso de exclusión social muy evidente, que, en palabras de Stanley *et al.* (2011), no es más que la existencia de barreras que hacen imposible que las personas participen plenamente en la sociedad. No solo los ingresos bajos y el desempleo actúan como barreras para la integración, sino que los servicios de salud deficientes, la educación limitada y la escasa movilidad cumplen la misma función.

Discusión

En busca de explicaciones: incertidumbre institucional

La investigación de tesis de Ríos (2024), sostiene que la incertidumbre en la institucionalidad vigente genera una serie de dificultades en diversos sectores de la población debido a la incapacidad de los órdenes de gobierno para atender la problemática social. La reflexión permite decir que, en la atención de un problema público tan complejo, como la movilidad y el transporte público, es necesario considerar instituciones, organismos operativos y titulares que puedan trascender la duración de las administraciones locales para dar continuidad a los proyectos impulsados previamente, con el fin de mantener una óptima atención del servicio.

También es importante destacar que las instituciones deben contar con suficiente legitimidad basada en la participación ciudadana. Desde esta perspectiva, Vergara (2010) señala que los integrantes de una organización no deberían obedecer y trabajar únicamente por una remuneración, sino que deben sentirse satisfechos e identificados con los propósitos que se persiguen. La legitimidad de los organismos públicos ensenadenses encargados de establecer y dar seguimiento a las políticas sobre movilidad y transporte público, no ha sido sometida a ningún proceso de revisión o actualización de sus políticas desde la presentación de la Norma Técnica No. 12 (NT12) en Materia de Diseño, Seguridad, Comodidad, Imagen y Operación del Transporte Público en la Modalidad de Transporte Masivo por parte del XIX Ayuntamiento de Ensenada, correspondiente al periodo 2007-2010 (Ayuntamiento de Ensenada, 2008).

Después de 10 años de la presentación de esta norma, se publicó en 2020 la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte Público del Estado de Baja California (LMSTPBC) (POEBC, 2020), en la que las atribuciones para la regulación del transporte público pasaron a ser competencia del orden estatal y atendidas por el Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California (IMOS). En 2022, entró en vigor la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) (Diario Oficial de la Federación [DOF], 2022) con la cual el estado tuvo que adecuarse a la normatividad con apego a la disposición federal, repercutiendo en una falta de coordinación interinstitucional, lo que creó dudas y confusiones que incidieron directamente en la aplicación de la normativa. Esta confusión alcanzó mayor nivel de desentendimiento y desorden municipal por los constantes cambios en las reglas federales. En esta dinámica, el ayuntamiento de Ensenada no estableció las condiciones para crear una comisión de regidores sobre movilidad y transporte público. En la primera modificación de 2020 pudo crearse dicha comisión con el fin de obtener la normatividad necesaria para armonizarla con la legislación estatal, así como para determinar facultades, responsabilidad y atribuciones. Otra oportunidad llegó en 2022, y hasta octubre de 2024, bajo la administración de un nuevo ayuntamiento, pero dicha comisión no había sido creada.

Por su parte, el IMOS asumió las tareas de movilidad y transporte: regulación, atención, mejoramiento y participación ciudadana; sin embargo, la observancia quedó sumida en un área de incertidumbre institucional. La delimitación y asignación imprecisa de atribuciones continuaron en cada orden de gobierno, así como en la armonización de las leyes estatales y el ajuste de las normas o reglamentos municipales. Además, a través de la LGMSV, se buscó coordinación con los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial, proponiendo un nuevo entramado de competencias de los organismos encargados de la regulación. Este cambio supuso un reto para las dependencias debido a que sus adecuaciones legislativas fueron ambiguas en responsabilidad y atribuciones para cada orden de gobierno. Todo ello provocó indiferencia a las problemáticas referentes a la movilidad sustentable, en especial en lo concerniente a la representación ciudadana en los diferentes organismos en temas como la infraestructura, el mobiliario urbano, la capacidad o funcionalidad de las unidades para el traslado de personas, incluso el control de accidentes o el seguimiento de reportes por mala conducción o servicio deficiente, entre otras.

Como puede observarse, no fue posible constituir una entidad para la atención de la movilidad y el transporte público en Ensenada, puesto que la propia Ley Federal apenas emitió los lineamientos para dicho fin. A pesar de que durante el tiempo en que se realizó esta investigación se efectuaron los trabajos de la Estrategia Nacional de Movilidad para, posteriormente, dar paso a la publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y aun con la modificación de las atribuciones en materia de transporte promovidas con la entrada en vigor de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California el 27 de marzo del 2020, en la actualidad no se ha promovido una armonización legislativa interinstitucional. Para el caso de Ensenada, no existe a nivel municipal una dependencia que abarque todas las vertientes enfocadas en la atención de la movilidad sustentable o el transporte público. Los diferentes aspectos son atendidos, al menos, por cuatro oficinas gubernamentales, sin que exista comunicación o cruce de información.

Asimismo, se destaca que no existe una comisión edilicia para la atención de la movilidad o el transporte público.

En busca de explicaciones: neoliberalización territorial

Una condición común que se observa en las entidades con problemáticas en materia de movilidad y transporte público es el limitado presupuesto con que los diferentes órganos gubernamentales actúan. En diversos estudios se ha argumentado con las políticas neoliberales se ha potencializado el recorte en el financiamiento público. Peck *et al.* (2009) afirman que la base sobre la que se asienta el discurso neoliberal consiste en que los mercados abiertos, competitivos y sin regulación son el mecanismo más eficiente para el desarrollo socioeconómico. Swyngedouw (2004) confirma que, mientras que las políticas keynesianas aconsejaban la intervención del estado para aplacar las constantes crisis del capitalismo, el neoliberalismo vino a representar un retroceso en las políticas intervencionistas públicas.

Para Peck *et al.* (2009), la inercia neoliberal cobró forma en la desregulación del Estado, la privatización de las empresas públicas, el desmantelamiento de sindicatos, el repliegue de políticas de bienestar y la inversión internacional de capital por medio de políticas de competencia en diferentes regiones. Es decir, el neoliberalismo no es el logro del típico sueño liberal que consiste en el equilibrio logrado por el actor individual, sino el sistema regulatorio donde el Estado sigue manteniendo una fuerte intervención, pero imponiendo relaciones sociales mercantilizadas.

Por su parte, Calonge (2015) afirma que el neoliberalismo supuso una penetrante reestructuración de la producción en todo el mundo. Las instituciones públicas, tanto de países desarrollados como los que se encuentran en vías de desarrollo, marcharon hacia una mayor restricción presupuestaria y una reducción de las políticas redistributivas, lo que empujó a los gobiernos de las ciudades a buscar otras formas de rentabilidad y establecer alianzas con inversores extranjeros, en lugar de planificar con base en un desarrollo homogéneo y equilibrado. El objetivo de los gobiernos dejó de centrarse en los sectores marginados de la población y a concentrarse en atraer nuevos inversores Calonge (2015). Estas reestructuraciones ocasionaron que la dinámica interna de las ciudades en desarrollo y de las desarrolladas fuera cambiando e imponiendo nuevos retos para la gestión de la movilidad.

En materia de movilidad, según Cebollada (2006), la exclusión remite a la existencia de colectivos que quedan fuera del modelo de movilidad hegemónico, es decir, todos aquellos que no disponen de un vehículo privado que les permita trasladarse diariamente. Por lo tanto, el transporte colectivo de pasajeros se convertiría en un elemento que permite la expansión de oportunidades con las que pueden acceder a diferentes elementos de bienestar, como un puesto de trabajo, educación, condiciones de urbanidad u otros servicios. Así, una de las condiciones primordiales para que se produzca una verdadera integración social se reduce al compromiso de brindar un eficiente servicio de transporte colectivo de pasajeros, pues "al proporcionar movilidad a todos los ciudadanos, el transporte público contribuye al éxito de las políticas de inclusión social" (Unión Internacional de Transporte Público [UITP], 2007).

La contribución explicativa del proceso de neoliberalización de las ciudades, que puede verse reflejado en la forma de organización, funcionamiento y morfología de las mismas, es sostenida por De Mattos (2010), quien afirma que se trata de una metamorfosis que inevitablemente afectará a todas las ciudades en proceso de globalización. Figueroa (2005), Trivelli (2004) y De Mattos (2010) sostienen que se presentan como ciudades difusas, expandidas de modo desorganizado, muy concentradas, regionalizadas, policéntricas, discontinuas y con altos índices de segregación espacial.

En el caso de la concentración, esta parece siempre favorecer al nivel más elevado de la jerarquía urbana, por lo que surge un doble fenómeno. Por un lado, se encuentra la homogeneización de regiones más favorecidas y, por el otro, el desarrollo de zonas de muy alta marginalidad, siendo estas últimas creadas, o mejor dicho, desplazadas, a partir de la satisfacción de los intereses de las familias de mayores ingresos (Mignot *et al.*, 2010).

Por su parte, el uso intensivo del automóvil particular por los sectores de mayores ingresos, que eligen su residencia en áreas periféricas instalándose en barrios cerrados y perimetrados, desplazan a los sectores de menores ingresos hacia una periferia más distante y carente de servicios urbanos. Este fenómeno acentúa la exclusión social y discriminación territorial, haciendo visible el contraste entre las zonas residenciales y las zonas marginales (García-Schilardi, 2014).

Conclusiones

Rediseño institucional y operativo para la movilidad urbana

Con el fin de ofrecer una propuesta encaminada al mejoramiento de la movilidad en el municipio de Ensenada, se plantearon tres tareas principales dirigidas a conformar un esquema de atención ordenada, coordinada, oportuna y suficiente para la movilidad sustentable: 1) el rediseño de la estructura organizacional, 2) la actualización de la normativa y 3) la creación de la Dirección de Movilidad como órgano operativo.

La propuesta de estructura organizacional se pensó con base en personas que respondan a perfiles afines a las necesidades del puesto. Eliminar un aparato burocrático obeso cargado de puestos administrativos requiere de personal operativo especializado, salvo en los casos de las áreas financieras y jurídicas. A partir de ahí, lo que se plantea es desconcentrar áreas y procesos obsoletos para agruparlos en una sola dirección especializada en la atención de la movilidad urbana con criterios de sustentabilidad. Es decir, se trata de un ente con atribuciones definidas que articule responsabilidades de atención que se traduzcan en servicios ágiles y oportunos para el usuario.

Para efecto de lo anterior, se identifican tres aspectos fundamentales. El primero se refiere a las condiciones en las que opera el transporte público masivo y el transporte de pasajeros en el municipio. Como ya se señaló, el estado de Baja California reporta la tarifa de transporte público más alta del país, en comparación, por ejemplo, con la de la ciudad de León, Guanajuato, por ser la primera ciudad en implementar el BRT en el país, y la de Guadalajara, Jalisco, por contar con diferentes modalidades de transporte público.

En segundo lugar, se observó que los marcos institucionales no se ajustaban a una coordinación interinstitucional. Desde 2008, se creó el comité técnico encargado de aplicar la NT12, esta norma vigente rige al Ayuntamiento de Ensenada, es la que el Instituto Metropolitano de Investigación y Planeación de Ensenada utiliza para coordinar los esfuerzos de los diferentes actores y participantes, los cuales pueden ser de origen civil, gubernamental o empresarial, esta coordinación de actores tiene como objetivo la atención de los problemas del transporte público. Según la NT12, el comité es el único órgano autorizado para mejorar o atender problemas respecto a la movilidad y el transporte público masivo de pasajeros. Por ello, se identificaron las instancias encargadas de atender los asuntos de infraestructura, tales como planeación, diseño y trazo de rutas, características de parabuses o zonas de ascenso y descenso, señalización vial, etc., del transporte público masivo en modalidad de camiones y microbuses.

En tercer lugar, se propuso el rediseño del marco institucional hacia el establecimiento puntual de las obligaciones de los organismos para garantizar los derechos de movilidad en condiciones dignas para la ciudadanía. En resumen, se identificaron alternativas para el diseño de un modelo de gestión institucionalmente sólido y funcional para mejorar las condiciones de la movilidad urbana del puerto, particularmente en el transporte público masivo.

La materialización de la propuesta solo es posible si se atiende la parte normativa. Por tanto, es crucial atender el aspecto documental y, de manera paralela, la parte de la representación de sectores de la sociedad. La representación surge de la esfera de atribución ciudadana, puesto que el Artículo 117 del Reglamento Interior para el Ayuntamiento de Ensenada (RIAE) establece que la creación de una comisión edilicia es facultad del presidente municipal, misma que deberá ser aprobada por mayoría absoluta. Es decir, es necesario atender los protocolos y formas dispuestos en el RIAE, donde se plantean dos caminos posibles. El primero, totalmente ciudadano, es respaldado en el Artículo 71 del reglamento referido, en el que contempla la figura de la iniciativa ciudadana, la cual, de ser aceptada, deberá apegarse a lo establecido en el Reglamento de Participación Ciudadana y Vecinal para el Municipio de Ensenada. Y tal como lo plantea el Artículo 53, la propuesta deberá acompañarse del respaldo de 500 firmas de ciudadanos residentes. El segundo, más breve, conviene que el Ejecutivo Municipal presente la propuesta de creación de la Dirección de Movilidad ante el Cabildo, previamente consensuada y aprobada con una votación calificada. Conjuntamente, la estructura organizacional que se propone se respalda en la estructura de la Dirección General de Movilidad del Ayuntamiento de León, Guanajuato, así como en el Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California. A partir de ambos modelos se puede estructurar la Dirección de Movilidad Sustentable de Ensenada.

Esta estructura organizacional se sustentaría en dos aspectos fundamentales. Primero, es necesario atender proyectos prioritarios y crear una oficina de atención directa a la ciudadanía, ya que es primordial que los proyectos prioritarios no obedezcan a ocurrencias, modas o proyectos, cuya licitación o desarrollo pueden estar influidos por el interés y beneficio económico de terceros. En segundo lugar, es importante contar con un gobierno municipal que mantenga contacto directo tanto con la ciudadanía como con los concesionarios.

El principal enfoque de esta oficina debe ser mejorar la calidad de la prestación del servicio tanto del transporte público masivo como de los elementos de infraestructura necesarios para ello. Estas pueden ser las responsabilidades de la Subdirección de Transporte Público con sustento en la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (DOF, 2023). En la Figura 4 se muestran las áreas que conforman la propuesta de la Dirección de Movilidad Sustentable de Ensenada.

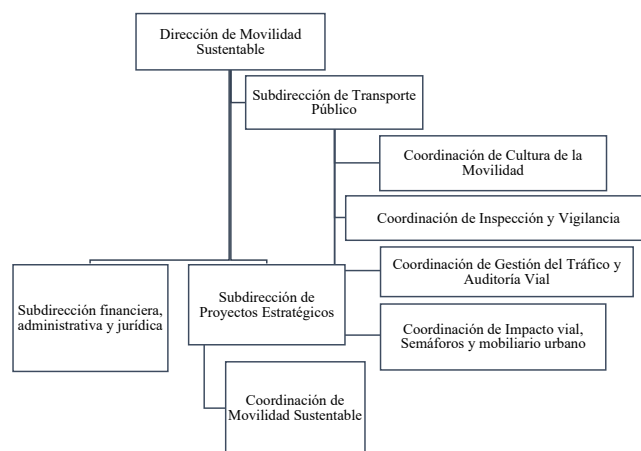


Figura 4. Estructura organizacional de la Dirección de Movilidad Sustentable de Ensenada.

Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, es necesario señalar que una de las características fundamentales del fenómeno de la neoliberalización en las ciudades, como apunta García-Schilardi (2014), es el alto grado de segregación social que se sustenta en la profunda fragmentación territorial urbana provocada por la clasificación y estigmatización de los sujetos a partir de criterios socioeconómicos o territoriales. Esta situación, impulsada por procesos de liberalización y desregulación del capital, irradia a todas las ciudades del mundo, lo que requiere medidas que solucionen, o al menos, atenuen la exclusión social. En este sentido, especialistas coinciden en que la movilidad y el transporte público colectivo pueden ser un elemento clave para combatir estos procesos de marginación.

La movilidad urbana no puede reducirse al desempeño de los servicios de transporte público, se trata de una dimensión compleja que requiere de un análisis sistémico, integral e interdisciplinario para poder dar respuesta efectiva a los procesos de exclusión, segregación y fragmentación urbanos. No será suficiente el estudio de aspectos relativos a un medio en particular, sino que deben coordinarse y articularse abordajes de los medios de transporte en su conjunto y su relación con el sistema urbano. Esta será la mejor forma de ofrecer una alternativa a las problemáticas relacionadas con la movilidad (García-Schilardi, 2014).

Conflictos de interés

Los autores declaran que no existen conflictos de interés.

Referencias

- Agencia Fronteriza de Noticias (AFN). (20 de marzo de 2015). *Inauguran primera etapa del Malecón*. https://afntijuana.info/informacion_general/38506_inauguran_primera_etapa_del_malecon
- Ayuntamiento de Ensenada. (2008). *Norma Técnica No. 12 en materia de diseño, seguridad, comodidad, imagen y operación del Transporte Público en la modalidad de Transporte Masivo*. <https://www.ensenada.gob.mx/wp-content/uploads/2021/11/Reglamento-de-Transporte-Publico-para-el-Municipio-de-Ensenada-Baja-California.pdf>
- Calonge, F. (2015). Neoliberalización del territorio y movilidad urbana, una agenda de investigación. *Territorios*, (32), 133-156. <https://www.redalyc.org/journal/357/35738611007/html/>
- Castro, P. R. (2012). *Procesos de concesión del transporte público en Tijuana, y efectos en la calidad del servicio* [Tesis de maestría]. El Colegio de la Frontera Norte. <https://posgrado.colef.mx/wp-content/uploads/2014/03/TESIS-Castro-Cebreros-Perla-Roc%C3%ADo-MDR.pdf>
- Cebollada, A. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documentos de Análisis Geográficos*, 48, 105-121. <http://dx.doi.org/10.5565/rev/dag.1102>
- Celi, S. F. (2018). Análisis del comportamiento del transporte público a nivel mundial. *Revista Espacios*, 39(18), 1-10. <https://www.revistaespacios.com/a18v39n18/a18v39n18p10.pdf>
- De Mattos, C. A. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*, (47), 81-104. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022010000300005>
- Delfín, O. V., & Melo, A. (2017). Eficiencia del transporte público en la ciudad de Morelia, Michoacán (México) en el año 2015: un análisis de la envoltura de datos. *Revista Facultad de Ciencias Económicas*, 25(2), 7-23. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=90952679002>
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (17 de mayo de 2022). *Ley General de Movilidad y Seguridad vial*. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5652187&fecha=17/05/2022#gsc.tab=0
- Diario Oficial de la Federación (DOF). (10 de octubre de 2023). *ACUERDO por el que se expide la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042*. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5704444&fecha=10/10/2023#gsc.tab=0
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *Revista EURE*, 31(94), 41-53. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612005009400003>
- García-Schilardi, M. E. (2014). Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 24(1), 1-20. <https://www.redalyc.org/pdf/748/74830875005.pdf>
- Instituto Metropolitano de Investigación y Planeación de Ensenada (IMIP). (2009). *Estudio de tránsito de la ciudad de Ensenada, Baja California*. https://www.imipens.org/IMIP_files/ETENS-2DAETAPA-PRES.pdf
- Lamas, L. (10 de abril de 2024). Colapsado, millonario proyecto turístico SIS. *Zeta Libre como el Viento*. <https://zetatijuana.com/2024/04/colapsado-millonario-proyecto-turistico-sis/>
- Mignot, D., Aguilera, A., Bloy, D., Caubel, D., & Madre, J. L. (2010). Formas urbanas, movilidad y segregación. *Urban Public Economics Review*, (12), 73-104. <https://www.redalyc.org/pdf/504/50414006003.pdf>
- Negrete, M. E., & Paquette, C. (2011). La interacción entre transporte público y urbanización en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: un modelo expansivo que llega a sus límites. *Territorios*, (25), 15-33. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35720830002>
- Orán-Roque, R., Calderón-Maya, J. R., & Campos-Alanís, H. (2017). Un análisis sobre el sistema de transporte público en la Zona Metropolitana de Cancún (ZMC), México 2016. *Quivera*, 19(2), 81-99. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40153982005>

- Peck, J., Theodore, N., & Brenner, N. (2009). Neoliberal urbanism. Models, moments, mutations. *SAIS Review of International Affairs*, 29(1), 49-66. <https://dx.doi.org/10.1353/sais.0.0028>
- Peralta, F. J. (2020). Sustentabilidad y transporte desde un enfoque de jerarquización para la ciudad de Mexicali, Baja California. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 35(1), 215-242. <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1920>
- Periódico Oficial del Estado de Baja California (POEBC). (27 de marzo de 2020). *Ley de Movilidad Sustentable y Transporte Público del Estado de Baja California*. https://www.congresobc.gob.mx/Documentos/ProcesoParlamentario/Leyes/TOMO_VII/20200327_LEY MOVILIDAD.PDF
- Redacción El Diario NTR. (1 de septiembre de 2022). Tarifa de transporte público permanecerá en 9.50 hasta 2024. *El Diario NTR*. https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_notas=186835
- Redacción UnoTv. (3 de febrero de 2023). Aprueban incremento a tarifa de transporte público en León, Guanajuato; ¿cómo quedará?. *Uno Tv*. <https://www.unotv.com/estados/guanajuato/leon-guanajuato-transporte-publico-aprueban-incremento-a-tarifa/>
- Ríos, C. E. (2024). *Movilidad y transporte público en Ensenada, B.C.: rediseño institucional para una gestión sustentable* [Tesis de Doctorado no publicada]. Facultad de Ciencias Sociales y Políticas, Universidad Autónoma de Baja California. México.
- Sant'Anna, J. A. (2002). *Autobuses Urbanos: Sistemas modernos y tradicionales en el Mercosur ampliado*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). http://centro.paot.org.mx/documentos/bid/autobuses_urbanos.pdf
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Dirección General de Puertos. (2015). *Oficio 7.3.1.1-192.15, Lic. Andrea Yoalli Hernández Xoxotla*. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/162396/API_Ensenada_construccion_puente_peatonal.pdf
- Stanley, J., Hensher, D. A., Stanley, J., Currie, G., Greene, W. H., & Vella-Brodrick, D. (2011). Social exclusion and the value of mobility. *Journal of Transport Economics and Policy*, 45(2), 197-222. <https://web.education.unimelb.edu.au/assets/pospsych/Social%20Exclusion%20and%20the%20Value%20of%20Mobility.pdf>
- Swyngedouw, E. (2004). Globalisation or 'glocalisation'? Networks, territories and rescaling. *Cambridge Review of International Affairs*, 17(1), 25-48. <https://doi.org/10.1080/0955757042000203632>
- Trivelli, P. (2004). *Realidad y desafíos de la ciudad latinoamericana a principios del siglo XXI: equidad, competitividad, sustentabilidad y gobernabilidad*. Universidad Mayor. https://www.researchgate.net/publication/347523239_Realidad_y_desafios_de_la_ciudad_latinoamericana_a_principios_del_siglo_XXI_equidad_competitividad_sustentabilidad_y_gobernabilidad
- Unión Internacional de Transporte Público (UITP). (2007). *La lucha contra la exclusión social. El papel del transporte público*. UITP.
- Vergara, R. (2010). *Organización e instituciones*. Siglo XXI Editores.
- Zamudio, L. S., & Goycoolea, R. (2020). Contrastes y desigualdades entre zonas turísticas y vecinales en el puerto de Ensenada, Baja California. *Études Caribéennes*, 47, 1-23. <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.19992>