



## SANA DISTANCIA EN EL TRANSPORTE ¿CUIDADO SOCIAL EN PANDEMIA?

**DRA. VERÓNICA RAMONA RUIZ-ARRIAGA.** El Colegio del Estado de Hidalgo

### Introducción

A poco más de un año y medio de los primeros contagios la enfermedad por el coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19) de proporción pandémica (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2020), se intenta dejar el confinamiento, haciendo necesario visibilizar y reflexionar en el sinfín de problemas surgidos o agravados en esta etapa. Uno de ellos es la sana distancia en la movilidad urbana.

La distancia interpersonal segura es de al menos un metro (OMS, 7 de octubre 2020) y se observa sin dificultad en el amplio y rápido transporte de países como Japón o Francia que abate el riesgo de contagio (Mohorte. 2020), ya que el SARS-Cov2 se puede llegar a transmitir hasta en un perímetro de 1.5 metros, con las gotículas de saliva que expele el portador al respirar, toser, estornudar o hablar, haciendo que el virus llegue a las vías respiratorias o a los ojos de una persona sana.

Antes del momento profundo de la historia causado por la COVID-19 el tema de la movilidad urbana se asociaba al derecho al libre y digno desplazamiento de las personas en las ciudades para tener acceso a otros derechos fundamentales como la salud, la educación y el empleo. Ahora, se antepone la sobrevivencia y las consecuencias directas a la salud de millones de seres humanos que dependen del transporte público. Por eso, este trabajo se propone describir lo que ocurre con la sana distancia en el transporte público urbano en un caso de tantos, para aportar elementos que ayuden a ubicar esa medida en el sistema socioeconómico actual, en el espacio geográfico (Santos, 2000) y en los tiempos de pandemia, pues ese transporte, en el devenir, varía su significación. Aunque sus proporciones internas puedan ser las mismas, las relaciones externas están siempre cambiando. Hay una alteración en el valor del objeto, aunque materialmente sea el mismo, porque el tejido de relaciones en el que está inserto obra su metamorfosis, haciendo que sea sustancialmente otro. (Santos, 2000).

Ahora guardar la distancia interpersonal para minimizar los contagios por proximidad física es de vida o muerte, constituye una de las medidas más importantes para el control de la pandemia, y fundamenta “la restricción de la movilidad social, el confinamiento domiciliario y el cierre de establecimientos comerciales y centros laborales” (Medina-Gómez, julio 2021). Por eso, es importante indagar cómo se está llevando a cabo en el transporte colectivo, pues en muchas ciudades latinoamericanas éste se caracteriza por sus espacios reducidos, con poca ventilación, y frecuente sobrecupo compartido por un promedio de 30 minutos de viaje.

Estas cuestiones sitúan la problemática en el contexto sanitario y económico más amplio y recuerdan la existencia de dos modelos predominantes y opuestos de movilidad vinculados al uso del suelo urbano: el orientado al transporte público y el que prioriza al transporte privado.

El modelo sustentable de movilidad considera que “la manera más efectiva de transportar determinada cantidad de personas lógicamente no es promoviendo el uso del automóvil sino mejorando los sistemas de transporte colectivo” (Jans, 2009); identifica al transporte como un servicio y a la movilidad como un derecho, al tiempo que previene la generación de daños ambientales, pues el automóvil emite cuatro veces más CO<sub>2</sub> que el transporte colectivo. De ser así, la movilidad atendería a la equidad en la gestión del riesgo de la salud (Centro Nacional de Vacunación y Enfermedades Respiratorias, 21 agosto 2020) y al Objetivo 11 de Desarrollo Sostenible, que para tener urbes más inclusivas, seguras y resilientes, insta a “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad” (Naciones Unidas, 2015) (Meta 11.2). Sin embargo, esta visión contradice la lógica del sistema capitalista vigente en esta región del mundo, por lo que cabe cuestionar si tiene posibilidades de realización.

El modelo orientado al transporte privado privilegia al automóvil particular y las vialidades responden a esa lógica, generando un mayor número de viajes (Jans, 2009) con un reducido número de ocupantes por vehículo. Este modelo estima que los daños sociales y ambien-

tales o son poco significativos o se justifican por los beneficios económicos y que las externalidades ecológicas se pueden solucionar al resarcir su costo social con impuestos ecológicos o pigouvianos, y mira al transporte colectivo como otro negocio dentro del sistema de libre competencia, encargado principalmente de generar ganancias económicas que se ven afectadas, por ejemplo, con la sana distancia (De Oliveira, 2020). La movilidad basada en el transporte privado tiende a prevalecer y a mantener el incesante incremento de la circulación de automóviles (INEGI, 2020) y esa tendencia se ve favorecida a corto plazo en Pachuca por la dirección coincidente de la estrategia doméstica, la estructura urbana y el mercado.

El cuidado racional a la salud que cada familia debe instrumentar para reintegrarse a sus actividades fuera de casa propicia el uso del automóvil que mejora tiempo, seguridad, comodidad y estatus del traslado de todo el grupo y disminuye el inminente riesgo de contagio en el transporte público (Movilidad Sostenible, 2020), aunque tenga efectos ambientales negativos.

La estructura urbana también favorece el uso del automóvil con las nuevas vialidades de Pachuca inauguradas durante la pandemia o por inaugurarse en los próximos meses, y con la reciente recuperación para los automovilistas de carriles que eran para uso exclusivo del transporte público (Tuzobús), en detrimento del tiempo de recorrido de éste (Marfeca, 24 de enero 2017). Esas obras aunadas a la falta de aceras adecuadas, cruces peatonales y ciclovías, tornan peligrosa la movilidad peatonal o ciclista e incentivan el abandono del transporte público.

El tercer aspecto, vinculado con el anterior, consiste en la estrategia de las agencias automotrices para mejorar las ventas de automóviles en una economía deprimida, otorgando facilidades que atraigan compradores, dado que los últimos cinco años y medio de la producción de vehículos tuvo una caída y una recuperación importante luego de la primera etapa de la pandemia, a diferencia de la caída más fuerte en la venta de automóviles ocurrida en ese periodo y con menor recuperación en la contingencia (INEGI, 2021b).

Esta situación, predominante en tantas ciuda-

des de América Latina, hace pertinente investigar cómo se vive y cuál es el nuevo significado sociosanitario de la distancia interpersonal en la movilidad urbana de quienes se desplazan en el servicio colectivo en la era de la COVID-19 y, este trabajo inédito, aborda ese análisis.

En los siguientes apartados se plantea la metodología empleada; se desarrolla el ejercicio teórico empírico y se presentan los resultados obtenidos, para concluir con la discusión y reflexión final.

## Metodología

El Tuzobús y las camionetas de transporte de pasajeros constituyen la base del sistema de movilidad de Pachuca, cuya forma de trabajo es muy parecida al de muchas ciudades de México y de Latinoamérica donde predomina el capitalismo y el modelo de movilidad centrado en el automóvil. Por eso, se toma como ejemplo práctico para el análisis de la sana distancia, a partir del cupo límite de pasajeros observado durante la contingencia, con dos hipótesis a someter a prueba: 1) durante la COVID-19 se ha mantenido el sobrecupo en ese transporte público, acorde al modelo de movilidad que privilegia el automóvil; 2) la inobservancia del sano distanciamiento en el transporte estudiado carece de supervisión oficial en la pandemia, en un contexto de libre mercado.

La metodología de esta investigación descriptiva es de tipo cuantitativo y se basa tanto en el trabajo de campo efectuado durante la pandemia en el transporte convencional y masivo de Pachuca, como en los datos oficiales del INEGI (2021c) sobre el servicio del Tuzobús.

El trabajo de campo se desarrolló de enero a abril de 2021. Consiste en la observación participante en el transporte convencional, en el registro de los tiempos de espera del masivo y en entrevistas guiadas en ambos servicios.

Tomando precauciones sanitarias, se realizaron 104 viajes que constituyen la muestra para observar el cupo en el transporte convencional. Se abordaron las diferentes camionetas de manera aleatoria en el centro de Pachuca hacia distintos puntos de la ciudad y en su base final al regreso de su recorrido, siendo 26 viajes cada mes, en diversos horarios, mitad en hora pico (de las 8 a las 10 horas, de las 13 a las 15 horas y de las 18 a las 20 horas) y mitad en hora valle.

En el mismo periodo se efectuaron 100 observaciones en el troncal del Tuzobús en distintos horarios (cincuenta en horas valle y cincuenta en horas pico) para contabilizar el tiempo de espera de las rutas en servicio.

A la par de la observación participante, se realizaron 100 breves entrevistas guiadas a usuarios frecuentes de ese transporte (siendo éste el criterio de selección, además de ser personas adultas que aceptaran la entrevista), 50 en las paradas de las combis y 50 del Tuzobús, para obtener el punto de vista del público usuario, resultando ser 58 mujeres y 42 hombres, de entre 32 y 60 años a quienes se les garantizó su anonimato. Al abordarlos se les informó el motivo de la entrevista y que la sana distancia es de al menos 50 centímetros, equivalentes al brazo extendido de una mujer promedio como la entrevistadora (mostrándolo).

El trabajo documental respecto al servicio del troncal del Tuzobús, compara el número de unidades, el kilometraje recorrido y el número de pasajeros, por promedio mensual de 2020 y 2021, a partir de los datos de INEGI (2021c).

### Resultados sobre la sana distancia en el transporte público

Enseguida se presenta lo encontrado en el transporte urbano de pasajeros de Pachuca, que incide en el respeto a la sana distancia, medida sanitaria básica en la pandemia y eje del análisis.

A partir de las orientaciones de la OMS (27 de abril 2020) para prevenir y gestionar los posibles casos de la COVID-19, el gobierno hidalguense diseñó una estrategia con medidas preventivas de enfermedades respiratorias infecciosas, recomendando: cubrebocas, gel antibacterial, lavado de manos, sana distancia, toma de temperatura corporal, filtros sanitarios, y acceso restringido a espacios públicos, reducción de la movilidad, confinamiento vo-

luntario, escuela y trabajo en casa, y el programa Hoy No Circula. En esa tónica, la Secretaría de Movilidad y Transporte encargada del sistema de transporte público de la entidad emitió diversos acuerdos desde el 17 de marzo de 2020 aplicables al transporte convencional y al masivo de pasajeros.

### Resultados del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo

El crecimiento urbano acelerado de Pachuca de las últimas cuatro décadas del siglo XX (Gobierno del Estado de Hidalgo, 2016) y el trazo irregular de sus estrechas calles, propiciaron el tipo de transporte convencional de la capital hidalguense, hoy regido por la Estrategia Integral de Movilidad de la Secretaría de Movilidad y Transporte (2019) que establece el Plan de Ordenamiento del Transporte y da los lineamientos oficiales para mejorar el funcionamiento del transporte convencional, alineado al Plan Estatal de Desarrollo.

El Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo responde al esquema conformado por algunos camiones y mayormente por camionetas cuya operación diaria es dirigida por los checadores y los conductores de las unidades que incumplen las normas mínimas del servicio. Habitualmente sus unidades llevan sobrecupo, los conductores van compitiendo por ganarle el pasaje a sus compañeros y causan accidentes que con frecuencia reportan usuarios muertos o heridos. Muchas veces no cuentan con un seguro y cuando lo tienen, acaba por no cubrir los gastos de los accidentados aduciendo el excesivo número de pasajeros. A ese cuadro, se sumó la COVID-19 que, además de ser catastrófica para las y los usuarios, pone en peligro a toda la sociedad.

El espacio total en la parte trasera de las camionetas (combis), en promedio es de 2.5 metros de largo por 1.70 de ancho. Para evitar los contagios, las autoridades el 24 de marzo de

**Tabla 1 - Usuarios observados en la parte posterior de las combis de Pachuca, en el primer cuatrimestre de 2021**

Mes	Pasajeros	Promedio
Enero	449	17.27
Febrero	456	17.54
Marzo	468	18.00
Abril	395	15.19
Total	1768	17.00

Fuente: Elaboración propia con base en la observación participante realizada de enero a abril 2021.

2020 limitaron a 50 por ciento la ocupación permitida en el transporte (Secretaría de Movilidad y Transporte de Hidalgo, 20 de marzo 2020) y en febrero de 2021 incrementaron a 80 por ciento (Secretaría de Movilidad y Transporte de Hidalgo, 9 de febrero 2021).

Fuera de pandemia, las combis deberían viajar con un máximo de 13 pasajeros en la parte posterior y dos en la parte delantera. De respetarse las disposiciones por la pandemia, solo entre siete y 10 personas viajarían en la parte trasera de una combi para guardar un distanciamiento de 80 o al menos 40 centímetros entre una persona y otra al interior de los vehículos, según lo establecido por la OMS (7 de octubre 2020) y por la Secretaría de Movilidad y Transporte de Hidalgo en dos momentos (Secretaría de Movilidad y Transporte de Hidalgo, 2020 y 9 de febrero 2021).

El resultado de la observación sobre el distanciamiento (tabla 1) indica que el promedio de pasajeros en la parte posterior de cada unidad es de cuatro personas adicionales al cupo completo fuera de pandemia y 12 o al menos siete más de los permitidos por norma en pandemia. Ese número demuestra que el pasaje viaja sin distancia alguna entre sí, incluso en horas valle, debido a que, en éstas, los conductores demoran su recorrido en las paradas de mayor afluencia, hasta subir más usuarios de lo sanitariamente admisible.

Los usuarios callan, asumen el sobrecupo y que sus quejas o reportes sean ignorados (según comentaron espontáneamente algunos entrevistados) y en un acto de aparente inconciencia suben a las combis llenas para llegar a su destino, sabiendo que la siguiente unidad puede venir igual o peor. Sin duda, considerando la pandemia, la escena resulta dantesca entre los pasajeros más expuestos al contagio por proximidad que son los viajeros de la parte trasera: el rostro de quienes van de pie queda a 30 centímetros sobre la cabeza de quienes van sentados, respirando sobre ellos y a veces con el cubrebocas mal puesto.

Los concesionarios y los conductores de esas unidades omiten el distanciamiento que protegería a sus usuarios, retrasan la normalidad y pierden clientes temporal o permanentemente cuando éstos abandonan el servicio, enferman o mueren.

### **Resultados del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITMAH)**

El Tuzobús forma parte del Sistema Integrado

de Transporte Masivo y opera con el modelo de Autobús de Tránsito Rápido. Su troncal cubre 16.5 kilómetros y 34 estaciones que inician en Téllez, municipio de Zempoala colindante con el sur de Pachuca y termina en la estación Centro Histórico al noreste de la ciudad. Se proyectó para movilizar 80 por ciento de la población de ocho municipios de la Zona Metropolitana de Pachuca y considerando que solo la ciudad de Pachuca tiene 297,848 habitantes (INEGI, 2021a), se calculaba que realizaría 200,000 traslados diarios. Inició con su mayor cifra de 111,000 viajes al día (Milenio, 2015), la fue perdiendo paulatinamente (Tuzobús, 2020) y cayó de forma más acentuada con la pandemia.

Las unidades del troncal tienen un estrecho pasillo central (60 centímetros) y a su derecha e izquierda asientos dobles colocados sobre una plataforma, por lo cual el rostro de quien va sentado y el de quien va de pie queda a escasos 20 centímetros. Por eso, la distancia segura abordo solo ocurre cuando no hay usuarios de pie y los asientos inmediatos al pasillo permanecen vacíos.

Al comparar el número de unidades en servicio del troncal del Tuzobús, el kilometraje recorrido y el número de pasajeros, por promedio mensual de 2020 y 2021 (tabla 2), se aprecia que 10.6 unidades dejaron de circular cada mes en 2021, equivalentes a más de la cuarta parte de las circulantes en 2020 y las unidades que quedaron en servicio, dejaron de recorrer 136,009 kilómetros, es decir, más de la tercera parte de los kilómetros recorridos el año anterior, aunque solo disminuyeron 204,431 usuarios, es decir, una quinta parte de los pasajeros registrados el primer año de la pandemia.

Esa drástica disminución de unidades circulantes y de recorridos de cada una de ellas, explica que todas las unidades viajen con sobrecupo y que se haya incrementado más del doble el ya de por sí largo tiempo de espera de cada unidad en detrimento del público usuario y del cuidado de su salud.

Las 100 observaciones realizadas en el troncal del Tuzobús para contabilizar el tiempo de espera, reportan intervalos de hasta 33 minutos y un promedio de 25 minutos. Además, se advirtió que los usuarios abordaban las unidades con sobrecupo y por excepción, quienes esperaron la siguiente unidad, la abordaron igualmente saturada.

Esos amplios intervalos establecidos por los transportistas implican que con menos corridas ahorren insumos, capten prácticamente a todos los pasajeros y los trasladen sin sana distancia.

### Resultados desde el público usuario

Las respuestas del público usuario a las entrevistas (tabla 3) confirman la inobservancia del sano distanciamiento en las combis y en el Tuzobús (que solo seis personas negaron, de los cuales son tres usuarios de las 6.30 y dos de las 6.55 horas), y la ausencia de supervisión de las autoridades.

A partir de la primera y última pregunta, aunque la mayoría de entrevistados (67) dijeron que seguirán usando el transporte público cuando termine el confinamiento, 15 personas adicio-

nales mostraron intención de usar automóvil particular además de quienes lo han venido empleando de manera alternada con el transporte público (18), lo que advierte la tendencia creciente en ese sentido, como está ocurriendo en China (Movilidad Sostenible, 2020).

### Discusión y reflexiones finales

A efecto de conocer el grado de cumplimiento de la sana distancia en el transporte público de Pachuca se tomó como indicador el cupo de pasajeros durante la pandemia, pues la mercantilización que lo determina en general, hacía suponer la resistencia tácita al sano distanciamiento que evita la propagación del virus (OMS, 7 de octubre 2020; Gobierno de México, 12 de agosto 2020) y temer su baja supervisión.

**Tabla 2 - Unidades, kilómetros y pasajeros del Tuzobús, por promedio mensual 2020 y 2021**

Concepto	Promedio mensual 2020	Promedio mensual 2021*	Diferencia porcentual 2020-2021
Autobuses en operación	35.3	25.9	27%
Kilómetros recorridos	398,610	262,601	34.12%
Pasajeros transportados	915,099	710,668	22.33%

Fuente: Cálculos propios con datos de INEGI (2021c).  
Nota: \*El promedio 2021 corresponde al primer cuatrimestre.

**Tabla 3 - Resultado de las entrevistas al público usuario del transporte colectivo de Pachuca, enero-abril de 2021**

Reactivos		Respuestas
1) Cotidianamente se transporta en	18	Automóvil particular
	46	Tuzobús
	36	Combis / camiones
2) Actualmente usa el transporte público	40	Diario
	46	Varias veces por semana
	14	Una vez por semana o menos
3) En sus tres últimos viajes pudo guardar la sana distancia	06	Sí
	94	No (había sobrecupo)
4) En la pandemia vio alguna revisión de las autoridades por el cupo	02	Sí
	98	No
5) Cuando regresemos a la normalidad usará	33	Automóvil particular
	67	Transporte público

Fuente: Elaboración propia con datos de las entrevistas.

Para documentar el cupo del Tuzobús se consideraron los datos de INEGI (2021c) (tabla 2). Éstos indican que el promedio mensual de unidades en circulación de los primeros cuatro meses de 2021 cayó 27 por ciento respecto al promedio mensual de 2020 y 34 por ciento en el número de kilómetros recorridos por cada unidad circulante, mientras el número de usuarios solo bajó en ese periodo poco más de una quinta parte (22 por ciento) respecto al promedio mensual 2020. Ese efecto acumulativo disminuye el número de corridas y no solo mantiene, sino que homogeneiza el sobrecupo a lo largo del día. De igual forma, la observación participante y los testimonios respecto al tiempo de espera de las unidades del transporte convencional muestran que se triplicó respecto a la primera etapa de la pandemia, por lo cual salen de su base con cupo completo, produciéndose enseguida el sobrecupo, haciendo que la distancia segura a bordo sea inexistente, como lo sostiene la primera hipótesis de trabajo.

La prácticamente inexistente supervisión oficial del sobrecupo en el transporte convencional y masivo se constató con la observación participante, con las entrevistas que refieren una ínfima supervisión en las combis, y con las escasas 299 multas por sobrecupo que el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo reconoce que fueron impuestas en todo el estado durante 2020 (Hernández, 23 de julio 2021).

De este modo, se sostienen los dos supuestos de trabajo acerca del sobrecupo y de la ausencia de supervisión oficial y

Para llegar a tal conclusión no es necesaria ninguna reflexión teórica compleja. Lo que se quiere enfatizar aquí es que: 1) esa dinámica no representa un mero fenómeno natural, revestido de neutralidad [...]; 2) más allá del tránsito de personas y objetos de amplio y rápido alcance, hay una unificación del proceso de determinación social [de la salud] en el mundo (De Oliveira, 2020).

Esos factores completan el ciclo de la COVID-19 en el transporte público y a partir de los elementos integrados en la figura 1, se aprecia que la sana distancia solo está en la norma de la movilidad, pero, de hecho, no solo se mantienen las condiciones negativas preexistentes a la pandemia, sino que están más acentuadas que nunca, magnificando las consecuencias de la ruptura entre la norma y su incumplimiento real respecto al sobrecupo del transporte, tanto convencional como masivo.

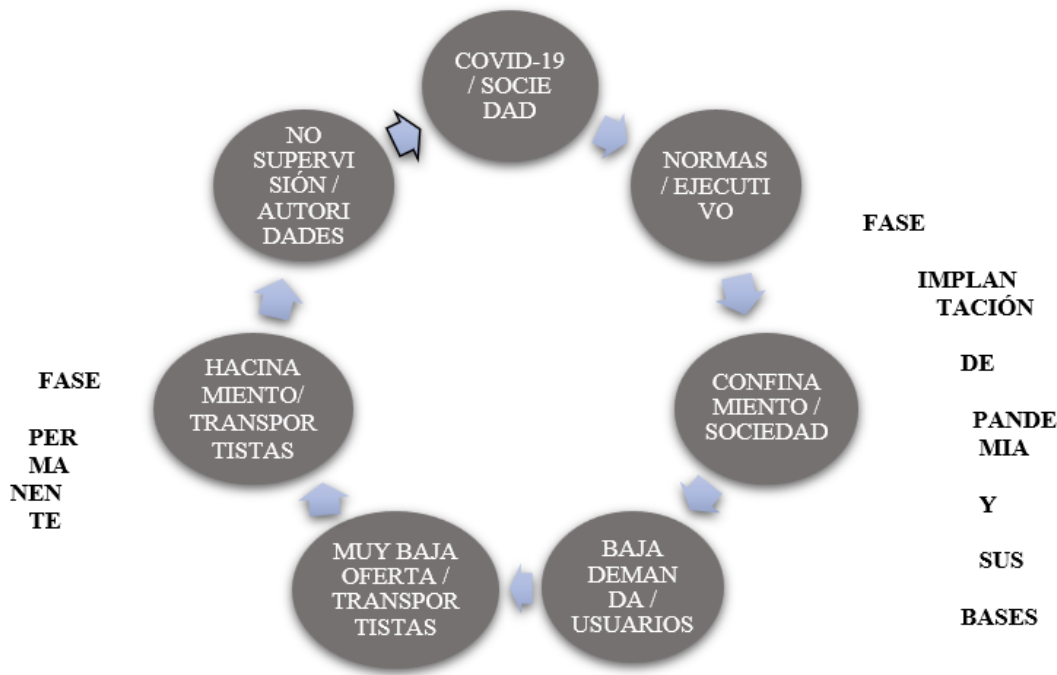
El ciclo inicia al establecerse la pandemia con el reconocimiento de la enfermedad, las normas formales y el confinamiento real. La segunda y crítica fase encaminada a controlar la pandemia incluye la caída moderada de la demanda de transporte y la baja mayor de la oferta desregulada, cuyo ajuste provoca la inobservancia del distanciamiento seguro. La tercera fase, presionada por las otras dos, acentúa y generaliza los factores preexistentes a la COVID-19: sobrecupo, hacinamiento móvil y falta de aplicación regulatoria que mantiene o incrementa la enfermedad.

La sana distancia sobrepasa con creces la hondura de la movilidad digna y manifiesta el nivel de cuidado que sus autoridades y prestadores del servicio de transporte público le brindan a la sociedad en ese eslabón básico en la cadena de contagios. Impacta en la supervivencia, en la salud y en el bienestar generalizado de la población, y afecta a la economía social, pues los costos de la atención médica, del cierre de diversos sectores, las pérdidas o la depresión económica son absorbidos por todos, incluyendo a los propios transportistas.

Aunque es factible que el transporte público no recupere la demanda pre-pandémica por el miedo al contagio, el aumento en el teletrabajo, la desaceleración económica, los costos de la higienización (Movilidad Sostenible, 2020), etcétera, mejorar el servicio y respetar la sana distancia antes de que termine la pandemia y de que la ciudadanía opte mayoritariamente por el automóvil, le daría un nuevo aliento al propio transporte, además de que dejaría de ser un foco de contagio y de sufrimiento diario para su sociedad, a la cual esta situación no le pasa inadvertida.

Nunca como ahora ha sido tan clara la disyuntiva y la posibilidad histórica de generar un cambio real de la movilidad alineada al Objetivo 11 de Desarrollo Sostenible, como ocurre por ejemplo en Maricá, Brasil que reconoce al transporte público como un derecho social equiparable a la salud o a la educación y cuenta con tarifa cero (Prefeitura de Maricá, 11 de diciembre 2014), considerando que la “estrategia para prevenir futuras epidemias también debe basarse en la ciencia de la sostenibilidad y la ciencia ambiental” (Coccia, 10 de agosto 2020).

Es incuestionable la dificultad de transformar la conceptualización de la movilidad en ese



**Figura 1 - Ciclo de la sana distancia por la COVID-19 en el transporte público de Pachuca**

**DE PANDEMIA, EFECTOS Y AJUSTES**

Fuente: Elaboración propia.

sentido estando inmersos en un contexto capitalista dónde todos los procesos, incluyendo los urbanos, definen relaciones y espacios excluyentes (Harvey, 2006) que se justifican fácilmente por el tamiz de la ganancia y del poder implícito. Esa transformación solo se puede afrontar con un sólido liderazgo y voluntad política para solventar el reto del financiamiento (Movilidad Sostenible, 2020), negociar fuertes intereses económicos, priorizar espacios ciclistas y peatonales seguros; y, generar la colaboración de la sociedad prestataria y usuaria del transporte público.

En estas circunstancias, la movilidad sostenible ha sido inviable en Pachuca y en tantas otras ciudades de Latinoamérica, pues no garantiza que el transporte responda a las necesidades económicas, sociales y ambientales (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España. Estrategia Española de Movilidad Sostenible, 2009), ni que sea compatible con la salud de los seres humanos y de los ecosistemas, como lo señaló el Centro de Transporte Sustentable de Winnipeg en 2013.

El significado del transporte de pasajeros por la pandemia pasó del hacinamiento móvil, riesgoso, indigno e incómodo, vivido por el 70 por ciento de la población (Laboratorio para la Ciudad. Ciudad Peatón, 2013-2018), a ser un foco de infección extraordinario, con un número indeterminado de enfermos y muertos. La COVID-19 magnificó el problema de la movilidad impuesta desde la oferta, poniendo en crisis a prestadores del servicio, usuarios y autoridades, reveló tensiones, contradicciones y limitaciones del actual modelo, su falta de sustentabilidad y de equidad de la salud (Buceta et.. al., 2021).

Frente a ese panorama, la humanidad está en un punto de inflexión, cuyas decisiones compatibles o incompatibles con la preservación de la vida, predicen el futuro de la sociedad a corto, mediano y largo plazo y muestran con claridad en qué medida se prioriza realmente la supervivencia y el bienestar social.

## Referencias Documentales

- Buceta, BB, Lorenzo, RB, Ramos, AC. y Silva, Ángela F. (2021). “Políticas de equidad en los planes de salud: ¿accesibilidad y algo más?” SaudePub, [Internet]. 55(31). USP. Brasil. Pp. 1-11. <https://doi.org/10.11606/s1518-8787.2021055002560> [Acceso 2021 may 6].
- Centro Nacional de Vacunación y Enfermedades Respiratorias. (21 agosto 2020). “Estrategia de equidad en la salud durante la respuesta al COVID-19 de los CDC: acelerar el proceso para reducir las disparidades por el COVID-19 y lograr la equidad en la salud”. En Centros para el Control y Prevención de Enfermedades. [Internet]. <https://espanol.cdc.gov/coronavirus/2019-ncov/community/health-equity/cdc-strategy.html#:~:text=%20CDC%E2%80%99s%20COVID-19%20Response%20Health%20Equity%20Strategy%20broadly,program%20and%20practice%20activities%20to%20support...%20More%20> [Acceso 2021 may 14].
- Coccia, M. (10 de agosto 2020). “Factors determining the diffusion of COVID-19 and suggested strategy to prevent future accelerated viral infectivity similar to COVID”. ScienTotal Env. [Internet]. 729,138474. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.138474> [Acceso 2021 jun 24];
- De Oliveira, D. (2020). “A pandemia de COVID-19 para além das Ciências da Saúde: reflexões sobre sua determinação social”. Cien Saude Colet; [Internet]. Brasil. 25(Suppl 1): 6-5. <https://doi.org/10.1590/1413-81232020256.1.11532020>. <https://www.who.int/es/news/item/27-04-2020-who-timeline--covid-19> [Acceso 2021 jun 24].
- Gobierno de México. (12 de agosto 2020). Criterios para las poblaciones en situación de vulnerabilidad que tienen mayor riesgo de desarrollar una complicación o morir por COVID-19 en la reapertura de actividades económicas en los centros de trabajo. [Internet]. México. Criterios\_Vulnerabilidad\_12Ago2020.pdf (coronavirus.gob.mx) [Acceso 2021 sept 10].
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2016). “Enciclopedia de los Municipios del Estado de Hidalgo”. Sistema Integral de Información del Estado de Hidalgo. [Internet]. Hidalgo, México. <https://web.archive.org/web/20170908065209/http://siieh.hidalgo.gob.mx/files/pachuca.pdf> [Acceso 2021 jun 22].
- Harvey, D. (2006). “Space as a Keyword”. En Gregory, D. y Castree, N.: David Harvey. A Critical Reader. GB. Blackwell Publishing Ltd. Pp. 270-294.
- Hernández, E. (23 de julio 2021). “Vigentes multas por sobrecupo en transporte”. Quadratin Hidalgo. [Internet]. Hidalgo, México. <https://hidalgo.quadratin.com.mx/sucesos/vigentes-multas-por-sobrecupo-en-transporte-pasajeros-pueden-denunciar/> [Acceso 2021 ago 19].
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021b). Parque vehicular. Información general. [Internet]. México. <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/> [Acceso 2021 jun 24].
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021c). Transporte urbano de pasajeros. [Internet]. México. Transporte urbano de pasajeros (inegi.org.mx) [Acceso 2021 jun 24].
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2020). Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación. Consulta interactiva de datos. [Internet]. México. (inegi.org.mx). [Acceso 2021 may 27].
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2021a). Censo de Población y Vivienda 2020. [Internet]. México. Censo Población y Vivienda 2020 (inegi.org.mx). [Acceso 2021 mar 30].
- Jans B., Margarita. (2009). “Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados”. RevAUS. (6):6-11. [Internet]. ISSN: 0718-204X. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=2817/281723479002>. [Acceso 2021 jul 23].
- Laboratorio para la Ciudad. Ciudad Peatón. (2013-2018). Laboratorio para la Ciudad. [Internet]. México. Ciudad Peatón - LabCD-MXLabCDMX [Acceso 2021 jun 24].
- Marfeca. (24 de enero 2017). “SEMOT y SOPOT retiran bolardos para eliminar carril confinado del Tuzobús en avenidas Revolución y Juárez”. Marfeca.mx Hidalgo, México. SEMOT Y SOPOT RETIRAN BOLARDOS PARA ELIMINAR CARRIL CONFINADO DEL TUZOBÚS EN AVENIDAS REVOLUCIÓN Y JUÁREZ (marfeca.



- mx). [Acceso 2021 jun 24].
- Medina-Gómez, O. (julio 2021). “Vulnerabilidad al acceso a los servicios de salud de los trabajadores informales en México ante la pandemia por SARS-CoV-2”. Cien Saude Colet . [Internet]. Brasil. <http://www.cienciaesaudecoletiva.com.br/artigos/vulnerabilidad-al-acceso-a-los-servicios-de-salud-de-los-trabajadores-informales-en-mexico-ante-la-pandemia-por-sars-cov2/18147?id=18147> [Acceso 2021 ago 05].
- Milenio. (2015). “Nueva troncal del Tuzobús”. Milenio. [Internet]. Hidalgo, México. Nueva troncal del Tuzobús (milenio.com). [Acceso 2021 mar 30].
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España. (2009). Estrategia Española de Movilidad Sostenible. [Internet]. España. <https://www.mitma.es/estrategia-espan%CC%83ola-de-movilidad-sostenible> [Acceso 2021 mar 30].
- Mohorte. (2020). “¿Cuántos nuevos brotes ha causado el transporte público? En Francia y en Japón, un total de cero”. Magnet. <https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/cuantos-nuevos-brotes-ha-causado-transporte-publico-francia-japon-total-cero> [Acceso 2021 jul 1].
- Movilidad Sostenible. (2020). “¿Cómo será la movilidad urbana post Covid?” Comunicarse. 9(29). [Internet]. <https://www.comunicarseweb.com/hubs/como-sera-la-movilidad-urbana-post-covid> [Acceso 2021 ago 11].
- Naciones Unidas. (2015). “Objetivos de Desarrollo Sostenible”. ONU. [Internet]. Ciudades – Desarrollo Sostenible (un.org). [Acceso 2021 jun 17].
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2020). Sitio Web Mundial OMS. [Internet]. <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/q-a-coronaviruses> [Acceso 2021 abr 25].
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (27 de abril 2020). “Cronología de la OMS - COVID-19”. OMS. [Internet]. <https://www.who.int/es/news/item/27-04-2020-who-timeline--covid-19>. [Acceso 2021 may 29].
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (7 de octubre 2020). “Brote de enfermedad por coronavirus (COVID-19): orientaciones para el público”. OMS. [Internet]. Orientaciones para el público (who.int). [Acceso 2021 may 8].
- Prefeitura de Maricá. (11 de diciembre 2014). “Fim do monopólio: transporte público é gratuito em Maricá”. Prefeitura de Maricá. [Internet]. Brasil. Fim do monopólio: transporte público é gratuito em Maricá | Prefeitura de Maricá (marica.rj.gov.br) [Acceso 2021 mar 30].
- Santos, Milton. (2000). La Naturaleza del espacio. España. <https://geohistoriahumanidades.files.wordpress.com/2010/11/milton-santos-la-naturaleza-del-espacio.pdf>: [Acceso 2021 may 8].
- Secretaría de Movilidad y Transporte de Hidalgo. (20 de marzo 2020). “Comunicado 001 Sobre las Medidas de Prevención del Covid-19 para el Transporte Público en el Estado de Hidalgo”. Secretaría de Movilidad y Transporte de Hidalgo. [Internet]. Hidalgo, México. <http://stch.hidalgo.gob.mx/img/Banner00.jpg>. [Acceso 2021 abr 12].
- Secretaría de Movilidad y Transporte de Hidalgo. (22 de Julio de 2019). “Acuerdo que crea el Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional”, P. O. 22 de Julio de 2019. [Internet]. Hidalgo, México. Acuerdo de creación POTC.pdf (hidalgo.gob.mx) [Acceso 2021 septiembre 15].
- Secretaría de Movilidad y Transporte de Hidalgo. (27 de abril 2020). “Comunicado 003 Sobre las Medidas Adicionales de Prevención para el Servicio de Transporte Público, Convencional y Masivo, así como Federal que circula en el Estado”. Secretaría de Movilidad y Transporte de Hidalgo. [Internet]. Hidalgo, México. <http://movilidadytransporte.hidalgo.gob.mx/pdf/Comunicado003.pdf> [Acceso 2021 jun 30].
- Secretaría de Movilidad y Transporte de Hidalgo. (9 de febrero 2021). “Acuerdo por el que se implementa el programa: transporte seguro, concesionario Responsable”. P.O. 9 de febrero 2021. [Internet]. Hidalgo, México. 2021ac.pdf (hidalgo.gob.mx) [Acceso 2021 mar 15].
- Tuzobús. (2020). Tuzobús. [Internet]. Hidalgo, México. [www.tuzobus.gob.mx](http://www.tuzobus.gob.mx). [Acceso 2021 may 29].