

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 4 ■ Núm. 8, Septiembre-Febrero 2024

LA ERA DE LOS TRANSPORTES

A photograph of a modern high-speed train at a station platform. The train is white and black, with a sleek, aerodynamic design. It is stopped at the platform, and several people are standing nearby, some looking at the train. The platform has a sign that reads "Guadalajara Centro" and "Subir a nivel (descender) ↓". The background shows the station's architecture, including overhead lights and structural beams.

Revista semestral del Departamento de Sociología / División de Estudios Políticos y Sociales
Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades

Universidad de Guadalajara

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA Dr. Ricardo Villanueva Lomelí, RECTOR GENERAL; Dr. Héctor Raúl Solís Gadea, VICERECTOR EJECUTIVO; Mtro. Guillermo Arturo Gómez Mata, SECRETARIO GENERAL. **CENTRO UNIVERSITARIO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES** Dr. Juan Manuel Durán Juárez, RECTOR; Dra. Katia Magdalena Lozano Uvario, SECRETARIA ACADÉMICA; Lic. María del Rosario Ortiz Hernández, JEFA DE LA UNIDAD DE APOYO EDITORIAL. **DIVISIÓN DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES** Mtra. Sofía Limón Torres, DIRECTORA. **DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA** Dr. Jorge Ramírez Plascencia, JEFE DE DEPARTAMENTO.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión, Año 4, Núm. 8, septiembre-febrero 2024, es una publicación semestral editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades. Av. José Parres Arias, 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 333819-3300, ext. 23354. Correo electrónico: revistavinculos@hotmail.com. Editor responsable: Jaime Torres Guillén. Reserva de derechos al uso exclusivo 04-2012-042610503700-102. ISSN: en trámite por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Impresa en Amateditorial, calle Prisciliano Sánchez #612, Col. Centro, Guadalajara, Jalisco. C.P. 44100 Este número se terminó de imprimir en septiembre de 2023 con un tiraje de 50 ejemplares.
<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>
<http://www.vinculosociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión está incluida en los catálogos de revistas Latindex y LatinRev.

latindex



Director y editor

Jaime Torres Guillén

Comité Editorial

Alejandra Guillén González
Héctor Raúl Solís Gadea
Celia del Palacio Montiel
Andrea Celeste Razón Gutiérrez
Paloma Villagómez Ornelas
Rafael Sandoval Álvarez
Carlos Rafael Hernández Vargas
Luis Rodolfo Morán Quiroz

**Asistente
de dirección**

Nidia Verónica Covarrubias Sánchez

**Secretario técnico
y Soporte plataforma web**

Francisco Tapia Velázquez

Consejo Editorial

Isabel Cristina Naranjo Noreña, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina; Antonio Luzón, Universidad de Granada, España; Silvia Carina Valiente, Conicet CIT Catamarca, Universidad de Catamarca, Argentina; Carlos Javier Maya Ambía, Centro de Estudios Japoneses, Universidad de Guadalajara, México; Luisa Martínez-García, Universidad Autónoma de Barcelona, España; Bruno Baronnet, Universidad Veracruzana, México; Mariana Passarello, Universidad del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina; David Gómez-Álvarez, Universidad de Guadalajara, México; María del Carmen Ventura Patiño, El Colegio de Michoacán, México; Felipe Gaytán Alcalá, Universidad La Salle, México; Liliana Cordero Marines, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, UNAM, México.

Comité Científico Internacional

María Patricia Fortuny Loret de Mola, CIESAS Peninsular, México; Göran Therborn, Universidad de Cambridge, Inglaterra; José Luis Grosso, Centro Internacional de Investigación PIRKA, Políticas, Culturas y Artes de Hacer, Colombia; Breno Bringel, Instituto de Estudios Sociales y Políticos de la Universidad del Estado de Río de Janeiro, Brasil; Jorge Alonso, CIESAS-Occidente, México.

Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del CUCSH, UdeG. Av. José Parres Arias núm. 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 3819-3300, Ext. 23354.

La revista **Vínculos. Sociología, análisis y opinión** puede leerse en internet:

<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>

<http://www.vinculossociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 14 ■ Núm. 23, julio-diciembre 2023

CONTENIDO

9 Presentación

Investigación y debate

Autobuses y estaciones de una ciudad del Sur español. La movilidad en un espacio privilegiado

13 **José Luis Anta Félez**

Automovilistas y control de la movilidad. Ciudad de México (1903-1933)

41 **Diego Antonio Franco de los Reyes**

El transporte público nocturno entre el discurso y la apropiación ciudadana. Análisis del Búho Nocturno en Jalisco, México

77 **Christian Juan Armando Flores Landeros**
Miriam Anahí Guerra Hernández

Gestión activa y reactiva del transporte público urbano: un análisis desde la Nueva sociología urbana francesa

113 **Andrés Demetrio Gutiérrez Flores**

El problema social del transporte público (ómnibus) en Montevideo: Una mirada crítica

141 **Marly Gonçalves da Silva**

Escritos de frontera

- El Ferrocarril como factor en la construcción de identidad urbano-arquitectónica. El caso de Ciudad Juárez
Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa
179 **Raúl Holguín Ávila**
-
- Entre lo tecnológico y lo político. El discurso del riesgo sobre los neoprenos de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara
Carlos Miguel González Huerta
199 **Rebeca Vanesa García Corso**
-
- Manía por la destrucción. Pensar los rallies de demolición automovilística desde la frontera norte mexicana
225 **Juan Antonio del Monte Madrigal**
-
- Precariedad a domicilio: plataformas digitales y precarización del trabajo en repartidores de aplicaciones digitales en la Zona Metropolitana de Guadalajara
243 **Edgar Daniel Placencia Aguirre**
-
- La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez
273 **Carlos Octavio Núñez Miramontes**
-

Lecturas

Cohabitando con el caos: andanzas con un
cuerpo acompasado

305 **Daniela Karina Guzmán Taboada**

Reseñas

“Cappitalismo”. La uberización del trabajo

Salvador Medina Ramírez

315 **Linda Mercedes Moreno Sánchez**

323 Criterios editoriales.

EL TRANSPORTE PÚBLICO NOCTURNO ENTRE EL DISCURSO Y LA APROPIACIÓN CIUDADANA. ANÁLISIS DEL BÚHO NOCTURNO EN JALISCO, MÉXICO

Recibido: 10/05/2023

Aceptado: 06/08/2023

CHRISTIAN JUAN ARMANDO FLORES LANDEROS¹
MIRIAM ANAHÍ GUERRA HERNÁNDEZ²

Resumen

Las ciudades del siglo XXI se caracterizan por ser sujetas de constantes intentos de organización bajo normas establecidas por disciplinas como el urbanismo, la arquitectura o la ingeniería, mismas que se legitiman mediante el discurso

1 Centro Universitario de Tonalá-Universidad de Guadalajara. Ingeniero civil y maestro en movilidad urbana, transporte y territorio por la Universidad de Guadalajara. Integrante del Colegio de profesionistas de la Movilidad Urbana del estado de Jalisco. Ha participado en diversos congresos nacionales e internacionales, es investigador independiente y profesor universitario. Correo electrónico: hristian.mx@gmail.com <https://orcid.org/0009-0008-4722-4489>

2 Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño-Universidad de Guadalajara. Doctorante en ciudad, territorio y sustentabilidad y maestra en movilidad urbana, transporte y territorio en la Universidad de Guadalajara. Ha participado en diversos proyectos de investigación, entre los que figuran: La accesibilidad y los sistemas de transporte en los municipios del Área Metropolitana de Guadalajara; Infraestructuras de transporte masivo y su afectación a la sustentabilidad urbana. La línea 3 del Tren Ligero en Guadalajara. Correo electrónico: anahi.guerra@academicos.udg.mx <https://orcid.org/0000-0002-1244-0244>

político sobre las maneras de habitar y transitar los espacios urbanos. La noche también es una temporalidad y una espacialidad que se ha empleado para proyectar en determinados momentos, políticas de transporte que posicionan a las ciudades en el camino del desarrollo y la innovación; sin embargo, lo nocturno continúa siendo asumido como algo insondable prohibido e inseguro para las políticas integrales de transporte y movilidad. Este artículo presenta una aproximación empírica a una política de transporte público nocturno implementada en Jalisco México, en el año 2011 mediante la metodología cualitativa empleando entrevistas en profundidad a usuarios del transporte nocturno y actores políticos implicados en ese momento. Entre los principales resultados se observa una baja apropiación ciudadana derivado de la falta de consolidación de la política de transporte público nocturno.

Palabras clave: transporte público, movilidad nocturna, discurso político, apropiación ciudadana.

Abstract

The cities of the 21st century are characterized by constant attempts at organization under norms established by disciplines such as urban planning, architecture or engineering, which are legitimized through political discourse regarding the ways of inhabiting and transiting the urban spaces. The night is also a temporality and spatiality that has been used to project, at certain times, transportation policies that position cities on the path of development and innovation; however, nighttime is still assumed as something unfathomable, forbidden and unsafe for comprehensive transport and mobility policies. This paper presents an empirical approach to a night public transportation policy that was implemented in 2011 through a qualitative methodology and in-depth interviews with night-time public transportation users and political actors implied at the time. Among the main results a low citizen appropriation was observed, which derives from the lack of consolidation of night-time public transportation policies.

Keywords: public transport, night-time mobility, political discourse, citizen appropriation.

Introducción

Para hablar de la movilidad y el transporte se hace necesario referir la concentración de habitantes en contextos urbanos, a nivel global; esto derivado de la concentración económica, de actividades y servicios en las ciudades. Según el reporte mundial de las ciudades 2022, publicado por la ONUHABITAT, las zonas urbanas actualmente reciben cerca del 55% de la población mundial y para el año 2050 se proyecta que sea el 68% de los habitantes del planeta (ONU-HABITAT, 2022). México por su parte sigue esta tendencia de comportamiento global, pues con base en los datos obtenidos del censo de población y vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2021) el 79% de las personas habitan en urbes y solo el 21% en zonas rurales.

Sin embargo, incluso en aquellos lugares donde se cuenta con un servicio de transporte público no es garantía de que las personas puedan hacer uso del mismo, pues como lo indica Calonge Reillo (2019:28), ya sea porque, el conductor por motivos de seguridad, evite algún paradero, bien los paraderos no cuentan con iluminación, en ocasiones algunos se recurre a otras estrategias de regreso por la noche o bien, buscar un lugar donde dormir, ya sea con familiares o amistades.

En este artículo se analiza tanto el impacto de una política de transporte público nocturno, llamada Búho Nocturno en el Área Metropolitana de Guadalajara, en la vida cotidiana de las personas, así como su cancelación. Paralelo a ello se reflexiona sobre los motivos y el discurso operante para su implementación y su eliminación. Lo anterior partiendo desde una metodología cualitativa, mediante entrevistas en profundidad a quienes fueron usuarios y mediante el análisis de discursos de actores políticos y públicos implicados en la puesta en marcha del transporte nocturno antes mencionado, con la intención de articular las condiciones que permitieron e impidieron la apropiación por parte de la ciudadanía.

Para este propósito, la presente comunicación se organiza de la siguiente manera, posterior a esta introducción se encuentra el soporte teórico conceptual empleado para la aproximación empírica, enseguida

una contextualización del problema y caso de estudio, finalmente el marco metodológico y los resultados de la investigación. Cabe señalar que este artículo se desprende de una investigación más amplia, elaborada en el marco de la tesis del posgrado que tuvo por título: *Implicaciones sociales del “Búho Nocturno”. Análisis del uso y apropiación del transporte público nocturno en el Área Metropolitana de Guadalajara, México.*

Movilidad urbana y transporte público. Una relación obligada

Partiendo desde el concepto de movilidad urbana debemos aclarar que es difícil encasillarlo en una sola definición, pues al ser un término polisémico, tiene diferentes acepciones dependiendo de aquella disciplina que la estudia. Es posible partir de la definición en la cual, la movilidad se interpreta como el conjunto de actividades requeridas para trasladarse entre cierta distancia dentro de un determinado territorio, mientras que el transporte se define como el medio utilizado para satisfacer tal desplazamiento (Gutiérrez, 2012: 65). De este modo, es posible inferir que el transporte surge de las diferentes necesidades de movilidad del hombre y por ende todas las formas de transporte generan movilidad.

Para una mirada más amplia es importante describir la forma en que paulatinamente las ciudades fueron adoptando de manera tendenciosa un modelo en el cual el uso del automóvil fue estimulado de diversos modos. Este paradigma de movilidad basado en el uso del automóvil particular, que actualmente sigue prevaleciendo, fue desarrollado al finalizar la segunda guerra mundial en el año de 1945, cuando se dio la reconstrucción y urbanización acelerada de grandes ciudades europeas, que siguiendo el modelo norteamericano construyeron inmensas aglomeraciones habitacionales en los límites de la ciudad para albergar a la clase obrera, y que además servían para demarcar un límite físico entre clases sociales (Bachmann y Le Guennec, 1995: 159).

Estos polígonos fueron construidos paralelamente a gigantescas autopistas y vialidades que servían para trasladar día con día, mediante el automóvil, a la población, generando así un abandono paulatino de los centros urbanos (Monkkonen, 1988: 90) (Soja, 1989: 31). Con lo cual, en años posteriores las mayores inversiones destinadas a la planifica-

ción, gestión e infraestructura relacionada con el transporte siguieron manteniendo como prioridad al automóvil particular y abandonando los medios de transporte colectivos o masivos, incentivando con ello el uso y apropiación del vehículo particular como transporte predilecto de las personas y posicionando a este como pieza principal del paradigma de la modernidad, olvidando al principal objeto de la planeación en una ciudad: las personas (McShane, 1994: 52) lo cual terminó empeorando la problemática con el paso del tiempo.

En este mismo orden de ideas, Dávila (2012) señala que la “movilidad se refiere tanto al acto de desplazarse de un lugar a otro usando algún modo de transporte, como al significado social y cultural de ese desplazamiento”. Esta definición de movilidad expresa que cualquier desplazamiento es tan singular como la misma persona que lo realiza y está compuesto de particularidades que influyen de manera general en la movilidad de una ciudad. No debemos olvidar que, al hablar de movilidad siempre debe relacionarse con la sociedad que la práctica y por lo tanto con sus características culturales, políticas, económicas, demográficas, así como su territorio, recursos públicos y naturales.

De lo anterior podemos reflexionar lo trascendente que puede significar un viaje para una o varias personas, pues además de hablar de un desplazamiento, nuevamente se menciona los factores subjetivos que alteran la experiencia del viaje, como puede ser el motivo de viaje, el volumen o número de objetos que se carga, el origen y destino, el medio de transporte, el método de pago, entre un sinfín de implicaciones que rodean un solo traslado. Por lo tanto, conocer estas particularidades ayudan a conocer los comportamientos frecuentes de los grupos sociales que conforman una sociedad y posteriormente partir de ellos para intentar mejorar las condiciones básicas de movilidad.

Cuando intentamos reflexionar sobre las externalidades del modelo de ciudad estadounidense que se sigue reproduciendo en distintas zonas urbanas del planeta, debemos evocar a una de las mayores críticas de la ciudad consumista: Jane Jacobs (1961:26). En su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades* generó cuestionamientos acerca de las tendencias urbanísticas que propiciaban el crecimiento expansivo de las ciudades de forma fragmentada y que tenían como bandera la construcción de

gigantescas autopistas y el uso del automóvil en los años cincuenta, afirmando que “las vías rápidas destripan a las grandes ciudades” (p. 30).

¿Qué hay de la movilidad nocturna? Las ciudades 24 horas

Aunque comúnmente los acercamientos a las problemáticas de movilidad urbana son desde una perspectiva social, pocos trabajos han integrado el factor de la noche en la ecuación al abordar la investigación. Esta pequeña pero significativa variable de la ecuación altera sustancialmente el juicio que podemos tener sobre la movilidad o inmovilidad de una sociedad. No es de extrañar la falta de trabajos que aborden temas relacionados con el periodo nocturno, pues es un proceso relativamente nuevo en la humanidad que se da solamente en las metrópolis.

Como se mencionó anteriormente la mayor parte de la población habita en las zonas urbanas y es ahí donde la noche tiene un significado diferente al rural. Como lo describe Bilbao (2020) “las horas nocturnas en el entorno rural son horas de calma, de retirarse al interior, literalmente y tal vez incluso metafóricamente. La noche urbana, por el contrario, es un período lleno de actividad exterior, de diversión, de movilidad, de trabajo” (p. 3). Por lo tanto, la noche tiene características particulares que alteran todas las actividades realizadas en este periodo.

Si nos remontamos al siglo XX, la llegada de la luz eléctrica vino a revolucionar la forma de vivir del hombre, pues se alteró por completo la forma y los horarios en que se realizaban actividades básicas como dormir, trabajar, comer, o hasta convivir e inclusive algunas fuera de la legalidad como delinquir; pero no fue hasta la década de los sesentas en que el crecimiento territorial de las ciudades y la frecuencia de los viajes nocturnos convirtieron la movilidad nocturna en una necesidad social, como resultado del innegable aumento de actividades económicas y sociales. Desde entonces la noche se ha convertido, especialmente para los jóvenes, en el espacio de socialización por excelencia, el espacio donde la identidad propia y la colectiva toman forma, donde se consolidan las culturas y emergen las subculturas. Sin embargo, no olvidemos que, en muchos lugares, especialmente América Latina, la noche sigue representando un sinónimo de violencia y de miedo (Seijas, 2015: 3).

Durante el periodo nocturno la cantidad de espacios con actividades sociales o productivas donde existen conglomeraciones de personas suele quedar reducido a solo unas cuantas zonas por ciudad. Todo esto conforme transcurren las horas, vuelve más notoria la diferencia entre centro y periferia en términos de seguridad, economía, iluminación y servicios. Visibilizar estas diferencias ayuda a promover la equidad urbana relacionada con la calidad y cantidad de bienes y servicios provistos en diferentes etapas del día (Bolaños y Ariza, 2017: 21).

Como lo ha manifestado Andreina Seijas (Seijas, 2016: 1), la noche debe entenderse como un espacio temporal más que puede ser utilizado en beneficio de la sociedad en lugar de asociarlo como espacio de violencia, inseguridad, promiscuidad. En algunos países, principalmente europeos, han encontrado una gran gama de actividades con valor económico y social en la noche. Como ejemplo de ello, la ciudad de Londres tiene en su economía nocturna (bares, restaurantes, antros, conciertos) la quinta industria más importante de Inglaterra con un ingreso anual de 66 mil millones de libras esterlinas (78 mil millones usd) y generando 1.3 millones de empleos (Seijas, 2016: 1).

También se ha visto reflejado una baja en los índices de inseguridad y delincuencia en aquellas zonas donde se han otorgado licencias para ampliar sus horarios de servicio o ser de 24 horas como gimnasios, supermercados, farmacias que incrementaron la actividad en las calles y con ello con la percepción de calles y espacios se han vuelto más seguros. Por lo tanto, se puede inferir que el aumento de la vida urbana en periodos de noche puede promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y productivo de manera directa e indirecta para los habitantes de las zonas urbanas.

Algunas características en los servicios de transporte nocturno prestado en ciudades vanguardistas son las frecuencias de paso entre 15 y 25 minutos, costo subsidiado por el gobierno, unidades claramente identificadas e iluminadas, recorridos por avenidas principales y conectividad con otros medios de transporte, así como sistemas de prepago (en algunos el pago con teléfono inteligente). Algunas ciudades con servicio son las siguientes:

París, Francia. “Noctilien”

La cobertura de la ciudad por parte del Noctilien abarca con sus 48 rutas gran parte del área metropolitana de París y conecta con algunos departamentos de la “pequeña corona” en las afueras de la zona conurbada. Cuenta con servicio en casi 2000 paraderos que se encuentran distribuidos en la ciudad y sus autobuses cuentan con accesibilidad y personal calificado para su manejo. Todas las unidades tienen equipo de video vigilancia conectada con un centro de seguridad (Transilien, 2021). Además, tienen conectividad con distintas estaciones del metro (que tiene horario regular de 5:30 – 2:00 horas) y con un sistema de bicicletas compartidas con horario de 24 horas y estaciones en gran parte de la capital francesa.

El costo por viajes es de €1.90 (\$2.27 usd) dentro de la primera zona (1) de París, y aumenta un pasaje por zona (1-4) llegando a pagar hasta €9.50 (\$11.33 usd) también existen planes de transporte por día €12, semana €22.8, mes €75.2 o año €827.2. El horario de servicio todos los días de la semana es de 00:30 a 5:30 hrs. La transferencia entre unidades tiene costo de un pasaje (Transilien, 2021). Y existen rutas de 3 tipos: 1) Rutas circulares (1 en cada sentido) que distribuyen a los pasajeros en las 5 estaciones de transferencia (Châtelet, Gare de l’Est, Gare St-Lazare, Gare Montparnasse y Gare de Lyon) y cuentan con accesibilidad para personas en silla de ruedas; 2) Rutas radiales desde las estaciones de transferencia a las zonas suburbanas y 3) Rutas diametrales que conectan las zonas periféricas de manera diagonal o tangencial.

Ámsterdam, Países Bajos. “Nachtbus”

Actualmente a causa de la pandemia del coronavirus (COVID-19) el número de actividades nocturnas ha disminuido y con ello se ha realizado un ajuste en el horario y frecuencia de los autobuses nocturnos. La red nocturna, por tanto, ha sufrido modificaciones hasta que las condiciones actuales de confinamiento recomendadas por el gobierno sean modificadas (GVB Veren BV, 2021).

Con anterioridad a la pandemia, en Ámsterdam el sistema Nachtbus o autobús nocturno, en idioma neerlandés, prestaba servicio con horario de 00:30 a 07:00 horas mediante doce rutas en la capital, las cuales tenían frecuencia de paso entre 30 y 60 minutos dependiendo de la ruta. El

costo por viaje es de €4.50 (\$5.37 usd) llegando a ser €1.30 más costoso que el diurno con un valor de €3.20, aunque también existen como en el transporte nocturno francés, planes de transporte por día o semana que disminuyen el costo por viaje. No existe descuento por transbordo por lo que cada viaje es necesario realizar un nuevo pago. El servicio tiene alcance hasta las zonas periféricas y algunos barrios suburbanos (GVB Veren BV, 2021). La mayoría de las rutas tienen como punto neurálgico la estación central de Ámsterdam donde se puede acceder a otros medios de transporte como la bicicleta, pues cuenta con uno de los ciclopuertos más grande del mundo, el metro, trenes regionales o de cercanías, taxis.

Barcelona, España. “Nitbús”

La ciudad de Barcelona cuenta con el servicio que data del año de 1991 cuando se agruparon líneas que daban servicio durante la noche y se le asignó el nombre de “Nitbús” en catalán. Actualmente cuenta con horario de servicio de las 22:00 a 06:00 horas y teniendo una frecuencia promedio de 20 minutos entre cada unidad. Tiene una ruta circular (N0) que realiza un circuito periférico y 17 rutas radiales (N1-N17, N28) abarcando gran parte del área metropolitana en zonas características de la ciudad y barrios urbanos y suburbanos. Todas las rutas (a excepción de la N0) tienen como punto central la plaza Cataluña en la cual se puede realizar transbordo para cumplimentar el viaje. La tarifa por viaje es de €2.40 (\$2.87 usd) (Área Metropolitana de Barcelona, 2021). Algunas rutas tienen el servicio adicional conocido como “bajada a demanda” en la que personas en vulnerabilidad y/o riesgo inminente pueden pedir bajar fuera de las paradas delimitadas en los recorridos habituales. Mediante el uso de tarjeta prepago personalizada la población puede hacer uso del transbordo en el que, durante un periodo de tiempo determinado, los transbordos no son penalizados económicamente por lo que no generan el consumo de un nuevo viaje de la tarjeta (Área Metropolitana de Barcelona, 2021).

Londres, Inglaterra. “Night Bus”

Quizá sea el sistema con mayor servicio en Europa y el mundo sea el Night Bus que da servicio al área metropolitana de Londres. La capital

inglesa cuenta con aproximadamente 24 rutas en todo el territorio conurbado. Las rutas nocturnas tienen derroteros similares a las diurnas, pero cuando cambia a servicio nocturno llevan una letra “N” para identificarlas pues existen algunas estaciones donde no se detiene. Algunas rutas durante viernes y sábados tienen servicio 24 horas, incluido el metro o “tube” en algunas líneas además del tren de cercanías “Overground”, de tal manera que la mayor parte de la ciudad y sus alrededores se encuentra cubierta por el transporte público (London Bus Routes, 2021).

Al igual que en las ciudades anteriores la mayoría de los autobuses llegan a una plaza en el centro, Trafalgar Square en Londres. Existen dos tipos de tarifa: viaje sencillo con un costo de £1.5 (\$2.10 usd) por trayecto/zona o £5.0 (\$6.99 usd) por bonobús que incluye viajes ilimitados por un día, la segunda tarifa es mediante tarjeta prepagada que tiene coste tope de £4.5 (\$6.29 usd) por viajes ilimitados en un día en la zona de 1-324 (incluye el trasbordo al metro en zonas de 1-3 por £6.80 (\$9.51 usd) por día²⁵). La mayoría de las rutas operan con frecuencias promedio de 15 y 30 minutos (Transport for London, 2021). Como referencia el costo por viaje en metro es de £4.90 en las zonas 1-3 y £7.50 coste tope cuando se realizan 2 o más viajes.

Ciudad de México, México. “Nochebús”

La capital mexicana cuenta desde el año 2013 con un transporte nocturno que lleva por nombre Nochebús, consiste en 11 rutas que recorren cerca de 300 kilómetros diarios y que dan servicio a los puntos laborales y de diversión más concurridos de la ciudad más grande del mundo, con un 72 horario de operación de 00:00 a las 5:00 horas durante los 7 días de la semana y los 365 días del año. En este transporte viajan gratuitamente personas con discapacidad, adultos mayores, niños y niñas menores de 5 años. El costo del servicio es de \$7.00 (\$0.35 usd) mediante pago con tarjeta o en efectivo en alcancías a bordo de la unidad (Gobierno de la Ciudad de México, 2021).

El Nochebús es la columna vertebral de ciudadanos que realizan su vida de noche. En la Ciudad de México y municipios aledaños, se realizan aproximadamente 248 mil viajes de lunes a jueves, y 152 mil viajes nocturnos en fin de semana. Los mayores desafíos de usanza son

la incertidumbre de paso de las unidades y su bajo uso en comparación con el servicio diurno (Archivo LabCDMX 2013-2018, 2018).

En junio de 2017 se realizó un estudio en conjunto por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y la consultora británica Steer Davies Gleave (SDG) en la ruta Insurgentes del Nochebús (Ballesteros, 2018: 1; Arellano, 2018:3), tomando en cuenta rubros como infraestructura, operación, satisfacción y percepción de usuarios, hasta preferencias declaradas de usuarios potenciales. Con base en lo anterior, en julio de 2018, se implementó un proyecto piloto con algunas adecuaciones como reubicación de parabuses, instauración de horarios fijos por parada, rediseño de mapas y además una mayor difusión del proyecto. Estos ajustes se dieron luego de que los usuarios del Nochebús (Insurgentes) expresaran: que la mayor percepción de inseguridad se da en los paraderos, ya que no se cuenta con la coordinación entre operadores, no existen instalaciones apropiadas para el transbordo de los pasajeros entre una ruta y otra, y que caminar es el modo más utilizado para llegar a los paraderos. Estas medidas se realizaron para ofrecer a la ciudadanía un transporte público digno seguro, cómodo, y económico (Arellano, 2018:3).

Panorama general de la movilidad urbana en el Área Metropolitana de Guadalajara

Al igual que en las ciudades norteamericanas y europeas que marcaban tendencia, en Guadalajara se vivieron los mismos fenómenos de movilidad descritos previamente, pero con ciertas peculiaridades como resultado del desfase temporal y el contexto en el que llegaron a la ciudad. La oferta de transporte ha estado conformada por los medios de transporte mencionados anteriormente, y han tenido similitud con relación a los usos y apropiaciones de la población; por ejemplo, las clases sociales de mayor jerarquía al tener mayor asequibilidad económica se vieron favorecidos al tener mayor accesibilidad al territorio en comparación con las de menores ingresos.

Replicando el patrón de crecimiento de varias ciudades europeas del siglo XIX, en Guadalajara se fueron estableciendo de manera muy delimitada, al poniente del Río San Juan de Dios, la ubicación de los

barrios burgueses (San Francisco, El Pilar, El Carmen) con envidiable cercanía a la plaza mayor, a los edificios públicos importantes y a las zonas comerciales (Guerrero y Ponce, 2019), por lo que su movilidad se realizaba en condiciones favorables, pues todos los transportes de aquellos tiempos tenían como destino dichas zonas. Por otra parte, los barrios de la gente trabajadora (San José de Analco, San Sebastián de Analco, San Juan de Dios) estaban ubicados del lado oriente del Río (Figura 4) (Guerrero y Ponce, 2019) y se encontraban a mayor distancia y con menor oferta de transporte hacia los puntos relevantes de la ciudad, por lo que la movilidad desde esa zona tenía un mayor grado de complejidad.

Figura 1.

Ubicación de los principales barrios en Guadalajara a finales del siglo XIX



Fuente: Plano general de la Ciudad de Guadalajara, Jalisco elaborado por Agustín Bacalarí en 1896, con anotaciones propias. Archivo histórico de la PRODEUR (Procuraduría de Desarrollo Urbano) de Jalisco 2009.

Los tranvías jalados por caballos o mulitas fueron el primer transporte colectivo constituido en Guadalajara y comenzaron a utilizarse de manera regular en el año de 1874 con recorridos desde la zona centro a lugares de concentración popular como garitas o mercados. En 1907 (7 años después que en Europa) el tranvía eléctrico haría su aparición en la ciudad, añadiendo un toque de modernidad a la ciudad; pues además de ser más veloces y cómodos, tenían el doble de capacidad con respecto a los de mulitas (Díaz, Botello y Amaya, 2009). También fueron el primer transporte en abarcar en su totalidad las colonias existentes, lo cual facilitó la vinculación e integración de la ciudad y consecuentemente provocó un aumento en la edificación de nuevos barrios.

Este progreso técnico del transporte fue relevante para que la estructura urbana se fuera modificando y creciera el flujo migratorio de personas que provenían de poblaciones vecinas atraídas por la posibilidad de encontrar trabajo y de mejorar su condición social y económica (Castells, 1985, como se citó en Díaz, Botello y Amaya, 2009: 37).

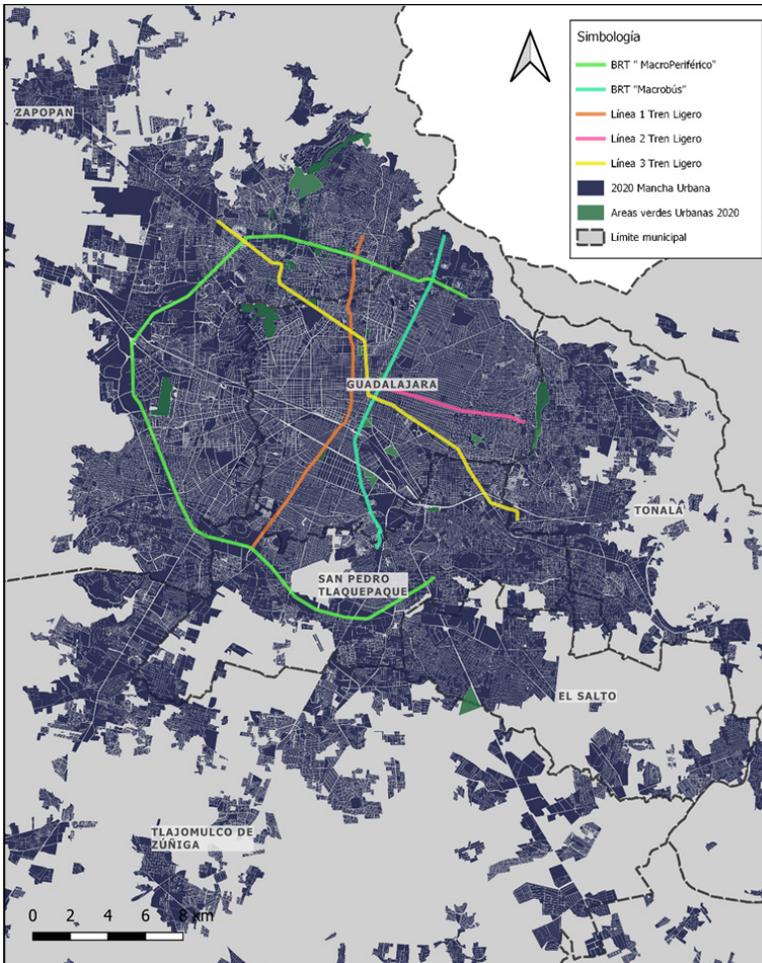
El trolebús tuvo buena aceptación y fue implementado para cubrir distintas rutas que circulaban por las avenidas principales de la ciudad. A partir del año 1995, a causa de la gran crisis económica que atravesaba el país, fue disminuyendo la renovación y mantenimiento de las unidades lo cual trajo consigo una continua disminución del parque vehicular y posterior cancelación de las rutas que a las que daban servicio. En la actualidad sólo la ruta 400 es cubierta por unidades del trolebús, las cuales son de reciente modelo y que son operados por parte de SITEUR (Sistema de Tren Eléctrico Urbano).

En 1989 se apostó por una nueva modalidad de transporte que era más amigable con el medio ambiente, económico y veloz en comparación con el auto, fue así como surgió la línea uno del tren ligero (Díaz, Botello y Amaya, 2009). El tren ligero comenzó operaciones atravesando la ciudad y conectando los extremos norte y sur del anillo periférico de la ciudad. Posteriormente en 1994 se añadió una segunda línea de tren ligero que integraba la zona oriente de Guadalajara y algunas zonas del municipio de Tonalá a la zona centro. En 2021 se integró la tercera

línea, que circula desde el periférico poniente de Zapopan, atravesando diagonalmente la ciudad, hasta la nueva central de autobuses ubicada en San Pedro Tlaquepaque (Figura 2).

Figura 2.

Cobertura actual del transporte público masivo de pasajeros en el AMG



Fuente: Elaboración propia.

El sistema BRT, catalogado como medio de transporte masivo, inaugurado en 2009 a cargo del SITEUR para brindar un servicio de calidad y eficiencia a los habitantes de la ciudad intentando acercarlos a medios sustentables de transporte. Fue el primer servicio con accesibilidad universal en la ciudad, transbordo con otros medios de transporte (cobro de medio pasaje en tren ligero o rutas alimentadoras mediante tarjeta electrónica) y servicio exprés (SITEUR, 2022). Además, cuenta con rutas alimentadoras que extienden el servicio a colonias periféricas cercanas a las estaciones. La mayoría de las estaciones cuentan con ciclo puertos, pero no son utilizados cotidianamente debido a la ubicación tan insegura en la que se encuentran.

Actualmente cuenta con dos líneas de servicio en el AMG llamadas Macrobus y Macro Periférico. La primera línea implementada fue el Macrobus (en 2009), circulando por el corredor Calzada Independencia-Gobernador Curiel desde Huentitán el bajo hasta Miravalle, ambas colonias populares del AMG en las cuales fueron ubicadas las estaciones iniciales para cada sentido. La segunda línea fue el Macro Periférico que entró en operaciones en 2021, circula por gran parte del Anillo Periférico desde Huentitán el Alto hasta el entronque con Carretera a Chapala.

Desde la implementación del Macrobus surgieron iniciativas en pro de facilitar la intermodalidad de viajes por parte de los ciudadanos del AMG. Por ejemplo, se implementaron ciclo puertos al interior de varias estaciones de Macrobus, Macro Periférico y Tren Ligero, se permite viajar con bicicleta a bordo de las líneas 1 y 2 del tren ligero en horarios especiales, se adecuaron portabicicletas en las unidades de trolebus que permiten el viaje simultáneo de la bicicleta y el dueño, y se instalaron elevadores y pisos podotáctiles en todas las estaciones del tren ligero para ofrecer accesibilidad universal.

A pesar de los recientes esfuerzos por parte de los gobernantes por añadir líneas de transporte público masivo para cubrir las demandas de movilidad urbana en el AMG, los tiempos prolongados de los traslados, los niveles de contaminación, los puntos de congestión y los problemas del servicio de transporte público siguen creciendo a la par del parque vehicular.

El Búho Nocturno: contexto y antecedentes

En 2006, la Organización Deportiva Panamericana (ODEPA) dio a conocer el día 28 de mayo a la capital del estado de Jalisco como futura sede de los Juegos Panamericanos a celebrarse del 13 al 30 de octubre del 2011 (Comité Olímpico Mexicano [COM], 2011). El intento de Guadalajara por convertirse en la sede de los juegos panamericanos tenía como antecedente los años 2003 y 2007 cuando fue contendiente pero no logro vencer a las ciudades de Santo Domingo (República Dominicana) y Río de Janeiro (Brasil) respectivamente, las cuales fueron ganadoras de las sedes (COM, 2011).

Los juegos panamericanos es el evento que alberga las competencias deportivas, en el que participan atletas del continente americano, buscando clasificar a los juegos olímpicos a celebrarse a nivel mundial un año después. La ciudad elegida para los panamericanos es la encargada de organizar aproximadamente 400 eventos deportivos en los que participan más de 8,500 personas, entre atletas, entrenadores, oficiales y miembros de las distintas delegaciones. Además de las competencias deportivas, la ciudad debe garantizar las condiciones adecuadas para recibir cerca de medio millón de visitantes durante el periodo comprendido del evento (Expansión, 2011).

La celebración de los juegos panamericanos en Guadalajara se utilizó por parte del gobierno municipal, estatal y federal, como plataforma para mejorar la imagen que se tenía del país y de la ciudad para impulsar el turismo nacional e internacional. Por tal motivo, se integraron en los objetivos específicos dentro del “Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030”, la construcción de nueva infraestructura urbana, la rehabilitación de la infraestructura vial, centros históricos, principales atractivos turísticos, y el mejoramiento de los servicios públicos para incrementar la futura atracción turística (Secretaría de Planeación del Gobierno de Jalisco [SEPLAN], 2012, pág. 40).

Una de estas mejoras en la movilidad urbana fue la novedosa idea, por parte del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Transporte (OCOIT), de implementar un servicio nocturno de transporte público, con lo cual no solo mejoraría la movilidad de los ciudadanos, sino que también beneficiaría la imagen de la ciudad durante los juegos panamericanos. Fue

así, que el Gobernador del estado de Jalisco Emilio González Márquez, el 29 de agosto de 2011 presentó la primera etapa del sistema de transporte público llamado “Búho Nocturno” el cual operaría en los principales corredores viales del ÁMG (Gobierno de Jalisco, 2011).

El novedoso transporte público nocturno fue inaugurado el día 23 de septiembre de 2011 en el ÁMG, por parte del titular de la Secretaría de Vialidad y Transporte (SVT), Diego Monraz Villaseñor. El servicio de transporte público trabajaría en un horario de las 23:00 a las 5:00 hrs., con rutas circulando sólo por las principales avenidas de la ciudad, independientemente del origen o destino del usuario (Gobierno de Jalisco, 2011).

En palabras del secretario de vialidad y transporte, Diego Monraz:

[...] el objetivo del Búho Nocturno es generar un ahorro económico en los traslados de los trabajadores que en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) laboran en horario nocturno; disminuir los accidentes de tránsito por la ingesta de alcohol, en las actividades nocturnas de diversión, turismo u ocio, así como apoyar la reactivación económica de los Centros Históricos de la ZMG (Gobierno de Jalisco, 2011).

El OCOIT en conjunto con el Centro Estatal de la Investigación del Transporte (CEIT), determinaron mediante estudios de viabilidad la necesidad de 46 unidades en servicio, distribuidas en 10 rutas con 277 paraderos, mismas que daban una cobertura de 309.3 kilómetros y beneficiarían a poco más de un millón de ciudadanos en la ZMG según los estudios antes mencionados. El horario de servicio iniciaba a las 23:00, con una frecuencia de paso de 25 a 30 minutos en promedio, terminaba a las 05:00 horas del día siguiente y el costo por pasaje era de solo \$10 pesos (\$0.50 usd) (Gobierno de Jalisco, 2011).

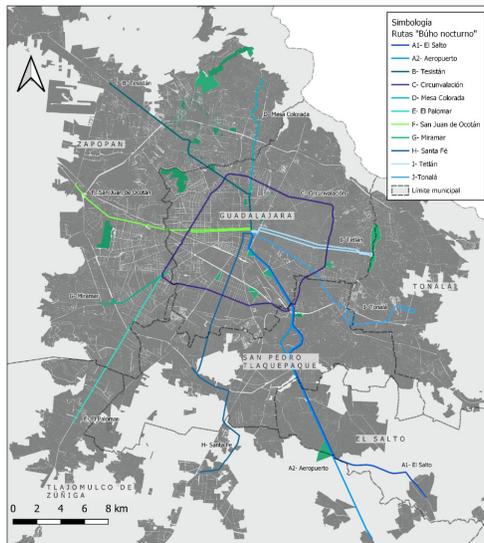
Con relación a la seguridad, los autobuses estaban dotados de tres cámaras de vigilancia y torretas de identificación, el cobro del pasaje por su parte se realizaba mediante alcancías de pago automático las cuales cobraban el importe exacto y evitaban que los conductores manipularan dinero en efectivo. Con el tema de los paraderos se realizó un trabajo de ubicación y adecuación en zonas concurridas, iluminación adecuada

para facilitar los ascensos y descensos de los usuarios de manera segura, así como la instalación de tableros con los horarios aproximados de paso con la finalidad de evitar la espera del usuario por tiempo prolongado durante la madrugada (Gobierno de Jalisco, 2011).

El Búho Nocturno no funcionó con nuevos permisos para los transportistas, solamente se dio una autorización especial para que aquellos que durante el día daban servicio ampliaran su horario y se ajustaran a los derroteros nocturnos (Gobierno de Jalisco, 2011). Como terminal base se eligió la zona conocida como “los dos templos”, ubicada en el corazón de la ciudad, en el cruce de las Avenidas Revolución y 16 de septiembre, pues se consideró como un espacio concurrido entre los habitantes y cercano a diversas avenidas que podrían facilitar la conexión con las distintas zonas de la ciudad.

La conformación inicial de las rutas quedó de la siguiente manera (Figura 3):

Figura 3.
Rutas del “Búho Nocturno”



Fuente: Elaboración propia con información de OCOIT.

Poco más de tres meses después de iniciar el servicio del Búho Nocturno, el día 3 de enero del 2012, el secretario Diego Monraz anunció que lejos de eliminar alguna de las 10 rutas, se realizaría una ampliación en la cobertura de la Ruta G (Miramar-Mariano Otero-Plaza del Sol), aumentando 15.68 km desde plaza del sol para llegar hasta el centro de Guadalajara por Avenida Mariano Otero-Niños Héroes-16 de septiembre cubriendo así un total de 25.4 km. Por su parte la Ruta E (Plaza Palomar-López Mateos-Plaza del Sol), aumentaría su cobertura 8.66 km por Prolongación López Mateos Sur hasta San Agustín para tener un total de 26.2 km de longitud. Estos cambios entrarían en vigor a partir del 16 de enero del 2012 con la finalidad de lograr consolidar las rutas con menos usuarios hasta ese momento en el servicio nocturno (Gobierno de Jalisco, 2012).

El día 4 de abril de 2012 el costo del pasaje aumentó en un 50%, pasando de \$10 a \$15 pesos (\$0.75 usd) por viaje. Después de que a mediados del mes de marzo 15 unidades dejaron de prestar el servicio en algunas rutas debido a que los camioneros manifestaban que no habían obtenido ganancias en los poco más de seis meses de operación que tenía el Búho Nocturno. Además del aumento en la tarifa se modificaron los días de operación y se redujeron las horas de servicio, pues en el horario de 3:00 a 5:00 los camiones viajaban con un mínimo de pasajeros, según comentaba Fernando Soto, director de la Mutualidad de Transporte Urbano (MUTUJAL) (El Informador, 2012A).

Con la reducción del número de unidades, los días de servicio y el aumento en la tarifa para disminuir los gastos de operación, se tomó la decisión por parte de SVT de eliminar las rutas E y G con el argumento de que no existía la suficiente demanda por parte de la ciudadanía (El Informador, 2012A). Esta disminución del número de rutas y un aumento en la frecuencia de paso de 30 a 45 minutos desencadenó una incertidumbre entre los usuarios, pues las rutas sobrevivientes no circulaban todos los días o incluso cuando el número de pasajeros era mínimo los conductores optaban por no completar el derrotero establecido (Escamilla, 2013).

Poco a poco fueron disminuyendo las unidades que prestaban el servicio y, por consiguiente, las rutas fueron desapareciendo. Para di-

ciembre del 2012, el organismo paraestatal Sistema de Transporte de la Zona Metropolitana (SISTECOZOME) retiró sus 21 unidades, y en enero del 2013 la Alianza de Camioneros sacó las 15 unidades que había prestado para el servicio nocturno (Escamilla, 2013).

Con el retiro de la mayoría de las unidades que prestaban el servicio nocturno, Servicios y Transportes (SYT) que en ese momento era propiedad del estado de Jalisco, con sus 10 unidades había quedado a cargo de seguir realizando los viajes del “búho nocturno” después de las 11 de la noche, por lo que se repartieron las unidades entre las rutas con mayor demanda hasta ese momento (Figura 3) (Ruta B, C, H, I, J) (Escamilla, 2013).

En marzo del 2013 con la salida del Partido Acción Nacional (PAN) del poder ejecutivo del estado y la entrada del Partido Revolucionario Institucional (PRI) se vieron cambios en distintos organismos incluidos el OCOIT y el CEIT, los cuales fueron fusionados para crear el IMTJ a quien le fueron adjudicadas las facultades y funciones de los anteriores con respecto a la movilidad y transporte (Gobierno del Estado de Jalisco, 2013). Con la nueva administración la prioridad del transporte público fue concentrada en el reordenamiento de rutas diurnas y el transporte nocturno fue marginado, por lo que se tomó la medida de dejar de prestar el servicio, extinguiendo de esta manera al Búho Nocturno.

Metodología

La investigación se realizó bajo la metodología cualitativa. Para la recopilación de la información se han utilizado las siguientes técnicas cualitativas: la entrevista semiestructurada y la investigación documental. Se trató de un muestreo teórico. En este caso de estudio, se previó una muestra heterogénea considerando el género, más no fue así con características como estrato social, etnia, religión, escolaridad, edad; solamente se consideraron dos características género y que fueran usuarios por lo menos en una ocasión durante el tiempo que estuvo vigente el servicio.

Tabla 1.
 Usuarios del *Búho Nocturno* entrevistados

Nombre y edad	Género	Usuario	Entrevista mediante	Origen (colonia y municipio)	Destino (colonia y municipio)	Ruta	Motivo de viaje
Karina, 28 años	Fem.	Aislado	Video llamada	Centro, Guadalajara	La Loma, Guadalajara	J	Recreativo
Gabriela, 61 años	Fem.	Frecuente	Llamada telefónica	Centro, Guadalajara	Loma Dorada, Tonalá	J	Trabajo
Susana, 44 años	Fem.	Frecuente	Video llamada	Centro, Guadalajara	Polanquito, Guadalajara	H	Trabajo Recreativo
Lorena, 33 años	Fem.	Frecuente	Video llamada	Centro, Guadalajara	Blanco y Cuéllar, Guadalajara	I	Recreativo Trabajo
Steven, 24 años	Mas.	Aislado	Llamada telefónica	San Juan de Ocotán, Zapopan	López Cotilla, San Pedro Tlaquepaque	F	Recreativo
Marco, 31 años	Mas.	Aislado	Video llamada	Ciudad del Sol, Zapopan	El palomar, Tlajomulco de Zúñiga	E	Trabajo
Giovanni 27 años	Mas.	Frecuente	Llamada telefónica	La Aurora, Guadalajara	El Refugio, Tlajomulco de Zúñiga	A2	Recreativo
Jhosimar, 35 años	Mas.	Aislado	Video llamada	Ladrón de Guevara, Guadalajara	Oblatos Guadalajara	C	Recreativo
David, 28 años	Mas.	Frecuente	Video llamada	Santuario, Guadalajara	Auditorio, Zapopan	D	Recreativo
Adrián, 25 años	Mas.	Aislado	Video llamada	Cuauhtémoc	Centro, San Pedro Tlaquepaque	C	Cuidado

Fuente: Elaboración propia.

Asimismo, la sistematización de la información fue realizada mediante la categorización axial y el análisis se realizó con apoyo del *software* de análisis cualitativo Atlas.Ti.

Hallazgos. El vuelo del *Búho Nocturno*

Para una adecuada organización, los principales hallazgos se han dividido en tres secciones para abordar las etapas cronológicas en las que el búho nocturno se fue desarrollando en el AMG: Implementación, Consolidación y Cancelación. La primera etapa, la implementación, se asoció con la categoría de “Condiciones de uso del búho nocturno” pues es ahí cuando surge la efervescencia de la población por conocer en qué condiciones se da la prestación de un servicio. Al mismo tiempo es en esta etapa cuando deben realizarse los ajustes necesarios para afrontar las deficiencias que pudieron surgir y prevenir futuras para, con ello, consolidar el proyecto.

La segunda etapa, la consolidación, incluye el análisis de la categoría “Apropiación del Búho Nocturno”, pues es aquí cuando se pueden percibir ciertos comportamientos asociados con el fenómeno de la apropiación, por ejemplo, la identidad social con el medio de transporte en cuestión, el apego simbólico, la complacencia a las necesidades de movilidad de la sociedad o inclusive crear, promover y fortalecer la interacción social. Por último, llegamos a la etapa de cancelación donde se analiza a partir de la categoría nombrada como “Cancelación del Búho Nocturno”, donde se rescatan cuáles aspectos fueron ignorados durante la gestión, y que desencadenaron en la extinción del servicio, mientras paralelamente se desarrollaban cambios políticos en el gobierno estatal. Finalmente, se busca indagar cuáles fueron las implicaciones sociales que derivaron de dicha etapa, de las cuales algunas fueron expresadas por los usuarios durante las entrevistas.

La implementación

El principal objetivo del búho nocturno fue “generar un ahorro económico en los traslados de los trabajadores que en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) laboran en horario nocturno” (Gobierno de Jalisco, 2011) así lo declaró el secretario de Vialidad y Transporte, Diego Mon-

raz Villaseñor, durante la presentación del sistema de transporte público nocturno. Esta premisa fundamental en el discurso de las autoridades, de alguna manera se cristalizó en las experiencias de las personas que fueron usuarios de este transporte, por citar a uno de ellos:

Llegué a ahorrarme mucho dinero porque sí lo usaba varios días mientras existió, en lugar de usar un taxi pagaba los \$10 pesos (\$0.5 usd) y el camión [autobús] me dejaba muy cerca de mi casa. Entonces pues en lo económico si llegué a ver beneficio principalmente... porque de gastarme \$100 pesos en un taxi, que era lo que cobraba más o menos de mi trabajo o de la casa de mi novia a mi casa, pues sólo me gastaba \$10 o \$15 y mejor utilizaba el Búho Nocturno (David, 28 años).

Esta asequibilidad en el costo de la tarifa del transporte nocturno, al parecer trajo consigo ciertos beneficios para quienes utilizaban el Búho Nocturno. El beneficio económico fue compartido por la mayoría de las personas participantes en la investigación, aquí otra experiencia:

Pues beneficio para mí, poderme transportar a un precio más barato, porque en ese tiempo no había Ubers³ ni nada, pero los taxis igual te cobraban tarifas más caras, entonces del lado de lo económico pues me servía mucho, y pues yo creo que en general a todos [como sociedad] el lado económico te salía mucho más barato estarte moviendo en ese camión que estar tomando taxi (Adrián, 25 años).

Los usuarios consideraron que el costo del servicio era justo y en comparación específicamente con el taxi, que en la mayoría de los casos era la **otra opción para resolver su necesidad de transporte**, había bastante diferencia; aunque es necesario aclarar que algunas de las entrevistadas mencionaron haber sufrido algún tipo de acoso a bordo de un taxi o que utilizarlos les provocaba miedo:

3 Servicio de taxi mediante aplicación celular.

De plano mi última opción era el taxi, yo prefería usar el camión, el taxi me daba mucho miedo (Susana, 44 años).

Yo por ejemplo casi no utilizo taxis de noche cuando ando sola porque me han acosado y sientes un miedo de que en cualquier momento te hagan algo, entonces solo los uso cuando voy acompañada (Karina, 28 años).

Con lo cual podemos inferir que además del costo, uno de los aspectos más importantes es **la percepción de seguridad abordo** del medio de transporte, particularmente para el género femenino. Concerniente a esta medida para el Búho Nocturno, en el momento de la presentación de éste, “Monraz Villaseñor detalló que cada unidad contará con tres cámaras de vigilancia y torretas de identificación, así como alcancías de pago automático, que impiden tener acceso al efectivo” (Gobierno de Jalisco, 2011, parr. 9). Estas medidas en opinión de los usuarios fueron un tanto endebles, a pesar de que se enfatizó por parte de Flavio Tavera Muñoz, director del OCOIT, “que era un tema importante y que la ciudadanía lo tenía presente” (El Informador, 2011a, parr.3) tres días después de inaugurado el servicio. Respecto al tema, en su momento el diputado del Partido Verde, Enrique Aubry, señaló que era prioritario “garantizar la seguridad a los usuarios [del Búho Nocturno] dentro y fuera de las unidades” (El Informador, 2011b). A pesar de ello, nunca se sumaron otras medidas que fortalecieran la seguridad en ningún ámbito.

Siempre había como cierto aire de inseguridad a bordo del camión, todos nos veíamos con cierta desconfianza y pues no tenías la seguridad de que no te fuera a pasar algo, todos íbamos algo tensos por lo mismo, lo único que recuerdo como medida de seguridad era la camarita arriba del camión y que pues el pasaje lo echabas en una cajita [alcancía] (...) pero las unidades no estaban bien iluminadas, la mayoría tenían luces muy tenues o sólo encendían la mitad, entonces íbamos siempre a media luz (David, 28 años).

Relataban algunos usuarios que la sensación de temor era constante, sobre todo por la falta de iluminación a bordo de las unidades.

Los autobuses generalmente iban casi sin luz adentro, se sentía que casi todos íbamos pues asustados, no sabíamos que esperar hasta de los mismos pasajeros (Gabriela, 61 años).

De esta primera categoría es posible aseverar que desde la planificación y el diseño de una política como es la implementación del transporte público nocturno, es crucial comprender las realidades contextuales donde se enmarcará el proyecto, para el caso del ahorro económico y de la atención a la seguridad, no es suficiente con medidas aisladas; en este caso, colocar luces al interior de las unidades. Es crucial comprender el transporte como un elemento de la movilidad cotidiana, en este caso, la nocturna, sin embargo, asumir a la movilidad como un proceso integral que involucra aspectos del entorno, no solo de los transportes.

La consolidación

Justo al inicio del segundo semestre del Búho Nocturno, que se considera el periodo de consolidación, se realizaron algunos cambios y adecuaciones en la manera en la prestación el servicio. Todos los cambios fueron muy relevantes con respecto a la manera en que el usuario venía utilizando el transporte y por lo tanto generó un nuevo ciclo de adaptación entre usuario y servicio. El primero de ellos se realizó, según la información del periódico (El Informador, 2012A), el día 31 de marzo del año 2012, donde se anunciaba un aumento del 50% en el costo de la tarifa, pasando de \$10 (\$0.50 usd) a \$15 pesos (\$0.74 usd).

En los poco más de seis meses de operación del Búho Nocturno (arrancó el 23 de septiembre de 2011) los camioneros no han obtenido ganancias, incluso hay pérdidas, muestra de ello es que hace dos semanas 15 unidades del Frente Unido de Subrogatarios y Concesionarios del Transporte Público, dejaron de prestar el servicio al no resultar redituable (Fernando Soto Casillas, director de la Mutualidad de Transporte Urbano de Jalisco (MUTUJAL)(*idem*)).

Este aumento a la tarifa fue la primera adecuación que implementó la SVT, lo cual trajo consigo **inconformidades** entre algunos usuarios según las manifestaciones de los entrevistados, si bien estaban conscientes que este ajuste se hacía para seguir prestando el servicio y mantener el sueldo de los choferes, también consideraban que el servicio seguía con ciertas carencias sin resolver.

Me parece que es justo porque también hay que pensar, por ejemplo, en el sueldo del chofer. No es fácil trabajar de madrugada, y yo creo que se tenía que remunerar mejor que trabajar en el día (Steven, 24 años).

Consideraban que, si bien el costo de la tarifa seguía siendo aceptable, en la mayoría de los casos, era necesario utilizar taxi para llegar a su destino, pues el Búho Nocturno ciertas ocasiones estaba ausente. Con lo cual, el servicio poco a poco comenzó a perder **credibilidad** ante los usuarios.

El búho cuando pasaba servía sólo para acercarte a la zona donde vivías, pero muchas veces no era seguro que pasara, y además de la bajada tenías que caminar o usar taxi. Esas ocasiones en que no pasaba era pagar taxi o juntarte con otros para cooperarse y pagar el taxi hacia el rumbo, pero no te quedaba de otra (Susana 44 años).

Estos cambios, representan la débil planeación y gestión de esta política de transporte, causando incertidumbre en quienes comenzaban a apropiárselo. Las inconsistencias y debilidad de la operación correspondían a un transporte nocturno diseñado para prestar el servicio durante una temporada atípica, pero no para ser parte de la cotidianidad de los habitantes del Área Metropolitana de Guadalajara. Un transporte que en su momento benefició a quienes estaban de visita y no a quienes habitan y transitan a diario la nocturnidad. Lo anterior, se puede cristalizar en el concepto de *marketing* urbano, cuando las ciudades son potenciadas hacia el exterior y no al interior de ellas (Guerra, 2017).



La cancelación del *Búho Nocturno*

La tercera etapa venía decayendo con el transcurso del tiempo. Esto fue resultado de las pocas atenciones a las problemáticas de fondo como la puntualidad, la seguridad y la desinformación de las rutas, la certeza en la frecuencia de paso y el seguimiento de los derroteros marcados.

Si realizamos un análisis sobre cómo percibieron los habitantes del AMG la cancelación del Búho Nocturno basándonos en los aspectos negativos y positivos de éste, pudimos rescatar algunos comentarios que resultaron interesantes. En algunos casos se percibió cierto desinterés respecto al tema, pues como se vio algunos de los usuarios fueron desvinculándose poco a poco del servicio y en el momento en que fue cancelado no existía interés alguno, por lo cual al hablar del periodo posterior a la cancelación se percibió cierta indiferencia.

Cuando me enteré de que desapareció el Búho puedo decir que a mí no me afectó, porque ya no era usuaria (Susana 44 años).

Pues no me cambió mucho [mis actividades] porque ya cuando se canceló prácticamente ya no lo utilizaba, entonces para mí no me afectó ya en nada (Adrián, 25 años).

Otros usuarios comentaron que sería interesante la existencia de un nuevo servicio nocturno pero que, a diferencia del búho nocturno, si atendiera ciertos puntos específicos como la puntualidad, la seguridad o la accesibilidad.

Que mejoren las paradas para que uno se sienta seguro, me refiero a darles mantenimiento, que tengan iluminación, que la policía haga recorridos por las calles donde circulen las rutas y también que se tenga la seguridad de que los camiones pasen, porque no puedes estar a medianoche esperando un camión sin saber si va a pasar en 10 minutos, 20 minutos o nunca, y como mujer pues menos (Gabriela, 61 años).

Esta reflexión nos deja ver algunos aspectos por los que quizá los usuarios fueron disminuyendo la cotidianidad de uso del Búho Nocturno. Pues es entendible, que no se puede estar durante la madrugada en condiciones de oscuridad, esperando un transporte el cual no se tiene la certeza de paso. Con lo cual se vuelve una práctica de riesgo y es preferible modificarla para evitar ser víctima de cualquier delito.

Conclusiones

Al adentrarnos en las investigaciones para conocer cuáles son los factores que inciden en el uso de los distintos medios de transporte, sobresalen en cantidad aquellas que tienen como eje al automóvil particular (Tzanetatos, 2018; Capron y López, 2016). Por otra parte, aquellas investigaciones relacionadas con los transportes públicos de pasajeros están centradas en aquellos factores que determinan un mayor o menor uso del transporte colectivo; destacando hábitos de uso, categorías de usuarios, frecuencias de uso, porcentaje de sus ingresos destinados solventar sus viajes, la oferta de medios de transporte alternos, motivaciones personales y sociales, etc. (García, 2005; Calonge y Aceves, 2019). Kaufmann *et al.* (2004) introducen el concepto de motilidad, el cual, con base en tres dimensiones, puede determinar cómo un individuo o varios hacen uso y apropiación de cierta movilidad espacial, para el caso de la presente investigación partiremos en búsqueda de aquellos determinantes con respecto al transporte público nocturno. La primera dimensión es el “acceso”, el cual se refiere desde el punto de vista del usuario, a la facilidad o dificultad que tiene utilizar el medio de transporte que estamos analizando, por ejemplo, la posición socioeconómica para cubrir el valor de la tarifa, el género, el sexo, la edad, la gama de alternativas en similares condiciones que tiene el usuario para realizar esa misma movilidad, la dificultad contextual que puede presentarse, los horarios en los que se presta el servicio, la frecuencia de uso o de paso de las unidades.

La segunda dimensión es la “competencia”, misma que se entiende como las habilidades y capacidades del usuario, y que se encuentran relacionadas de manera directa con las otras dimensiones (el acceso y la apropiación). A su vez la competencia comprende tres aspectos

fundamentales: capacidad física, habilidad adquirida y habilidad organizacional. La capacidad física habla de las cualidades necesarias de un sujeto para realizar una actividad con ciertas características como la velocidad, resistencia o fuerza. La habilidad adquirida comprende aquellos conocimientos que el usuario va construyendo con elementos como reglas, comportamientos conductuales, espacios o tecnología, por ejemplo, el uso de tarjetas para realizar el pago, conocer los derroteros de las diferentes rutas, la clasificación de asientos a bordo o el transbordo entre los diferentes transportes. La tercera y última dimensión de la motilidad, es la “apropiación”, quizá es la más sencilla de describir de las tres, pero es la que requiere un mayor grado de complejidad al momento de analizar por todos aquellos elementos que se deben cumplir para definir su existencia. Para Kauffman *et al.* (2004:750) la apropiación se puede entender como la integración de experiencias, hábitos, estrategias, aspiraciones, motivos, valores e influencia, entre el individuo (o grupo de ellos) y el transporte público; además, ya sea por su existencia o inexistencia puede tener repercusiones positivas o negativas en el territorio o sociedad que pretendemos analizar.

Gran parte de lo anterior, se puede ver cristalizado en la falta de apropiación del Búho Nocturno. La cancelación de varias rutas determinó el rumbo del búho nocturno pues a pesar de nunca se generaron estrategias para fomentar transbordos entre líneas de servicio, la amplia cobertura permitía llegar a gran parte de la mancha urbana. La fiabilidad del proyecto no volvió a reivindicarse a pesar de los esfuerzos políticos por mantener algunas rutas trabajando. Tantos cambios incitaron a los usuarios a buscar otras alternativas para solventar sus traslados. Con ello, en un periodo muy corto la afluencia de pasajeros del búho nocturno descendió considerablemente y fue muy notable la falta de interés por parte de la población, por lo que los transportistas se vieron afectados inmediatamente al ver reducidos sus ingresos, desencadenando en el retiro de las unidades que prestaban el servicio nocturno. Ante la reducción tan numerosa de unidades que prestaban el servicio, éste comenzó a agonizar y se volvió insostenible. Al momento de realizarse el cambio político al frente del estado y de las decisiones con respecto a la movilidad, evidentemente el servicio fue cancelado de manera inmediata.

A escala social, pasó desapercibido por la gran mayoría ante la poca difusión que tuvo, con lo que su ausencia no provocó mayores alteraciones en las actividades de la población en general. Y es que no es posible experimentar como una pérdida, un servicio de transporte que no fue accesible y que sólo se utilizaba aisladamente, pues en la mayoría de los casos nunca se pudo integrar a las dinámicas diarias de cada habitante, pues no se tenía la certeza de poder utilizarlo. Por lo tanto, es difícil para los usuarios emitir opiniones con profundidad al respecto de algo que no generaba un sentido de apropiación lo cual es el fondo de la problemática. Este medio de transporte no llegó a satisfacer las necesidades básicas de movilidad a partir de un transporte público, mencionadas (en el Cap II, apartado 3.2) por Miralles Guasch (2002) pues las rutas cambiaban constantemente, no se tenía certidumbre de cuándo pasaría y por consiguiente cuándo se podría llegar al destino requerido. Es así que determinamos que nunca existió una interconexión real de la ciudad a través del Búho Nocturno, y se concluye que no existió una apropiación del éste

Se podría pensar que parte del lanzamiento de dicho sistema de transporte nocturno respondió una vez a un discurso formulado en el marco de los eventos deportivos de aquellos años, con la finalidad de posicionar la ciudad como a la vanguardia en temas de transporte público y movilidad, perdiendo de vista la funcionalidad para quienes habitan y transitan la ciudad cotidianamente.

Bibliografía

- ARCHIVO LABCDMX 2013-2018. (25 de julio de 2018). Vimeo. Obtenido de NOCHEBÚS CDMX: <https://vimeo.com/281661952>
- ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA. “NitBus”. En *ambmobilitat.cat*, s/núm. España: AMB. (consultado el 01 de septiembre de 2021). Disponible en <https://www.ambmobilitat.cat/Principales/BusquedaNitBus.aspx>
- ARELLANO, Mónica (2018). “La Ciudad de México implementa sistema de transporte nocturno: Nochebús Insurgentes”. En *ArchDaily*,

- s/núm. México: ArchDaily de México. (consultado el 01 de septiembre de 2021). Disponible en <https://www.archdaily.mx/mx/898923/la-ciudad-de-mexico-implementa-sistema-de-transporte-nocturno-nochebus-insurgentes>.
- BACHMANN, Ch., LE GUENNEC, N. (1995). *Violences urbaines: ascension et chute des classes moyennes à travers cinquante ans de politique de la ville*. Francia: Albin Michel.
- BILBAO VILLA, Ainara. (2020). “La noche efímera: creación y evolución de la imagen urbana nocturna de Barcelona en el contexto del festival de iluminación LLum BCN”. España: Universidad Politécnica de Cataluña.
- BOLAÑOS BRICEÑO, Jorge y ARIZA MARÍN, Leidy (2017). “Nocturnidad, ciudades 24 horas y sus efectos socioambientales”. En *Revista Bitácora Urbano Territorial*, núm. 143. Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- CALONGE REILLO, Fernando (2019). *Hacia la periferia: las movi- lidades de las clases populares*. México: Universidad de Guadalajara.
- CALONGE REILLO, Fernando, y ACEVES ARCE, Rodolfo. (2019). “Viajando por sectores no centrales del Área Metropolitana de Guada- lajara, México. La escasez de recursos y de alternativas de transporte como condicionantes de la exclusión social”. En *Sociológica*, núm. 96. México: UAM.
- CAPRON, Guénola y PÉREZ LÓPEZ, Ruth (2016). “La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metro- politana del Valle de México”. En *Alteridades*, núm. 52. México: UAM. Disponible en https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_art- text&pid=S0188-70172016000200011
- DÁVILA, Julio y BRAND, Peter (coord.) (2012). *Movilidad urbana y pobreza: Aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia*. Colombia: The Development Planning Unit y Universidad Nacional de Colom- bia. Disponible en https://www.ucl.ac.uk/bartlett/development/sites/ bartlett/files/migrated-files/Davila_2012_Movilidad_urbana_y_po- breza_UCL_UNAL_0.pdf
- DÍAZ, J., BOTELLO, B., y AMAYA, F. (2009). *Otear el registro de la movilidad local*. México: Amaya Ediciones.

- EL INFORMADOR, (2013). “Pese a pérdidas, el Búho Nocturno seguirá operando” En *El Informador*, sin núm. México. Disponible en <https://www.informador.mx/Jalisco/Pese-a-perdidas-el-Buho-Nocturno-seguira-operando-20130212-0240.html>
- EL INFORMADOR, (2011a). “Saldo blanco en los tres primeros días del transporte nocturno”. En *El Informador*, sin núm. México. (Consultado el 20 de agosto de 2022). Disponible en <https://www.informador.mx/Jalisco/Saldo-blanco-en-los-tres-primeros-dias-del-transporte-nocturno-20110926-0071.html>.
- EL INFORMADOR, (2011b). “Estiman tres meses para consolidación del Búho Nocturno”. En *El Informador*, sin núm. México. Disponible en <https://www.informador.mx/Jalisco/Estiman-tres-meses-para-consolidacion-del-Buho-Nocturno-20110925-0203.html>.
- EL INFORMADOR, (2012a). “Transportistas justifican aumento a la tarifa del Búho Nocturno”. En *El Informador*, sin núm. México. Disponible en <https://www.informador.mx/Jalisco/Transportistas-justifican-aumento-a-la-tarifa-del-Buho-Nocturno-20120331-0113.html>.
- EL INFORMADOR, (2012b). “Esta noche aumenta la tarifa del Búho Nocturno”. En *El Informador*, sin núm. México. Disponible en <https://www.informador.mx/Jalisco/Esta-noche-aumenta-la-tarifa-del-Buho-Nocturno-20120404-0191.html>.
- EL INFORMADOR, (2012c). “Estudian cómo ampliar el Búho Nocturno”. En *El Informador*, sin núm. México. Disponible en <https://www.informador.mx/Jalisco/Estudian-como-ampliar-el-Buho-Nocturno-20120924-0246.html>.
- ESCAMILLA, Héctor, (2013). “Búho Nocturno, especie en peligro de extinción en Guadalajara”. En *Publimetro*, sin núm. México: Metro World News. Disponible en <https://www.publimetro.com.mx/mx/guadalajara-noticias/2013/08/15/buho-nocturno-especie-peligro-extincion-guadalajara.html>.
- EXPANSIÓN, (2011). “Panamericanos 2011”. En *Expansión*, sin núm. México: Grupo Expansión. Disponible en <https://expansion.mx/expansion/2011/09/14/panamericanos-2011>.

- GARCÍA, Pablo. (2005). “Una aproximación microeconómica a los determinantes de la elección del modo de transporte”. En *Revista Latinoamericana de Desarrollo Económico*, núm. 4. Bolivia: Universidad Católica Boliviana “San Pablo”. Disponible en http://www.scielo.org.bo/scielo.php?pid=S2074-47062005000100002&script=s-ci_abstract&tlng=pt.
- GOBIERNO DE JALISCO (2013). “Artículo 8 Fracción VI - Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco - IMTJ”. En *Transparencia.info.jalisco*, sin núm. xx. México. Disponible en <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/articulo-8-fraccion-vi/367>.
- GOBIERNO DE JALISCO (2011). “Sistema de Transporte Nocturno “Búho Nocturno” Zona Metropolitana de Guadalajara”. En *noticiasdelgobiernodejalisco.blogspot*, sin núm. xx. México. Disponible en <http://noticiasdelgobiernodejalisco.blogspot.com/2011/08/sistema-de-transporte-nocturno-buho.html>.
- GOBIERNO DE JALISCO (2012). “Anuncia SVT reforzamiento de “Búho Nocturno” y resultados de operativos por temporada de cembrina”. En *noticiasdelgobiernodejalisco.blogspot*, sin núm., México. Disponible en <http://noticiasdelgobiernodejalisco.blogspot.com/2012/01/anuncia-svt-reforzamiento-de-buho.html>.
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO (sin fecha). “Título”. En *Ste.cdmx.gob.mx*, sin núm. México. Disponible en <https://www.ste.cdmx.gob.mx/servicios/servicio/nochebus>.
- GUTIÉRREZ, Andrea (2012). “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte”. En *Bitácora Urbano Territorial*, núm. 21 (2). Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- INEGI (2021). “Censo de Población y Vivienda 2020”. En *Inegi.org.mx*, sin núm., México. Disponible en <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020>.
- INSTITUTO DE INFORMACION, ESTADISTICA Y GEOGRÁFICA DE JALISCO (IIEG), (2021). “Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) Principales resultados para Jalisco marzo 2021”. En INSTITUTO DE INFORMACIÓN, ESTADÍSTICA Y GEOGRÁFICA DE JALISCO (IIEG), sin núm. México. Disponible

en https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2021/04/Ensu_Ficha_informativa_mar2021.pdf.

JACOBS, Jane (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. México: Random House Inc.

KAUFFMAN, Vicent., BERGMAN, Manfred, JOYE, Dominique (2004). “Motility: Mobility as Capital”. En *International Journal of Urban and Regional Research*, núm. 28 (4). Estados Unidos: John Wiley & Sons, Inc.

Murray, Adam (s/f). “TFL Night Bus Routes”. En *London Bus Routes*, sin núm. Inglaterra. Disponible en <https://londonbusesbyadam.zenfolio.com/london-night-bus-routes>.

MCSHANE, Clay (1994). *Down the asphalt path. The Automobile and the american city*. Estados Unidos: Columbia University Press.

MIRALLES GUASCH, Carme (2002). *Ciudad y Transporte, el binomio imperfecto*. España: Editorial Ariel.

MONKKONEN, Eric (1988). *America Becomes Urban: the Development of U. S. Cities and Towns, 1780-1980*. Estados Unidos: University California Press.

United Nations Settlements Programme (2022). “Reporte Mundial de las Ciudades 2022: Visualizando el futuro de las ciudades”. En ONU HABITAT Por un mejor futuro urbano, sin núm. Kenya: United Nations Settlements Programme (UN-Habitat). (consultado el 16 de agosto de 2022). Disponible en <https://onuhabitat.org.mx/WCR/#Introduction-section>.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN DEL GOBIERNO DE JALISCO [SEPLAN]. (2012). Programa especial 22. Juegos Panamericanos. Jalisco, México.

SEIJAS, Andreina. (11 de 08 de 2016). La noche como oportunidad de revitalización urbana en América Latina. Asunción, Paraguay. Recuperado el 19 de agosto de 2022, de <https://www.youtube.com/watch?v=a05hCUliQ9k>

SEIJAS, Andreina (2015). “El despertar de las Ciudades Nocturnas latinoamericanas”. En *IQLatino*, sin núm. Disponible en <https://iqlatino.org/ciudades-nocturnas/>.

- Sistema de Tren Eléctrico Urbano (s/f). “Mi Macro”. En Siteur.gob.mx, sin núm. México. Disponible en <http://www.siteur.gob.mx/index.php/sistemas-de-transporte/mi-macro>.
- SOJA, Edward (1989). *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. Estados Unidos: Verso.
- Transilien (s/f). “Líneas de autobús nocturno Noctilien”. En *Transilien*, sin núm. Francia: Transilien SNCF. Disponible en <https://www.transilien.com/es/page-deplacements/lineas-de-autobus-nocturno-noctilien>.
- FERNÁNDEZ SILVA, Perla, SUÁREZ LASTA, Manuel, QUIROZ ROTHÉ, Héctor (coord.) (2018). *La movilidad en la Ciudad de México. Impactos, conflictos y oportunidades*. México: UNAM. Disponible en https://www.academia.edu/download/60292325/La_Movilidad_en_la_Ciudad_de_Mexico20190814-3658-1h8rww2.pdf#page=69.