

INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE OCCIDENTE

Reconocimiento de Validez Oficial de Estudios de nivel superior según
Acuerdo Secretarial 15018, publicado en el DIARIO OFICIAL DE LA
FEDERACIÓN EL 29 DE NOVIEMBRE DE 1976

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS SOCIOPOLÍTICOS Y JURÍDICOS

MAESTRÍA EN POLÍTICA Y GESTIÓN PÚBLICA



**IMPLEMENTACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DENOMINADO “BÚHO
NOCTURNO” EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA Y PUERTO
VALLARTA.**

TESIS PROFESIONAL

PARA OBTENER EL GRADO DE

MAESTRO EN POLÍTICA Y GESTIÓN PÚBLICA

Presenta

BERNARDO SÁNCHEZ GUTIÉRREZ

Asesor: Dr. Alejandro Mendo Gutiérrez

Tlaquepaque, Jal., Agosto de 2013

Dedicatoria

Este trabajo está dedicado a las personas que trabajan como servidores públicos de los diferentes niveles de gobierno, a los estudiantes y ciudadanos interesados en conocer una visión respecto a la práctica del ejercicio gubernamental en un tema de actualidad, relevancia y pertinencia.

Agradecimientos

Un profundo agradecimiento a quienes hicieron posible que concluyera este plan de estudios; a mis compañeros y profesores, especialmente al Dr. David Velasco Yáñez SJ, quien a través de sus clases, orientación y acompañamiento guiaron mi proceso de aprendizaje, formación y desempeño como servidor público.

A mi esposa, padres y hermanos, pues gracias a su apoyo ha sido posible llegar a este punto.

Resumen del trabajo

Este documento presenta el trabajo de grado para obtener el título en la Maestría en Política y Gestión Pública por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente. Se busca exponer por una parte, la experiencia profesional en el sector público y por otra una visión crítica del proyecto denominado “Búho Nocturno”. Este proyecto es una alternativa de movilidad nocturna que se ha implementado en la Zona Metropolitana de Guadalajara y Puerto Vallarta, como un modelo de movilidad que busca primero, dar apoyo a las personas con la necesidad de transportarse en la noche para llegar de sus trabajos a sus hogares y segundo, para fomentar el turismo en los centros históricos de la Zona Metropolitana, mantener la vida nocturna y la actividad productiva en Puerto Vallarta.

A lo largo del documento se presentan los elementos que el Gobierno de Jalisco tomó en consideración para impulsar el proyecto, con la perspectiva analítica de la formulación y el seguimiento de políticas públicas. Por lo tanto, se hace también una revisión teórica tanto de políticas públicas como de los criterios de movilidad sustentable y transporte colectivo que permite entender la decisión en el contexto en el cual se tomó.

Hacia el final, se plantea una crítica de los avances basado en las encuestas, las publicaciones en prensa y la percepción del público acerca del éxito, la utilidad y la pertinencia del proyecto, con el afán de proponer a manera de conclusiones algunos elementos para el soporte y la permanencia del proyecto más allá del contexto de transición política, debido al retorno del Partido Revolucionario Institucional al Gobierno Estatal de Jalisco en marzo de 2013.

Finalmente se presenta un apartado con la reflexión de la utilidad de los contenidos de la maestría, a nivel académico, en el contexto práctico de la toma de decisiones y

la formulación de una política pública de movilidad iniciada por medio del proyecto
Búho Nocturno.

Índice

1. Introducción	
1.1 Antecedentes del trabajo personal en el sector público	8
1.2 Sobre el proyecto “Búho Nocturno”	14
2. Contexto del problema y marco de referencia	
2.1 Antecedentes	19
2.2 Justificación	32
2.3 Marco teórico	36
2.3.1 Identificación del problema público	36
2.3.2 Teoría de políticas públicas: metodología para el seguimiento de un problema público	38
3. Estrategias y resultados del proyecto	
3.1 Estrategia para la atención al problema público	43
3.2 Resultados de la implementación	45
3.2.1 Resultados de la implementación en Puerto Vallarta	46
3.2.2 Resultados de la implementación en la ZMG	46
3.2.3 Resultados de las encuestas	47
3.3 Análisis Foda	58
4. Conclusiones	
4.1 Conclusiones sobre los resultados de la implementación del proyecto	63
4.2 Conclusiones sobre el impacto de la maestría en el campo profesional	66
5. Fuentes consultadas	
5.1 Publicaciones impresas	68
5.2 Fuentes electrónicas	69
6. Anexos	
6.1 Notas de prensa	72
6.2 Notas recuperadas de medios de comunicación	74

1. Introducción

Este documento presenta un reporte de experiencia profesional para concluir el proceso de estudios de la Maestría en Política y Gestión Pública del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO). El reporte busca, además de exponer la experiencia de trabajo en el sector público, exponer la vinculación entre el conocimiento adquirido por medio de la maestría y un proyecto específico denominado por el Gobierno del Estado de Jalisco como “Búho Nocturno”, mismo que promueve los servicios de transporte público en la noche.

En las siguientes páginas se describirá cuidadosamente en qué consiste el proyecto (que aún está en operación), cómo abona a una visión más inclusiva de la sociedad y cómo fortalece o no, la relación que existe entre el Estado y los ciudadanos a nivel local. En ese sentido este reporte es al mismo tiempo una presentación del proyecto pero, sobre todo un análisis crítico, bajo la óptica de las herramientas de construcción de políticas públicas que dan una respuesta asertiva a los problemas sociales vigentes.

Para efectos de claridad en los contenidos se ha decidido exponer el trabajo en cuatro grandes bloques; el bloque introductorio, que define los límites y los alcances del reporte, así como un resumen de la experiencia profesional en el sector público. Al mismo tiempo se presenta un apartado de marco de referencia para exponer los antecedentes y el contexto en el cual surge el proyecto. Se incluye algo de teoría que apunta a la identificación y seguimiento de un problema público y por ende, soporta la justificación de un proyecto con las características del “Búho Nocturno”.

También se presenta un apartado de estrategias y resultados del proyecto hasta el momento de redacción de este reporte y finalmente las conclusiones que permitirán al lector formular un juicio propio acerca de la viabilidad y la pertinencia del “Búho Nocturno” en el contexto actual.

Los contenidos de los cuatro apartados buscan, además de revelar los detalles del proyecto, vincular los hechos con los criterios de movilidad sustentable y construcción de políticas públicas en materia de transporte urbano colectivo, de modo que exista una referencia que permita entender al mismo tiempo, de dónde vienen las ideas, qué buscan y hacia dónde se dirigen.

En la redacción de este documento se ha tratado de que los apartados puedan ser leídos de manera independiente, para hacer más ágil y amena la lectura y facilitar la búsqueda de información relevante. En general el reporte está escrito de manera impersonal, como cualquier otro escrito académico, salvo el apartado “Antecedentes del trabajo personal”, que está redactado en primera persona por tratarse de asuntos relacionados con la trayectoria laboral de quien escribe. Es importante mencionar que el documento no tiene el formato ni el rigor de una tesis de grado, aunque sí se ha seguido un criterio académico sólido para su formulación y presentación. Las fuentes consultadas aparecen en la bibliografía y en los gráficos que aparecen a lo largo del reporte se indican las referencias correspondientes.

1.1 Antecedentes del trabajo personal en el sector público

Este apartado presenta los antecedentes personales de mi trabajo en el sector público a manera de recuento y su vinculación a mi decisión de cursar la Maestría en Política y Gestión Pública del ITESO.

En el sector público existe una dinámica profesional y personal compleja por la diversidad de perfiles y los diferentes grados de preparación de la gente que conforma las instituciones. Esta complejidad deriva directamente en las dinámicas de trabajo y las posibilidades que una persona tiene para escalar en el esquema organizacional de mando. En mi caso, los compañeros de trabajo por lo general contaban con una preparación académica comparable a la mía, pero en ocasiones con una mayor experiencia profesional y de vida que les permitía tener acceso a mejores oportunidades en lo que se refiere a los puestos de trabajo y al mismo tiempo tener un mejor nivel de influencia en la toma de decisiones. Podría decir que

eso fue en gran parte lo que me impulsó a estudiar este posgrado, sumado al deseo de mejorar mi desempeño en el servicio público y por lo tanto ascender profesionalmente. Otra de las motivaciones fundamentales fue la necesidad personal de estar a la altura de las responsabilidades que asumía, porque además de que veía un nicho de oportunidad para hacer mejor mi trabajo, también pensaba que el estudio es una herramienta muy valiosa para lograr implementar una dinámica de trabajo distinta, más innovadora y más profesional.

Para entonces mi carrera como servidor público tenía siete años de antigüedad, mismos que iniciaron con mi trabajo en el cuerpo de Guardabosques de Guadalajara en el año de 1992. Ahí trabajé como instructor y ascendí dos grados jerárquicamente alcanzando el puesto como asesor de la comandancia. Después fui asignado a la Dirección Operativa de la Dirección General de Seguridad Pública de Guadalajara, lugar en el que pasé de ser el chofer y escolta del Director Operativo, a secretario particular de dicha Dirección.

El contexto político de ese momento era un cambio de gobierno. Al interior de la dependencia existía un clima de incertidumbre porque se desconocía el tipo de perfiles directivos que se iban a promover. Al mismo tiempo era preocupante, más allá de la alternancia de grupos políticos, que a nivel local existía una colaboración evidente pero nunca reconocida entre la delincuencia y la administración particularmente en el área de Seguridad Pública. En ese periodo el partido político entrante, a falta de “cuadros” o personal bien capacitado para el trabajo, encomendó puestos de responsabilidad a personas sin mucha experiencia, pero con encomiendas muy claras de cómo trabajar y los resultados que se esperaban. Algunos meses más tarde, recibí una invitación para integrarme como Secretario Particular en la Dirección de Parques y Jardines del mismo ayuntamiento, donde sólo permanecí unos meses, debido a que despidieron repentinamente al director general y con ello a su gente. Por lo mismo decidí regresar a la Dirección de Seguridad Pública, como comisionado del área de prensa y difusión. En ese momento estaba concluyendo la Licenciatura en Ciencias de la Comunicación.

Al concluir la licenciatura inicié mi trabajo en un periódico local, en el que pude apreciar la dinámica de poder y relaciones de intereses que existían entre la prensa y los actores políticos del momento. Más de alguna vez se me dijo que no abordara ciertas rutas de investigación y reportaje por ser temas susceptibles de bloqueos políticos y delicados por las personas a las que podría afectar.

En el trabajo de todos los días empecé a entender de manera cuidadosa el significado de “esos no porque son amigos de los jefes” y “es una interesante labor periodística que se escriba de ellos”. En realidad se trataba de un juego de poder ya muy conocido y aceptado por el medio. Esa dinámica de protección y favores a pesar de los hechos me hizo pensar que mi desarrollo personal y profesional no iba a ser lo que yo quería en los medios de comunicación. Además la etapa me ayudó a consolidar la idea que tenía de intervenir en el sector público desde una plataforma fundada en la profesionalización del servicio público. Probablemente en el momento que me enfoqué en la política local pensé que sería un ambiente más sencillo de manejar en lo cotidiano. Hoy sé que no es así. Probablemente no exista tal cosa.

Alrededor de 1999 recibí otra invitación para incorporarme al gobierno municipal de Guadalajara, con el nombramiento de Coordinador Técnico en Parques y Jardines, aunque en la práctica fungía como el segundo de abordo en la Dirección de Parques y Jardines del Ayuntamiento de Guadalajara, con la responsabilidad de 1,500 trabajadores distribuidos en siete zonas geográficas. En ese periodo decidí e inicié los estudios de maestría en el ITESO. El aprendizaje obtenido me ayudó a combinar de la manera más armoniosa posible los años de experiencia y servicio público con el fundamento teórico e ideológico de ITESO.

En particular lo que aprendí sobre eficiencia, eficacia y legitimidad se llevó a la práctica en la medida de las posibilidades y la disposición de las personas en la Dirección de Parques y Jardines. Hubo logros importantes también. Por ejemplo, se realizó el primer censo forestal en la ciudad, se rehabilitaron la totalidad de fuentes que habían dejado de funcionar muchos años atrás, se realizaron las podas previas al temporal de lluvias para evitar destrozos en viviendas y/o autos particulares

ocasionados por la caída de árboles. Como autoridad municipal se logró involucrar a los vecinos de diferentes colonias para que cuidaran de las áreas verdes recién construidas o remodeladas, a través del programa “Adopta tu Parque”. Los programas de reforestación no estaban enfocados sólo en generar datos de cuántos árboles se plantaban, sino de cuántos árboles son los que lograban sobrevivir, para ello existía el programa “Adopta un árbol”.

Pese a mi buena relación con la Dirección y mi afinidad al espectro de trabajo de Parques y Jardines, al término de la administración renuncié como un acto solidario hacia mis compañeros y jefes que habían sido despedidos, dudando también del trato que se me daría en el futuro pues aunque el director entrante me insistió, en tres ocasiones decliné su invitación.

Mi siguiente puesto de trabajo se vinculó nuevamente con la comunicación en el área de prensa de la policía municipal de Guadalajara, en donde me desempeñé como responsable de información y atención a medios, situación en la que me ofrecieron quedarme a cargo de la Oficina de Prensa y Difusión, solamente que para ello tenía que dejar mis estudios en ITESO, pues me decían que la responsabilidad requería de tiempo completo por lo que mejor decidí salir de esa dependencia y ocupar el puesto de Jefe de información en la Dirección de Comunicación Social de la Secretaría de Seguridad Pública, Prevención y Readaptación Social, porque me permitía continuar los estudios de maestría y poner en práctica el conocimiento. Una vez más mi trabajo concluyó con la remoción de su cargo del entonces secretario de seguridad Efrén Flores Ledesma.

Afortunadamente, en el medio que me desempeñaba es frecuente que las personas puedan reconocer la afinidad o la experiencia, tal vez por alguna de ellas o por ambas, es que recibí y acepté la invitación a trabajar como asesor del Director General de Seguridad Pública de Zapopan. En esta etapa, a punto de terminar la maestría, fue donde pude apreciar con más claridad el resultado del conocimiento adquirido.

Entre los logros que puedo atribuir al trabajo colaborativo con mis compañeros están la consolidación y reconocimiento de la imagen de la Policía de Zapopan como la mejor corporación policiaca del país, la creación del primer consejo ciudadano de seguridad pública municipal en el Estado, en donde se integraron equipos con académicos y asesores reconocidos en la materia en todo el país. El esfuerzo culminó con los intercambios de experiencia con los *Mozzos de Squadra* de Cataluña, en España y la elaboración de un proyecto de seguridad a 15 años para el municipio.

Como siempre, el factor determinante de la continuidad del esfuerzo político de un grupo es la entrada de otro. Con el cambio de gobierno los proyectos implementados y los logros sufrieron las consecuencias. Entró a gobernar un partido político distinto y las directrices fueron modificadas, el proyecto fue ignorado, y las personas con experiencia y trayectoria despedidas.

La formación del ITESO me permitió enfrentar con más herramientas la experiencia que después viví como Director de Vinculación del Parque Metropolitano en el 2004. La preparación con la que ya contaba se vio reflejada en aportaciones gestionadas a nivel internacional con empresas como “Total de México”, cuya matriz se ubica en Francia y en actividades organizadas en el parque por la dirección a mi cargo. Antes de que me fuera confiado el puesto de trabajo realicé un diagnóstico del clima organizacional entre los empleados para conocer su nivel de conocimiento, compromiso y orgullo relacionado con el parque. Más tarde la encuesta se amplió a los visitantes por medio de un módulo abierto los fines de semana, que pedía retroalimentación puntual sobre fortalezas y debilidades así como sugerencias para mejorarlo. Como resultado del trabajo se aprobó la Dirección de Vinculación y Desarrollo bajo mi responsabilidad, por medio de la cual más adelante se pudieron firmar convenios de colaboración con empresas como Solectrón, TOTAL de México, la Comisión Federal de Electricidad, *Gatorade*, *Nike*, entre otras: formular un esquema de procuración de fondos para el parque, plan para el mejoramiento de las áreas verdes y actividades recreativas y deportivas a lo largo del año por mencionar algunas.

Para entonces, debido a mi trabajo de tesis en materia de coordinación policial, tuve la oportunidad de elegir seguir mi trayecto profesional en seguridad pública o iniciar una campaña política que si bien se relacionaba de alguna manera con lo que académicamente había estado trabajando, tenía que ver mucho más con desarrollo social. Tras la disyuntiva, decidí hacer una apuesta por la campaña y fue que inició otra etapa de aprendizaje, en la que a consecuencia del trabajo hecho en el marco de la contienda me involucré de manera muy cercana con el desarrollo social.

Entonces asumí el cargo en la Dirección de Desarrollo Social como Director de Comunidad Digna, una parte del ayuntamiento de Zapopan especialmente importante por dedicarse a la atención a grupos vulnerables y al desarrollo comunitario del municipio. Por lo demás cabe mencionar que esta área del servicio público me proporcionó una gran satisfacción personal, por la velocidad de los resultados y el impacto directo en las comunidades más necesitadas.

En esta Dirección se modificó la manera en que la oficina hacía los indicadores de gestión, la manera en que se ejercía el liderazgo, y la forma en que se gestionaba el desarrollo de las comunidades más afectadas por la alta marginalidad.

Al final, los puestos que tienen que ver con desarrollo social son muy susceptibles porque los intereses políticos siempre están buscando brazos articuladores. En palabras concretas, se me removió del cargo por negarme a utilizar los instrumentos de la oficina como un mecanismo para apoyar una emergente campaña para presidente municipal de Zapopan.

Pese a lo anterior, decidí aceptar desempeñarme como director de prensa y difusión del mismo ayuntamiento, donde pude imprimir una visión mucho más sólida acorde con el aprendizaje previo, tanto por la maestría como por las experiencias relacionadas con el uso y manejo del poder político en contextos locales.

El cargo más reciente que he tenido es Director de Comunicación Social (desde mayo de 2009 a la fecha) en el marco del Organismo Público Descentralizado denominado Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de

Transporte Público del Estado (OCOIT). Parecería que la relación entre seguridad pública, medio ambiente, comunicación y desarrollo social no empatan con el último puesto de trabajo, sin embargo yo he encontrado una relación directa, por ser un tema prioritario en la agenda Estatal. La movilidad urbana y el transporte colectivo son una necesidad latente de la población que requiere soluciones efectivas y que ha sido muy discutida por varios grupos, incluidos los de la sociedad civil organizada al interior de Jalisco. Ante esa problemática mi deseo ha sido poner en práctica una teoría de inclusión y desarrollo humano, ligado a una propuesta de política pública sólida, para favorecer a los usuarios del transporte público.

El siguiente apartado hará una introducción al proyecto de aplicación práctica del conocimiento adquirido en ITESO, mismo que se conoce como “Búho Nocturno” y que ha estado en operación por varios meses con resultados que dan espacio para la mejora continua, pero también que pueden motivar la reflexión acerca de la gran necesidad que todos tenemos de soluciones innovadoras y efectivas.

Para concluir este apartado, puedo decir que mi experiencia profesional siempre ha estado ligada a diferentes áreas de la administración pública y ha sido constantemente afectada por la dinámica cíclica del poder en nuestra entidad. A pesar de ello considero que el tiempo y los años de trabajo revelan un camino a seguir, una especie de hilo conductor que en mi caso tiene que ver ahora con una combinación entre la formación académica y el servicio público con ética, particularmente en la formación de soluciones de alto impacto social.

1.2 Sobre el proyecto “Búho Nocturno”

Este apartado tiene como objetivo aclarar algunos puntos básicos sobre el proyecto de transporte público “Búho Nocturno”, puesto en marcha en el mes de Noviembre de 2011, en el marco de los Juegos Panamericanos por la Secretaría de Vialidad y Transporte (SVyT), a través del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado de Jalisco (OCOIT). Se presentarán por tanto los aspectos fundamentales, la motivación que dio origen al proyecto y el

contexto institucional y político en el cual se ha desarrollado. Se trata de una primera aproximación para tener una idea general de ¿qué es?, ¿cómo opera? y ¿dónde opera? este proyecto de transporte para profundizar, por medio del marco de referencia, en el problema público detectado, las soluciones propuestas y los resultados obtenidos a la fecha.

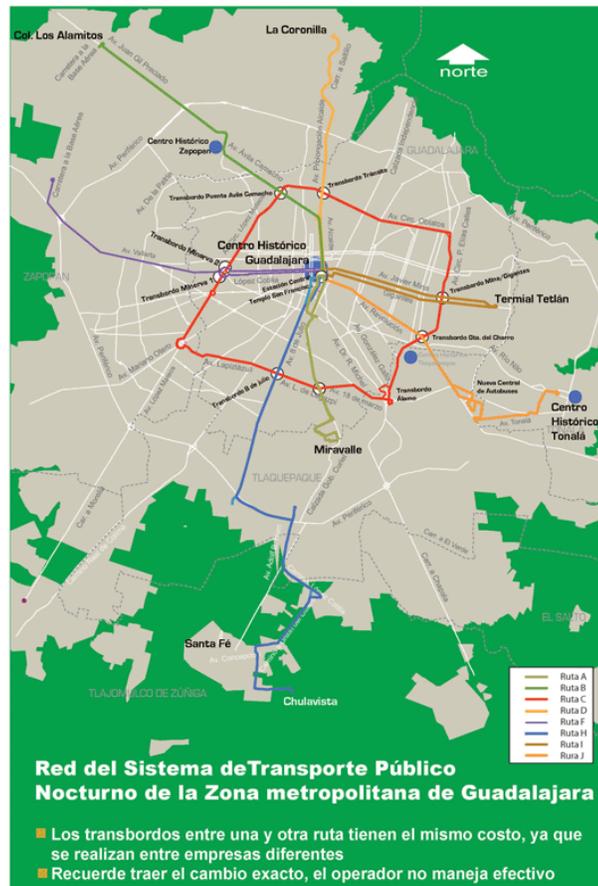
De acuerdo con el sitio web oficial accesible para todo público¹ se denomina transporte público nocturno al servicio de transporte que se presta de las 23:00 horas a las 5:00 am, con rutas especiales y circulación en las avenidas principales. De esta manera un proyecto con las características del “Búho Nocturno” busca por una parte reactivar la actividad nocturna en los centros históricos de la Zona Metropolitana de Guadalajara y por otra, proveer un servicio útil para las personas que trabajan en horarios de noche. Originalmente el proyecto pretendía por medio de este incentivo, generar ahorros representativos para los trabajadores y otros usuarios, así como disminuir los accidentes de tránsito por el consumo excesivo de alcohol derivado de actividades recreativas y turismo en altas horas de la noche. El proyecto del “Búho Nocturno” se planteó para la Zona Metropolitana de Guadalajara (en adelante ZMG), pero también para Puerto Vallarta, por su vocación productiva y el alto impacto que podría representar para la gente que trabaja en la industria del turismo y los propios turistas.

Conforme aparece publicado en el sitio oficial del proyecto “Búho Nocturno” el servicio para la ZMG incluye un horario de las 23:00 horas a las 3:00 am, 46 unidades de transporte distribuidas en 10 rutas con aproximadamente 344 paradas. Cuenta con una red de cobertura de 309.3 kilómetros y se ha estimado de manera inicial que la cantidad de beneficiarios es alrededor de un millón ciento trece mil personas aunque con la información que se tiene a un año de trabajo, se conoce que por lo menos se hacen 8,000 viajes a la semana sumando los viajes de Puerto Vallarta y la ZMG.

¹Disponible en: <http://www.rutasjalisco.gob.mx/rutas-por-empresas-de-transporte/buho-nocturno/transporte-publico-buho-nocturno.html>

Cada unidad cuenta con un sistema de pago automático², cámaras de seguridad, identificación y un esquema de paradas con horarios fijos, que considera zonas seguras por la iluminación adecuada. También se habla de seguridad preventiva en el Búho Nocturno, para inspirar confianza en los usuarios y evitar episodios de violencia que puedan afectar además de a las víctimas, a otras personas beneficiadas por el servicio.

Gráfico1: Mapa de rutas del Búho Nocturno en Zona Metropolitana de Guadalajara



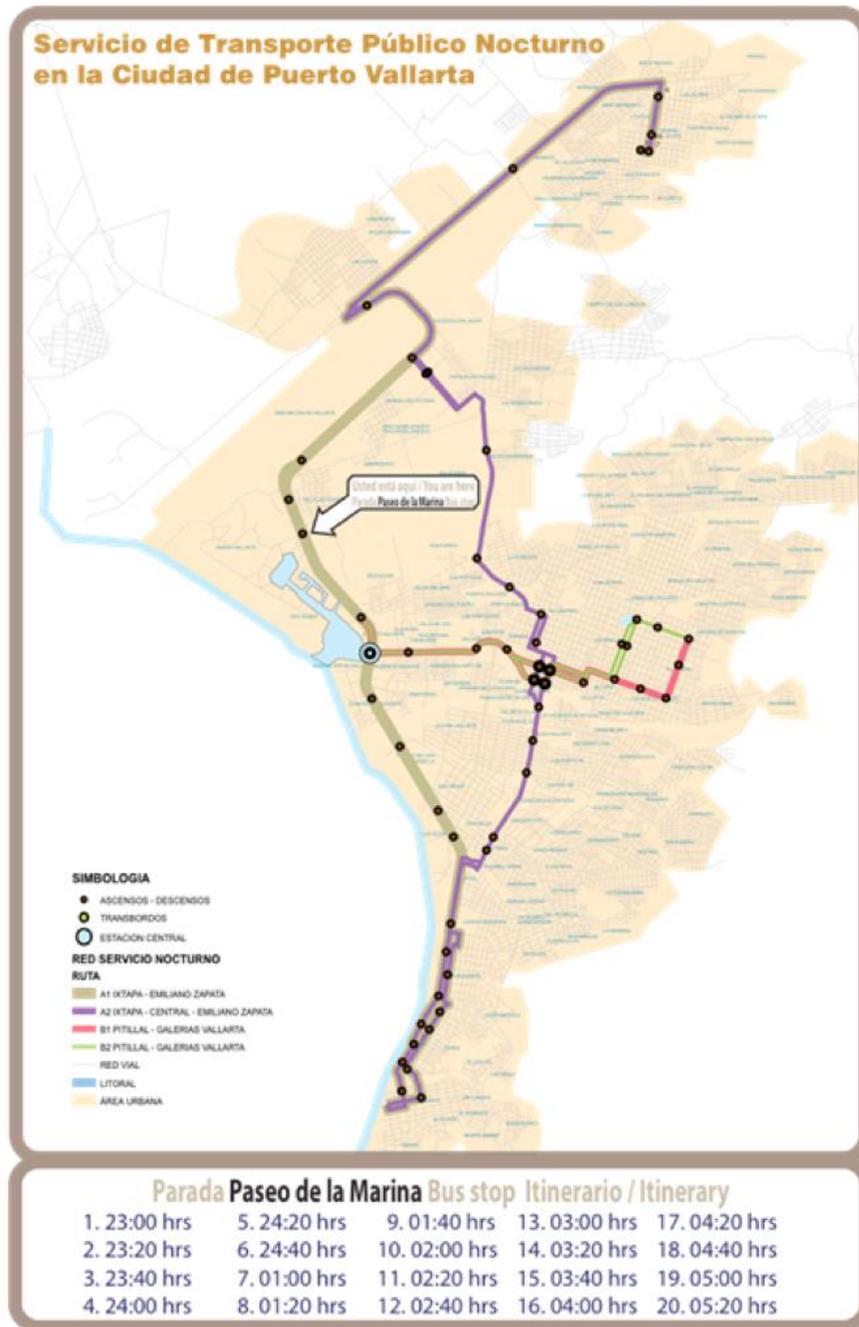
Fuente: OCOIT www.rutasjalisco.gob.mx

En Puerto Vallarta el servicio presenta algunas variables por la orientación productiva de la zona. Ahí el Búho está en operación a partir de las 23:00 horas hasta las 5:00 am, con aproximadamente 114 señalamientos de paradas, mismas que cubren las zonas con más movimiento nocturno. Se ha hecho también una

² La tarifa del servicio está homologada en \$15 pesos por pasaje en ZMG y Puerto Vallarta.

promoción del servicio en los hoteles, principalmente para motivar el uso de este servicio de transporte tanto por el personal de turnos de noche como por parte de los turistas.

Gráfico 2: Mapa de rutas del Búho Nocturno en Puerto Vallarta



Fuente: OCOIT www.rutasjalisco.gob.mx

El contexto político en el que surge este proyecto no es probablemente el más favorable, puesto que la Administración 2007-2012 del Gobierno del Estado ha propiciado fuerte polémica por obras y medidas que tienen que ver con el transporte, empezando por la introducción del Autobús de Tránsito Rápido (BRT en inglés) llamado Macrobús³ y concluyendo con las problemáticas más recientes como las fuertes inversiones en pasos a desnivel y el intento de incremento a la tarifa del transporte público convencional. A pesar de eso y con un monitoreo cercano de medios de comunicación y opinión pública, el proyecto ha logrado contar con la colaboración de organizaciones pertenecientes a la industria, la sociedad por medio de los parlamentos de colonias, las Organizaciones de la Sociedad Civil (en adelante OSC) que promueven la movilidad sustentable y otros organismos públicos interesados en el tema del transporte.

En el siguiente capítulo se desarrollará con detalle el marco de referencia del proyecto, mismo que incluye los antecedentes, la justificación, las referencias teóricas y el problema público a solucionar. Como se dijo antes, el capítulo dos combina los criterios de movilidad urbana y de políticas públicas con el proyecto “Búho Nocturno” y las decisiones de gobierno. Se ha elaborado de esa manera para aportar cierto fundamento ideológico que permita entender con más amplitud la relevancia del proyecto y que permita también construir la crítica.

Es importante, antes de continuar con el trabajo, decir que el proyecto “Búho Nocturno” se ha elegido como el referente de este reporte de experiencia profesional por ser una iniciativa diferente a lo que se ha planteado en materia de transporte público en la entidad y por su gran potencial para ser mejorado a través del tiempo. También resulta importante porque el conocimiento adquirido durante la maestría ha encontrado un espacio de aplicación muy concreto en este proyecto, lo cual permite por una parte entender la utilidad y la pertinencia del programa de estudios puesto en práctica y por otro, permite dimensionar el potencial de un servicio público profesional en materia de política y gestión pública a nivel local, particularmente en el tema de movilidad urbana y transporte colectivo.

³ Más información sobre iniciativa del Macrobús disponible en: <http://www.rutasjalisco.gob.mx/macrobus-y-rutas-alimentadoras/>

2. Contexto del problema y marco de referencia

2.1 Antecedentes

En el Estado de Jalisco existen tres instituciones especialmente relevantes por su trabajo en materia de vialidad y transporte. Por una parte existe la Secretaría de Vialidad y Transporte, por otra el Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado (OCOIT) y Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y del Transporte (CEIT). En la práctica lo que sucede es que hay la ausencia de un sistema institucional para la movilidad urbana, es decir, aunque existen estas tres instituciones, cada una con un propósito definido, no es inusual que entren en conflicto de manera recurrente a falta de un plan operativo común o mecanismos de trabajo homogéneos.

Antes de que se impulsara el proyecto del “Búho Nocturno” existió un esfuerzo de cooperación por medio del cual se generó un software que permite la interacción entre quienes prestan un servicio de transporte público y los organismos que lo regulan. Este programa permite tener comunicación inmediata canalizar y atender los reportes, quejas y sugerencias relacionadas con el transporte público, las cuáles se atienden vía telefónica en el número 38337333 y son enviadas *online* a las empresas y organismos que los supervisan. Además permiten la obtención de estadísticas al instante para observar el comportamiento, las rutas, las empresas, así como el perfil de las personas que realizan dichas llamadas.

Un segundo proyecto de cooperación fue denominado “Rutas Jalisco”, su dirección electrónica es www.rutasjalisco.gob.mx, en el que se pueden observar los datos de todas las modalidades de transporte público y ciclovías, así como los datos de operación: horario de la primera o la última corrida, cada cuanto tiempo debe pasar el camión, la ubicación de sus terminales, el derrotero completo, la empresa a la que pertenece, entre otros datos. Dicha información es gratuita, está al alcance de cualquier persona que acceda a una computadora con internet y es muy fácil de usar. Lo anterior se logró mediante la gestión y vinculación con el Consejo Estatal de

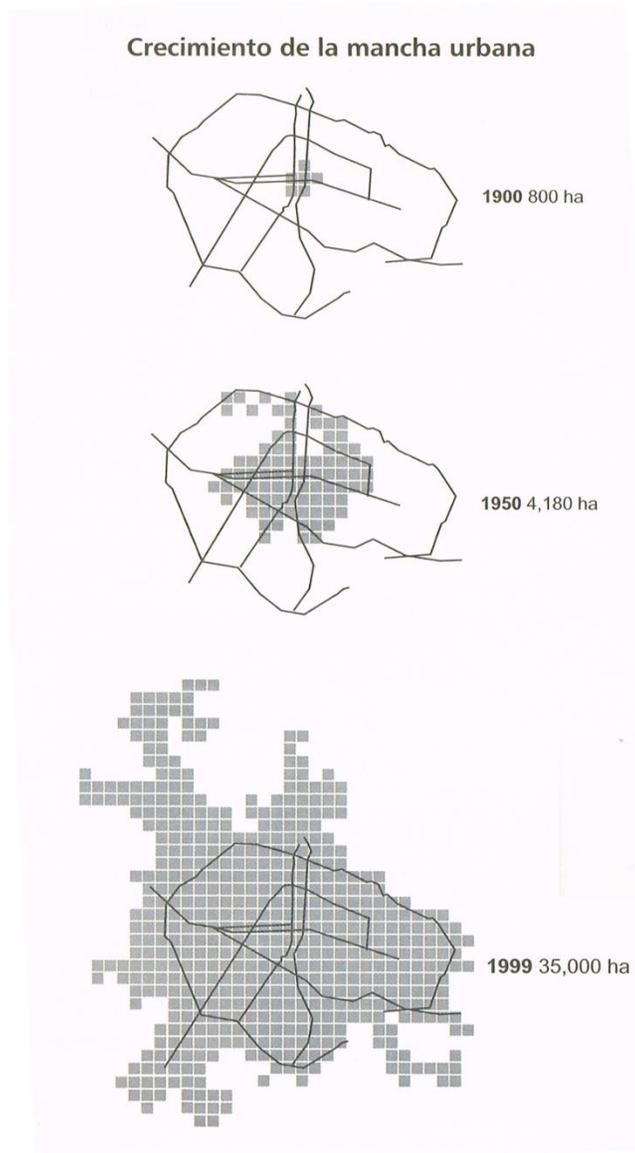
Ciencia y Tecnología de Jalisco y con el apoyo de ITESO, a través de su aceleradora de negocios Proginnt⁴. Lo anterior significó un avance respecto a transparencia y acceso a la información útil a los miles de usuarios que diariamente utilizan ese medio de transporte y su proceso aún no termina pues queda pendiente la etapa en la que se calculan tiempos y costos de un punto a otro de la ciudad, así como su adaptabilidad a teléfonos celulares y dispositivos inteligentes.

Tomando en cuenta esos dos antecedentes, el “Búho Nocturno” se construyó por medio de una mesa de trabajo en la que existió la colaboración de personas de la iniciativa privada, representantes de cada una de las tres instituciones de gobierno del transporte público y representantes de cámaras como la de la industria de hoteleros y restauranteros. Faltó mucha participación de la ciudadanía por medio de Organizaciones Civiles, y una consulta ciudadana específicamente para el tema del transporte nocturno probablemente por la falta de tiempo para desarrollar el proyecto y por la urgencia de cumplir con los requisitos del Comité de Juegos Panamericanos. Si bien es cierto que se consideraron datos duros e información que se presentará en la justificación, también es una realidad que el proyecto no se construyó conforme a un proceso formal de diseño e implementación de políticas públicas, conforme a lo que señala la teoría de ese mismo campo.

Otros antecedentes parcialmente considerados se refieren a un tema de crecimiento del parque vehicular en la Zona Metropolitana de Guadalajara que revelan la magnitud del problema a solucionar. Los siguientes dos gráficos revelan cómo la mancha urbana creció de 4,180 hectáreas habitadas en 1950 a 35,000 para 1999 y cómo la población en el mismo periodo aumentó de aproximadamente 450,000 habitantes a cerca de tres millones y medio.

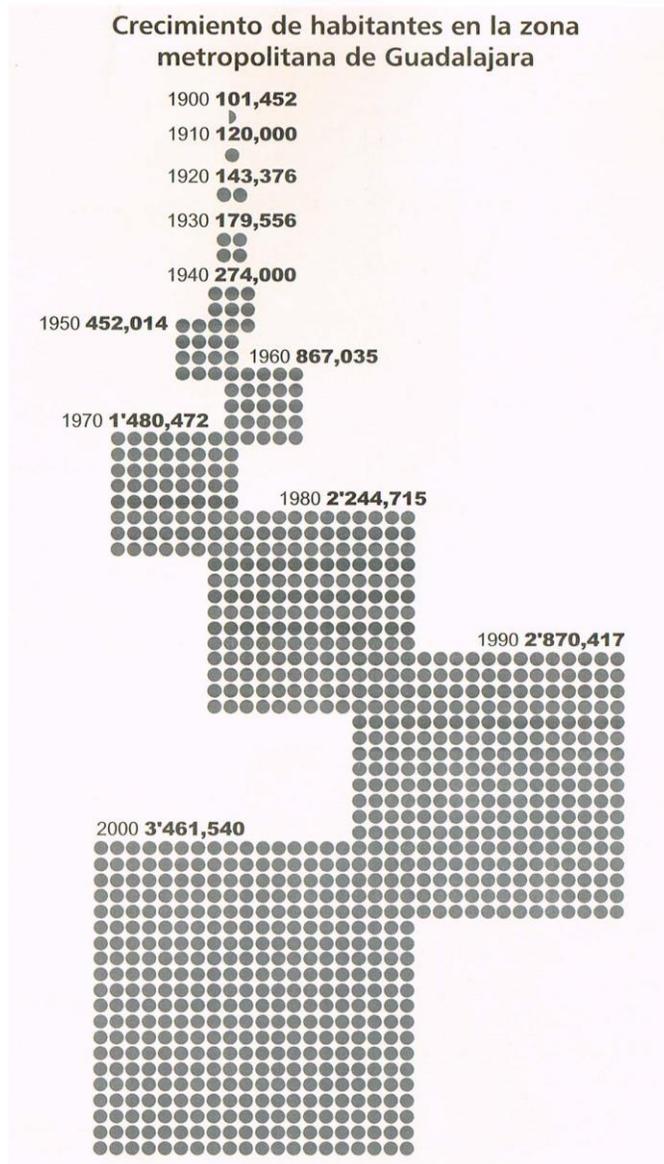
⁴Proginnt : Proyectos para la gestión de la innovación y la tecnología ITESO

Gráfico 3: Crecimiento de la mancha Urbana ZMG



Fuente: "Movilidad; Una visión estratégica de la Zona Metropolitana de Guadalajara" CEIT - ITESO

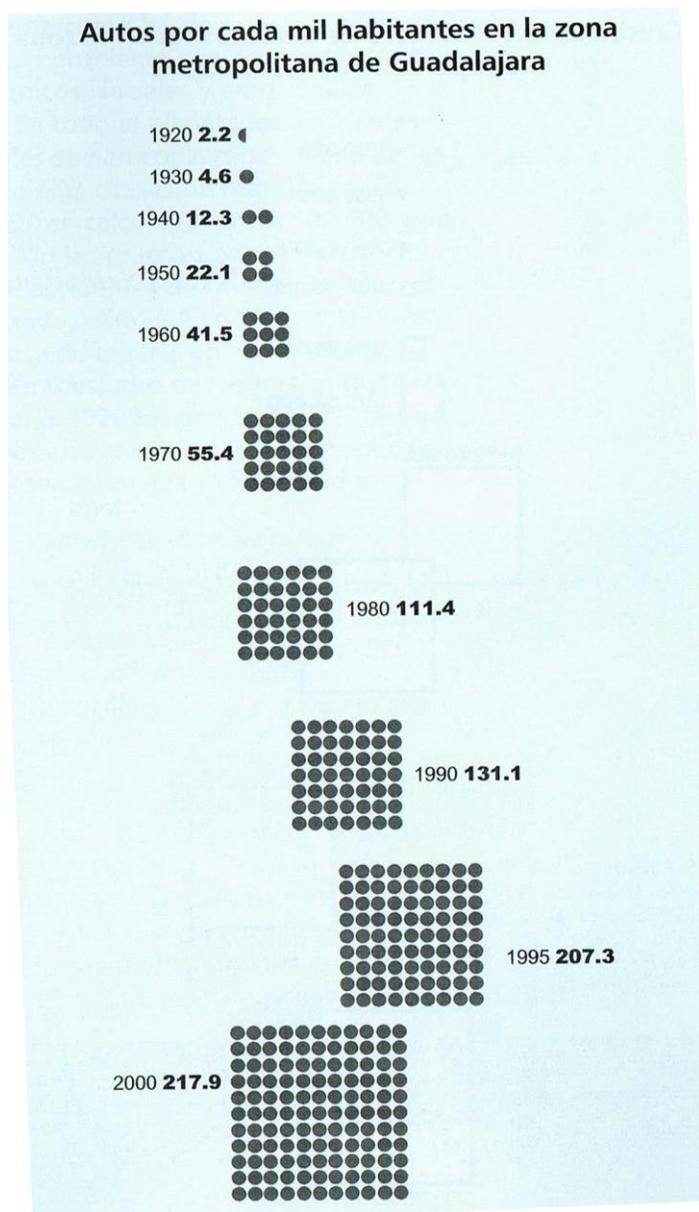
Gráfico 4: Crecimiento de habitantes en la ZMG



Fuente: "Movilidad; Una visión estratégica de la Zona Metropolitana de Guadalajara" CEIT - ITESO

Además del crecimiento desproporcionado, en extensión y número de habitantes, en 1950 existían aproximadamente 22 autos por cada mil habitantes y para el año 2000 ya eran por lo menos 217 por cada mil habitantes como lo expone el siguiente gráfico.

Gráfico 5: Autos por cada mil habitantes



Fuente: “Movilidad; Una visión estratégica de la Zona Metropolitana de Guadalajara” CEIT - ITESO

De acuerdo con la misma fuente, la tendencia apunta a un ascenso en los números que seguirá de manera descontrolada de no hacer nada por evitarlo. Se dice que si esto sucediera, para el 2025 se tendrían aproximadamente tres millones de autos en circulación en la ZMG, lo cual sería imposible manejar considerando la planeación original de la ciudad y las superficies viales. Afirman también que el problema debe atenderse de manera urgente porque el escenario previsto generaría una pérdida

significativa de productividad, por consumir muchas más horas hombre en el desplazamiento de un sitio a otro, contaminación ambiental, desequilibrio social y un nivel de estrés demasiado alto en los ciudadanos.

El Colectivo Ecologista de Jalisco ha sido una organización directamente involucrada en la promoción de estilos de vida sustentables que abonen al combate al problema público derivado del uso excesivo del automóvil, la congestión de las rutas viales, la falta de planeación centralizada para la ZMG y el problema del transporte público. En uno de sus documentos, "Situación del transporte público en la Zona Metropolitana de Guadalajara e importancia de las políticas públicas para la promoción de corredores integrales de movilidad"⁵ en abril de 2009 había 1,525,931 de automóviles. De acuerdo con la organización, los autos no sólo representan un problema en la movilidad sino que deterioran la calidad del aire, generan conflictos de uso del espacio público, problemas de salud pública y por su tendencia a la alza, afectan el criterio de los tomadores de decisiones para invertir más en infraestructura del auto, desplazando otros medios alternativos de movilidad urbana.

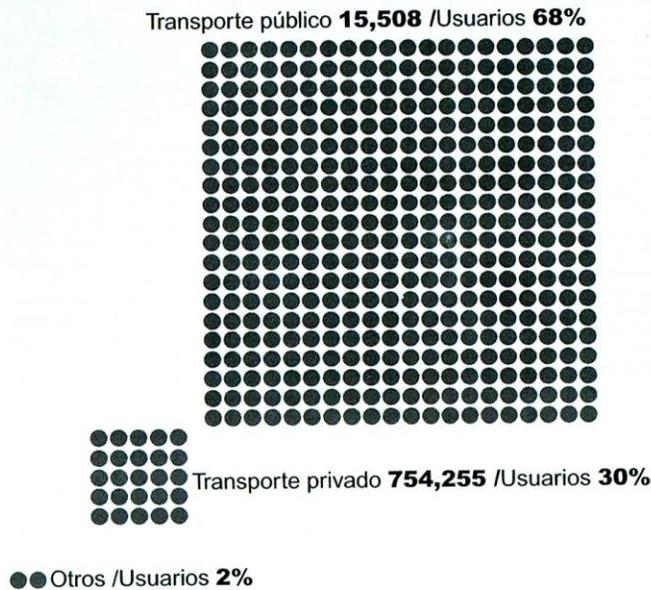
Para el año 2000⁶ existía una distribución del 70% - 30% aproximadamente entre usuarios del transporte público y usuarios de automóviles privados, taxis y otros medios de transporte respectivamente. Si se retoman las cifras con cautela, se puede apreciar cómo en general la ZMG se ve invadida por los automóviles privados en una proporción que no atiende a ningún concepto de inclusión o justicia social, puesto que la mayoría de los recursos destinados a movilidad están enfocados al uso del auto, cuando en realidad, es la mayoría de la población la que usa transporte público.

⁵ Disponible en el Sitio web oficial del Colectivo Ecologista de Jalisco www.cej.org.mx

⁶ Dato que aparece en el libro "Movilidad; Una visión estratégica de la Zona Metropolitana de Guadalajara" CEIT - ITESO

Gráfico 6: Parque vehicular ZMG

Parque vehicular y usuarios por modo en la zona metropolitana de Guadalajara



Fuente: “Movilidad; Una visión estratégica de la Zona Metropolitana de Guadalajara” CEIT - ITESO

Según el Programa Especial de Movilidad⁷, el estado reconoce que la situación del transporte público urbano al interior de Jalisco es preocupante. De acuerdo con el informe que se presentó en Enero de 2012 (PEM)⁸, la red de transporte público de la ZMG mueve aproximadamente a un 50% de su población diariamente⁹. Sin embargo la infraestructura existente favorece casi de manera absoluta al uso del automóvil particular como se dijo antes. Eso sumado a la falta de una administración efectiva del sistema de transporte público, la orientación estrictamente comercial de los proveedores del servicio, la ausencia de información para el usuario y un servicio de

⁷Disponible en: http://www.google.com.mx/#hl=en&output=search&scient=psy-ab&q=programa+especial+de+movilidad+jalisco&oq=programa+especial+de+movilidad+jalisco&gs_l=hp.3...1429.9320.0.9547.40.34.1.4.4.4.689.9627.0j16j4j5j3j6.34.0.les%3B..0.0...1c.1.bfDpmGkWVGM&pbx=1&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.r_qf.&fp=9ca553be5c0e0127&bpcl=38093640&biw=1939&bih=1178

⁸ En el Programa Especial de Movilidad Sustentable Jalisco 2007- 2013

⁹ Pueden presentarse cifras distintas dependiendo de la institución que las genera. Otro de los problemas de no contar con un sistema unificado.

mala calidad. A continuación se presentan algunas de las gráficas presentadas en el marco de la conferencia sobre movilidad no motorizada que se llevó a cabo en las instalaciones del Auditorio Pedro Arrupe en el ITESO, en septiembre de 2009.

Gráfico 7: ¿Cómo se mueve la gente en la ZMG?

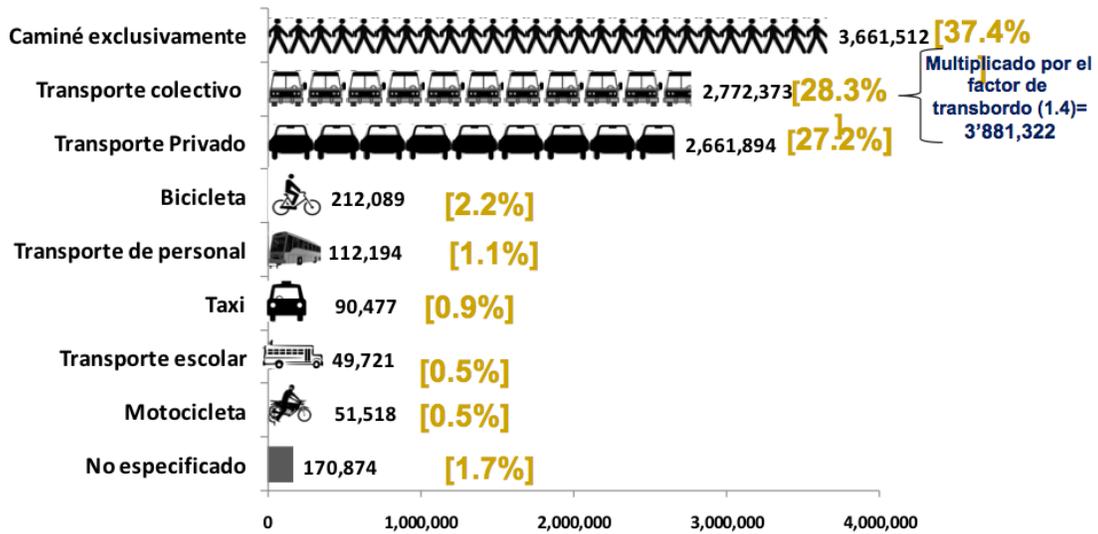
Medios No Motorizados	Medios Motorizados
1.-Peatón 37.4%	1.-Transporte público 28%
2.-Ciclista 2.2%	2.-Transporte privado 27%
SUB TOTAL 39.6 %	SUB TOTAL 55 %

Fuente: Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada para el estado de Jalisco¹⁰

Gráfico 8: Desplazamiento según modo del transporte

¹⁰Estudio realizado por la empresa AU consultores para el Gobierno del Estado de Jalisco de marzo a diciembre de 2008. Presentación de avances en el marco de la conferencia sobre Movilidad No Motorizada en la ZMG, Sept.07 2009. Auditorio Pedro Arrupe. ITESO.

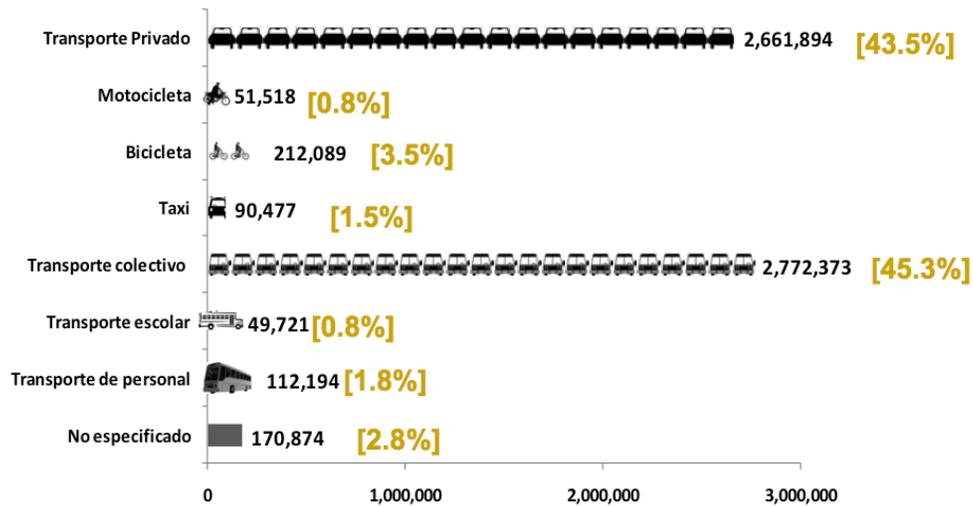
Total de Desplazamientos según Modo de Transporte



Fuente: Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada para el estado de Jalisco

Gráfico 9: Desplazamiento según modo de transporte excluyendo traslados a pie

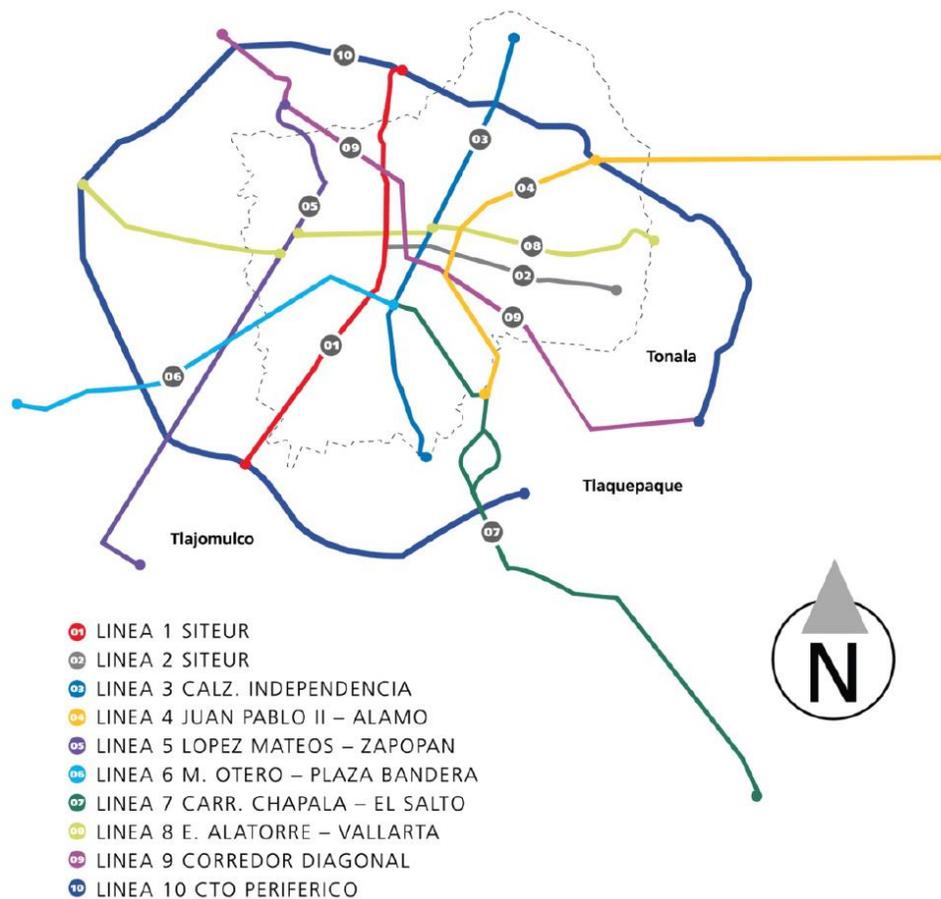
Total de Desplazamientos según Modo de Transporte excluyendo los traslados a pie



Fuente: Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada para el estado de Jalisco

Considerando las cifras anteriores, el Gobierno del Estado bajo el mando del Gobernador Emilio González Márquez, propuso la creación de un Plan de Movilidad Sustentable para la ZMG en donde el mecanismo articulador sería el Macrobús y el Tren Ligero. En el marco de ese plan (2008) se propuso la creación de “corredores de transporte masivo” y se presentó el siguiente mapa con el despliegue sugerido.

Gráfico 10: Mapa de Corredores de Transporte Masivo 2008

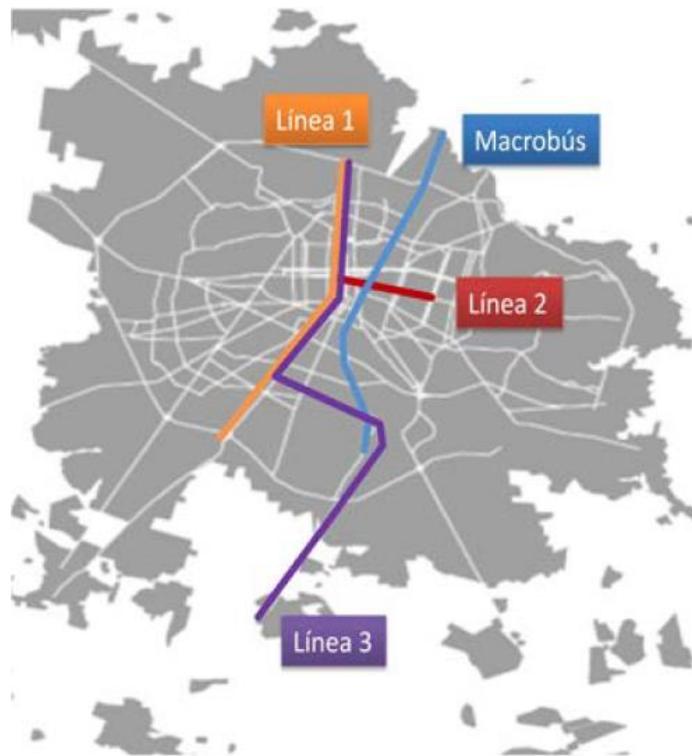


Fuente: Programa Especial de Movilidad del Estado de Jalisco 2007- 2013

Al mismo tiempo se planteó la propuesta de una tercera línea del tren ligero en el 2010 tras la decisión de los alcaldes de la ZMG de no continuar con la línea dos del BRT o Macrobus. La idea fue que la combinación entre tren ligero y Macrobus solucionaría algunos de los problemas más importantes de movilidad urbana. Más adelante el Ejecutivo Estatal enfrentó fuertes críticas, oposición y manifestaciones, sobre todo encabezadas por los operadores de autobuses de la ZMG por afectar los intereses del gremio y las rutas que estaban en funcionamiento¹¹.

¹¹ Para más información consultar históricos en el periódico El Informador, Público y La Jornada Jalisco.

Gráfico 11: Propuesta de Movilidad Tren Ligero- Macrobus



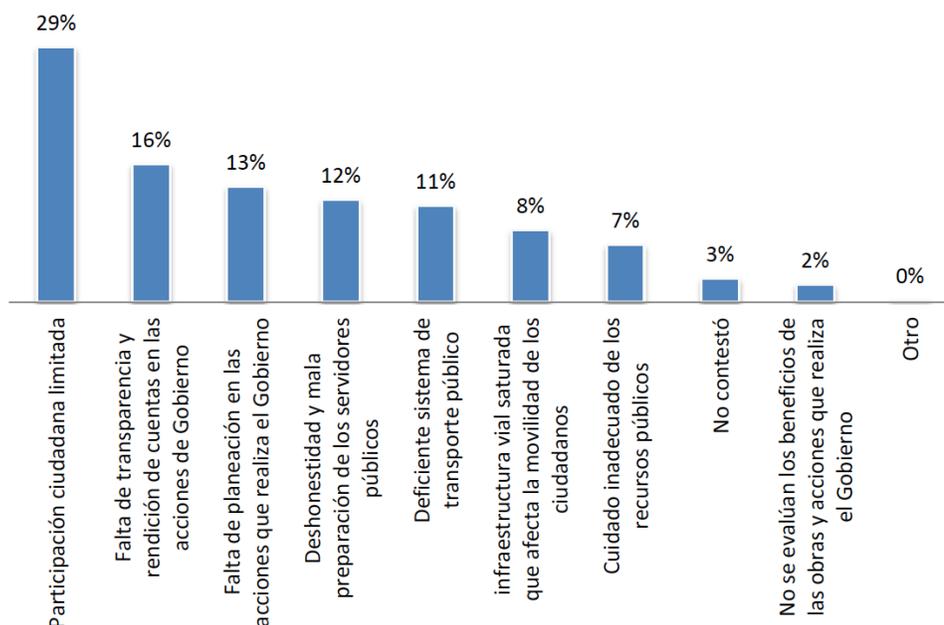
Fuente: Programa Especial de Movilidad Jalisco 2007-2013

Además el Programa Especial de Juegos Panamericanos del Estado de Jalisco (Abril 2011) reconoció por lo menos en su apartado de diagnóstico, un desequilibrio urbano derivado entre otras cosas de la “deficiente calidad y operación del transporte público”, sumado al hecho de que en los últimos diez años el parque vehicular en la ZMG se duplicó. Sin embargo no se puede apreciar con la claridad que se esperaría de un documento como el Programa Especial para los Panamericanos, un apartado particular para la movilidad, que se reflejara en los objetivos específicos y en las tablas para medir los avances y los resultados de dichos objetivos. Más allá de un asunto editorial, la ausencia de un capítulo completo dedicado a la movilidad revela que, aunque sí se emprendieron acciones especiales para incentivar la mejora de la situación vial y de transporte durante los juegos, probablemente muchas de las decisiones se llevaron a cabo sin la planeación necesaria.

Por otra parte, los resultados de la consulta ciudadana, presentados en el documento Programa Especial de Movilidad Jalisco 2007-2013, publicado en abril de 2011, revelan un interés cada vez más notable por parte de los ciudadanos en el problema del transporte público. Se observó, de acuerdo con el documento, que las cifras aumentaron de un 7% en 2007 a un 11% en 2011, en lo relativo al interés que los ciudadanos conservan por el transporte. Esto significa que por lo menos el 11% de los ciudadanos encuestados consideró el transporte público como el problema más grave de la zona metropolitana de Guadalajara.

De acuerdo con el Programa Especial de Movilidad la consulta ciudadana se utilizó como un “mecanismo para conocer la opinión de la sociedad sobre los principales problemas que aquejan a la entidad, tanto durante la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2030 en el año 2007, como durante la actualización del documento en 2010, lográndose la participación de 21,806 y 31,435 ciudadanos respectivamente”.

Gráfico 12: Resultados de la consulta ciudadana 2011



Fuente: Programa Especial de Movilidad Jalisco 2007 2013

Lo anterior es relevante en el contexto del proyecto “Búho Nocturno” porque esta alternativa de transporte que se ha puesto a disposición del público surge en un momento de coyuntura. El Gobierno de Jalisco por una parte estaba buscando concluir las obras relacionadas con infraestructura deportiva y vial para los Juegos Panamericanos y por otra parte tenía claramente identificado que más allá del evento deportivo, el transporte público es un problema público a resolver. Además, la información anteriormente presentada permite visualizar un contexto alterado por el Programa de Movilidad del Estado, los Juegos Panamericanos, la inconformidad social y las tendencias arrastradas de los últimos cincuenta años.

Vale la pena decir que a pesar del esfuerzo de las instituciones, en lo que se refiere a planeación urbana, Jalisco y en particular la ZMG han presentado un problema notable de visión a largo plazo. En materia de transporte público urbano el “Búho Nocturno” ha sido una apuesta por integrar una solución concreta. La realidad es que por lo que se ha visto hasta hoy y a falta de una verdadera coordinación interinstitucional, no se sabe a ciencia cierta cómo resolver el problema o sencillamente no se ha podido resolver por la cantidad de intereses particulares implicados.

Para comprobar lo anterior, en el apartado “Visión a Futuro de la Movilidad en la ZMG” del Plan de Movilidad¹² no se incluye un apartado dedicado al transporte público nocturno, ni tampoco se establecen mecanismos concretos para incentivar una cultura distinta en torno a la movilidad urbana en la Zona Metropolitana de Guadalajara.

A pesar de eso, de acuerdo con la información proporcionada por la SVT, en Julio del 2011 se sostuvieron reuniones entre la Secretaría y la Cámara Nacional de Restauranteros del Estado. Los representantes de la Cámara expresaron la necesidad de contar con un transporte público nocturno como una herramienta de apoyo a los trabajadores de dicha industria. La justificación para la petición fue

¹² Programa Especial de Movilidad Sustentable Jalisco 2007- 2013

relativamente sencilla. De acuerdo con los datos del INEGI y su Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto en los Hogares 2010 que hace referencia a los ingresos de la población económicamente activa, se infiere que la clase trabajadora (con ingresos de entre 1 y 3 salarios mínimos al mes) del Estado destina aproximadamente una tercera parte de su ingreso para el pago de servicio de transporte, lo cual les permite llegar a su trabajo y regresar a casa de manera regular. Antes de que el proyecto se tomara en consideración, en la ciudad de Guadalajara y Puerto Vallarta, los únicos medios de transporte en la noche, una vez que las rutas de camiones dejan de circular y para evitar el recorrer a pie largas distancias a sus domicilios, eran los taxis o el traslado en vehículo privado.

Cualquiera de las alternativas resultaba costosa y/o poco viable para el caso. Los trabajadores no pueden permitirse pagar las tarifas de los taxis para poder regresar de su trabajo a su casa y si lo hacen representa un gasto insostenible. Ante esta problemática, la SVT consideró la petición aunque se enfrentó a otro problema de carácter más técnico. Dicha Secretaría no contaba con un estudio sólido que determinara la factibilidad de un transporte público nocturno y tampoco se contaba con estudios de “origen y destino” de los probables pasajeros, como para elaborar una propuesta consistente que de verdad abonara a la disminución del gasto y a la garantía de seguridad para los usuarios del servicio.

En los siguientes apartados se desarrollará lo que constituyó la justificación del proyecto “Búho Nocturno”, considerando los antecedentes y los datos presentados en este apartado.

2.2 Justificación

Es probable que una de las consideraciones centrales que tuvo el Gobierno del Estado para implementar el proyecto fue la urgencia por proponer un medio de transporte nocturno alternativo en el marco de los Juegos Panamericanos, como una manera de cumplir con los requisitos del comité de los Juegos, que desde la óptica de gobierno es en sí misma una razón suficiente para llevarlo a cabo. No obstante, se

justificó también por la necesidad de fomentar la actividad turística y económica tanto en la ZMG como en Puerto Vallarta, en especial hacia sus centros históricos respectivamente.

En el apartado teórico de este capítulo se expone que las decisiones de gobierno en lo que se refiere a política pública muchas veces emergen en contextos de conflicto sin toda la información disponible y aunque en el caso del Búho Nocturno esto tiene mucho que ver, también es cierto que el Gobierno del Estado, ya contaba con datos para justificar una decisión. El tema de si eran suficientemente relevantes los datos disponibles o si se abordaron de manera correcta es algo que habría que revisar puesto que, basado en la evidencia disponible, la información se utilizó de una manera muy lineal entre otras cosas, para completar con urgencia el requisito de transporte para los Juegos Panamericanos. Hoy, a más de un año de la implementación, podría evaluarse con más asertividad si la medida realmente fue una solución muy temporal o si verdaderamente impactó la vida de las personas que necesitan del servicio. No obstante, aquí se presenta la información que fue considerada por las autoridades para implementar el proyecto.

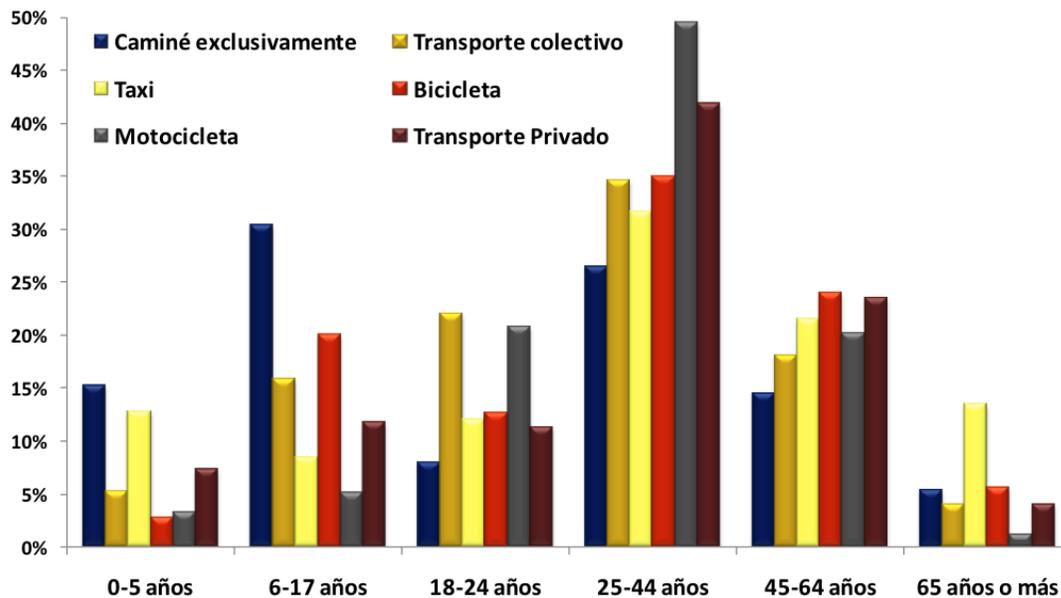
De acuerdo con el estudio presentado por la Secretaría de Desarrollo Urbano (SEDEUR) en 2008, sobre la “demanda multimodal de desplazamientos en la Zona Metropolitana de Guadalajara”, los habitantes entrevistados hacen un promedio de 2.8 viajes diarios, la mayoría de los cuales están directamente relacionados con su trabajo. Además se reveló que la población que hace más uso del transporte público por rango de edad son los ciudadanos entre 25 y 44 años, que corresponden al grupo poblacional más económicamente activo en la entidad¹³.

El estudio antes mencionado hace un recuento detallado de quién usa el transporte público y los otros medios de transporte (como el automóvil privado, la bicicleta y el

¹³ El estudio utilizó la encuesta como herramienta principal, basada en la distribución por Ageb's del INEGI. Los resultados que la encuesta arrojó indican que se lograron 19,227 encuestas efectivas de las 23,557 que se llevaron a cabo en el marco del estudio. Disponible en:
http://macrobus.siteur.gob.mx/sites/macrobus.siteur.gob.mx/files/pdfs/Estudios%20y%20proyectos/Fase%20II/2_Estudio_OD_INFORME%206.pdf

tren ligero) y para qué, es decir para determinar el carácter de sus actividades cotidianas. Esto permite identificar la demanda de transporte con mucha claridad y al mismo tiempo conocer a la población que se beneficia directamente de los diferentes tipos de servicios. Concretamente, la información presentada ha permitido entender la enorme necesidad de un servicio como el “Búho Nocturno” en la ZMG y Puerto Vallarta a un precio justo para los usuarios.

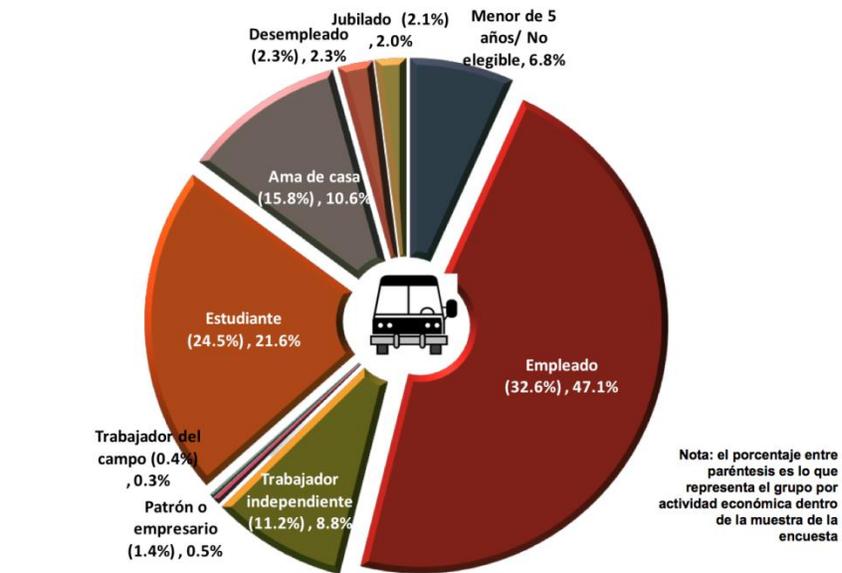
Gráfico 14: Modo principal de desplazamiento por rango de edad de la población entrevistada



Fuente: SEDEUR 2008 “Estudio sobre la demanda multimodal de desplazamientos en la Zona Metropolitana de Guadalajara”.

Además de lo anterior, el estudio confirma que los usuarios del transporte público son en su mayoría empleados (un 47%) y estudiantes (un 21.6%) de la muestra respectivamente. Si bien es cierto que el estudio que se tiene a disposición del Estado tiene como objeto el análisis de los desplazamientos en horarios diurnos, hacen falta elementos para poder inferir, con la certeza de los datos duros, que un servicio como el “Búho Nocturno” impacta directamente la calidad de vida de la población económicamente más activa en la ZMG y finalmente representa un apoyo considerable para los estudiantes, trabajadores y turistas.

Gráfico 15: “Desplazamientos en transporte colectivo según actividad económica de la población entrevistada”.



Fuente: SEDEUR 2008 “Estudio sobre la demanda multimodal de desplazamientos en la Zona Metropolitana de Guadalajara”.

Otro aspecto importante de los medios de transporte y en particular de las alternativas de transporte público fundadas en la demanda, es que repercuten sobre un área de influencia que la mayor parte de las veces sobrepasa la acción propuesta (Molinero 2005), por lo mismo se propone manejar el concepto como una red de transporte. Tradicionalmente una red se integra por nodos, pero cada uno de ellos tiene la capacidad de afectar positiva o negativamente a otro y por consiguiente a la red. En el caso del problema público identificado y la solución parcial propuesta por medio del “Búho Nocturno”, sus efectos pueden ser medidos a través de encuestas y estadísticas, no obstante los efectos pueden multiplicarse e impactar áreas que originalmente no se habían considerado como beneficiarias de la iniciativa.

Por otra parte el tema de la demanda que da origen a un servicio es una justificación esencial para su impulso. El mismo autor dice que cuando se pone a disposición del público una ruta nueva, en este caso un entramado de rutas en horarios de noche,

hay un crecimiento natural de la demanda, que paulatinamente da origen a una nueva demanda como consecuencia de las mejoras que los usuarios experimentan.

Por ejemplo, la justificación del proyecto “Búho Nocturno” queda clara ante cualquier diagnóstico de la situación del transporte público en la entidad, desde la perspectiva de que no existe algo comparable que funcione de manera constante en horarios nocturnos. Entonces se pone en operación el proyecto y los ciudadanos gozan de las ventajas y los apoyos del mismo. Es posible que con el tiempo, esos mismos ciudadanos o la dinámica propia del servicio generen una nueva demanda. Eso puede ser nuevas rutas, una nueva modalidad de servicio, tarjetas pre-pagadas, un horario extendido o diferente etcétera.

2.3 Marco teórico

2.3.1 Identificación de un problema público

De acuerdo con las teorías de formulación de política pública es prudente y necesario hacer un ejercicio analítico para identificar el problema público al que una política va a dar solución. En ese sentido, existen teorías que hablan de un proceso escalonado, sin embargo, no hay que confundir el ejercicio lógico o de análisis con los procesos que suceden en la realidad. A continuación se abordan ambos temas, el sentido teórico de un problema público y lo que pasó en la realidad al interior de las estructuras decisorias del Estado de Jalisco, cuando se configuró el proyecto “Búho Nocturno” en respuesta a la problemática planteada por los actores involucrados en su momento.

Vale la pena entonces preguntarse, ¿cuándo se empieza a definir un problema público? Hay algunos teóricos como Aguilar Villanueva, que hablan de una etapa en la cual el problema se introduce en la agenda de gobierno y se reconoce como un problema público. Si se quisiera establecer una definición a manera de referencia, se podría decir, en palabras de este mismo autor que la definición de un problema público es *“el proceso mediante el cual una cuestión, oportunidad o tendencia, ya*

aprobada y colocada en la agenda de la política pública es estudiada, explorada, organizada y posiblemente cuantificada por los interesados, quienes no raramente actúan en el marco de una definición de autoridad, aceptable provisionalmente en términos de sus probables causas, componentes y consecuencias”¹⁴.

Considerando los antecedentes que se expusieron en páginas anteriores, sabemos que la composición de los actores en el tema del transporte público en Jalisco no favorecía a un ejercicio como el propuesto por Bardach (1998) ni tampoco lo que se plantea en *“Problemas públicos y agenda de gobierno”* de Aguilar (2007).

En el marco de esos ejercicios analíticos se buscaría que cada institución en cooperación con las otras que componen su contexto, identificara la problemática concreta, la incluyera en su lista de intereses y revelara su visión al respecto para construir una primera aproximación a las soluciones necesarias para combatir el problema público de manera eficiente.

Más allá del proceso teórico la SVT del Estado determinó que el proyecto era conveniente y atendía a un problema público identificado. Además sumo la petición de la Cámara de restauranteros puesto que de acuerdo con la visión de gobierno, ésta última tenía cierto fundamento como para destinar su atención, el tiempo de su personal y los recursos disponibles para echar a andar un proyecto concreto.

Probablemente si hoy se hiciera el ejercicio con una metodología más cercana a lo que sugieren los autores reconocidos en materia de políticas públicas, se tendría un proyecto distinto en operación. A pesar de eso y sin una planeación estricta de la movilidad en las ciudades, se reconoce que existe un problema serio ocasionado por la poca diversificación y accesibilidad de medios de transporte en las zonas urbanas del Estado, particularmente después de las 22:00 horas. Por lo anterior, se busca reconocer y tomar parte en una solución que dé respuesta al problema de la clase

¹⁴Disponible en: <http://www.scribd.com/doc/63268646/Aguilar-Villanueva-Problemas-Publicos-y-Agenda-de-Gobierno> del libro Problemas públicos y agenda de gobierno de Aguilar Villanueva página 3 del resumen.

trabajadora por ser la que destina la mayor cantidad de gasto en transporte, proporcional a su ingreso.

Por lo tanto el problema público a reconocer habría sido, probablemente, la ineficiencia en el sector del transporte público en el estado de Jalisco, particularmente en la ZMG y Puerto Vallarta, originada entre otras cosas por la falta de alternativas viables para los usuarios con la necesidad de un transporte colectivo seguro y económicamente accesible en horarios nocturnos.

Reconocer y estructurar un problema desde la teoría tiene sus retos, aunque como lo dicen André Noel Roth (2006) y Eugene Bardach (1998), es importante tener conocimiento teórico del tema y experiencia. De muchas formas, definir un problema público es lograr un equilibrio en la operación entre los hechos, los objetivos y los medios que posibilitan su resolución. Por lo mismo, resulta asombroso que un proyecto con un impacto tan favorable para la ciudadanía haya tenido tan poco fundamento analítico.

2.3.2 Teoría de políticas públicas para el seguimiento de un problema público

Existen cuatro elementos, desde la teoría de Noel Roth (2006), para identificar una política pública: implicación del gobierno, percepción de problemas, definiciones de objetivos y proceso. Por lo tanto se puede decir que una política pública existe cuando las entidades estatales han asumido un rol activo en tratar de lograr parcial o totalmente los objetivos planteados, por medio de un proceso que cambia el estado de las cosas a uno menos problemático. Para llevar a cabo el proceso, el Estado cuenta con instrumentos diversos a los que recurre dependiendo de la situación y un *policy cycle* que propone la descomposición de una política pública en una serie de etapas o procedimiento lógico.

En el caso particular del problema del transporte público nocturno en la ZMG y Puerto Vallarta, el Estado por medio de sus instituciones involucradas en la regulación y estudio del transporte (SVT, OCOIT y CEIT) implementó un

instrumento de delegación. Es decir, una agencia, organización, grupo privado o socio, pone en operación las decisiones en el marco de la política pública en cuestión. En concreto, los transportistas brindan directamente el servicio a los ciudadanos, entendiendo que lo que se hace necesario es ofrecer una tarifa unificada y un horario a partir de las 22:00 horas y hasta las 3:00 am o 5:00 am.

Si se hiciera referencia al primer párrafo de este mismo apartado, se podría ver con claridad que la propuesta del “Búho Nocturno”, desde una perspectiva formal de elaboración de políticas públicas, si tiene un problema definido, el gobierno se implicó en la resolución del problema, y si se plantearon objetivos:

- Ahorro económico en los traslados de los trabajadores que en la ZMG y Puerto Vallarta laboran en horario nocturno.
- Disminución en los accidentes de tránsito por la ingesta de alcohol, en las actividades nocturnas de diversión, turismo u ocio.
- Apoyo en la reactivación económica de los Centros Históricos de la ZMG y Puerto Vallarta.

Sin embargo, el proceso no queda muy claro de manera formal, pues no existen documentos suficientes y técnicamente rigurosos como para conocer qué fue primero y qué fue después en el sentido de la planeación que se llevó a cabo.

De pronto, podría parecer que fue un tema mucho más empírico que técnico, con un resultado que habría que seguir de cerca y medir periódicamente, por medio de encuestas y otras herramientas de monitoreo estadístico. De cualquier manera, se ha hablado de este tipo de escenarios desde la academia y la teoría porque se sabe que el modelo de toma de decisiones, especialmente en política pública nunca es del todo racional, como se expusiera en *“El modelo de decisión racional en cinco etapas”* (Meny, Thoenig 1992).

Desde los años cincuenta Herbert A. Simon ya decía que se trata más bien de un modelo de racionalidad limitada, puesto que nunca se cuenta con el universo de la

información para tomar las decisiones y tampoco se sabe tanto del problema como para conocer todas las soluciones alternativas¹⁵. Con ello concuerda la autora de *"Análisis de políticas públicas"* (Sánchez M. P., 2005) cuando habla de que las decisiones nacen del encuentro fortuito y de la interrelación de problemas, objetivos, alternativas y actores y que ese enfoque resulta muy útil para explicar las decisiones que emergen en situaciones complejas.

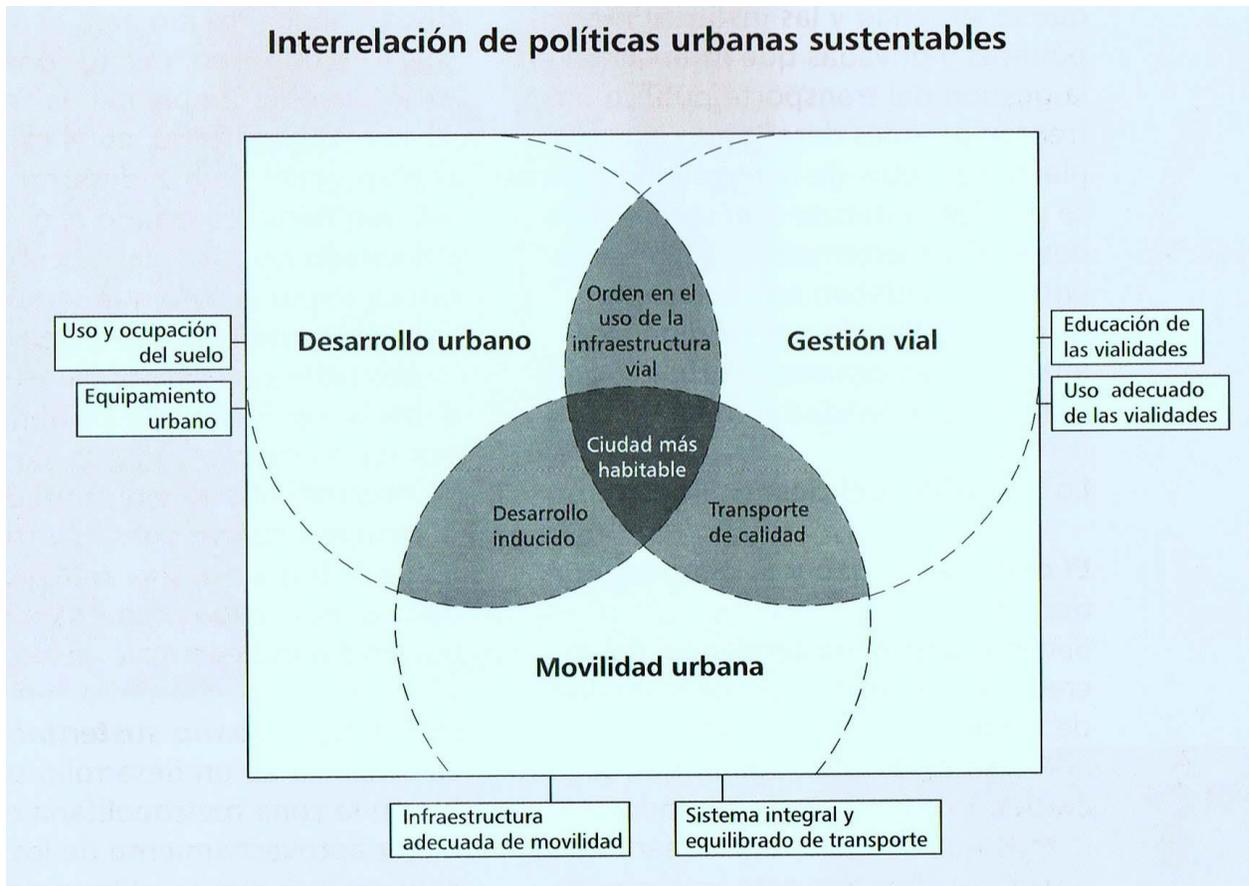
Probablemente en ese sentido, los actores implicados en el transporte colectivo y la movilidad urbana del Estado de Jalisco podrían coincidir. La decisión de implementar un sistema de transporte nocturno fue, al mismo tiempo el resultado de una necesidad social expresa y el resultado de la coyuntura dada por el momento político y los Juegos Panamericanos del 2011, aunque como tal el proyecto "Búho Nocturno" no estaba contemplado en el Plan de Movilidad no Motorizada.

Considerando lo anterior, con el objetivo de dar cierto orden conceptual a las decisiones y los hechos en torno al "Búho Nocturno" se podría decir que existen fundamentalmente dos maneras de darle seguimiento al problema público de la movilidad urbana. La primera tiene que ver con la configuración progresiva de una política pública de movilidad sustentable, en donde no se importe un modelo y se quiera aplicar a base de fuerza. Con esto se hace referencia a la necesidad que existe de mejorar sobre la marcha el conjunto de decisiones y la visión a mediano y largo plazo sobre lo que este proyecto puede aportar, la manera en cómo lo hace y el impacto que se busca tener en la ciudadanía. La segunda forma es un esfuerzo sólido, de calidad y bien coordinado para la formulación de un modelo de movilidad urbana participativo, que considere los principios de acceso a las oportunidades y justicia social. Esto significa que las soluciones propuestas por medio del modelo tienen que pensar alternativas sustentables que no sólo favorezcan a ciertos cotos de intereses sino que busquen expandir las posibilidades que las personas sin recursos tienen, por medio de un esquema de movilidad urbana ágil, para que eso sea a su vez un motor del cambio.

¹⁵Citado en Noel Roth (2006)Op. Cit, pp. 89 -91

Para ilustrar lo anterior, se presenta este gráfico de interrelación de políticas urbanas sustentables, que considera por lo menos tres grandes secciones que se relacionan y se afectan entre sí: desarrollo urbano, gestión vial y movilidad urbana.

Gráfico 13: Interrelación de políticas urbanas sustentables



Fuente: "Movilidad; Una visión estratégica de la Zona Metropolitana de Guadalajara" CEIT - ITESO

Por otra parte, es indispensable que en dicho ejercicio de atención a un problema público y coordinación entre las instituciones, se contemplen las estructuras y los procesos de gobierno de manera global (Joan Subirats, 2008), puesto que la gestión de la administración pública tiene mucho que ver con el éxito de una medida implementada, sobre todo si se consideran temas como recursos humanos, finanzas y organización al interior. Sucede muy a menudo que existen propuestas buenas para la formulación de políticas públicas pero que al momento de tocar base, es

decir, entrar en contacto con la estructura de la administración pública, se vienen abajo por no tener consideraciones realistas de los márgenes de acción.

En el libro *Análisis y Gestión de Políticas Públicas*, se explica como una de las claves en cuanto a las políticas públicas es tener en cuenta los obstáculos y las oportunidades que representan las reglas establecidas vigentes, en conjunto con un esfuerzo por formular una solución consistente a un problema público (Joan Subirats, 2008).

Concluyendo, existe un fundamento teórico capaz de ser adecuado a lo impredecible que puede ser el entorno político en la entidad y a las decisiones que ya han sido tomadas en materia de movilidad y transporte público nocturno. También es posible y necesario llevar un seguimiento del problema público, porque evidentemente va cambiando por ser un problema social. Uno de los métodos más concretos para el seguimiento es la construcción de indicadores que tengan como elemento central al usuario del servicio, que mantengan una periodicidad en la obtención de la información y sobre todo que sean, hasta la medida de lo posible, compartidos entre las tres responsables del sector en Jalisco; SVT, OCOIT y CEIT. Esto facilitaría la ejecución de futuras decisiones de política pública, basadas en la evidencia de la experiencia de los usuarios y en los resultados obtenidos a partir de la implementación. En el siguiente apartado se presentará la justificación del “Búho Nocturno” que explicará por qué fue importante pensar un proyecto de transporte público nocturno para la Zona Metropolitana de Guadalajara y Puerto Vallarta, y no alguna otra alternativa de solución al problema identificado.

3. Estrategias y resultados del proyecto

3.1 Estrategia para la atención al problema público

Este apartado hace una revisión de los objetivos estratégicos que han sido planteados en los planes de Movilidad del Estado y en el Plan Estatal de Desarrollo para dar contexto y soporte a la estrategia que ha seguido el proyecto “Búho Nocturno”, en relación con la planeación hecha por el gobierno de la entidad. En ese sentido, primero se exponen los objetivos planteados en dichos documentos y después se rescatan aquellos a los que atiende la estrategia de transporte público nocturno. Hacia el final del apartado se expone, desde una visión de política pública, cómo es que el proyecto “Búho Nocturno” abona al cumplimiento de los objetivos planteados pero sobre todo cómo trabaja en el combate al problema público identificado.

De acuerdo con el Programa Especial de Movilidad del Gobierno de Jalisco, una de las grandes prioridades de gobierno es cuidar la interrelación entre los programas especiales y sectoriales con el Programa Estatal de Desarrollo. En ese sentido, se dice con claridad en el programa de movilidad que se tiene como objetivo estratégico: mejorar la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas. Para el logro de dicho objetivo se plantean los siguientes tres objetivos específicos:

1. Hacer más eficientes los sistemas de movilidad y el transporte público.
2. Mejorar la cultura vial e incrementar el uso de transportes alternativos.
3. Incrementar y mejorar la calidad de la señalización semaforización y la vigilancia vial.

Con estos objetivos específicos se busca impactar directamente en la mejora de la calidad de los sistemas para la movilidad de bienes y personas, que es un objetivo claramente definido por el Programa Estatal de Desarrollo.

Además de esos objetivos, el Organismo Coordinador de la Operación Integral del Transporte en el Estado (OCOIT) por medio de su Proyecto Especial de Movilidad plantea la necesidad de atender cuidadosamente los siguientes puntos, sin que todos ellos estén directamente relacionados con el proyecto “Búho Nocturno”:

- Movilidad urbana, acceso, agilización e infraestructura vial
- Corredores, macrolibramientos y autopistas estatales
- Sistemas de transporte rápido, efectivo, seguro e innovador
- Fomento a la cultura vial y becas de transporte
- Promoción de transportes alternativos más saludables
- Mejoramiento de los servicios de vialidad, tránsito y transporte
- Vigilancia vial operativa
- Mejoramiento de sistemas de semaforización y señalamientos viales
- Rediseño institucional de las dependencias del transporte público
- Adecuación del marco normativo en materia de movilidad urbana

Evidentemente es complejo lograr todo lo anterior sin un plan de instrumentación bien definido y respaldado por políticas públicas que permitan el acceso a los recursos necesarios para hacerlo. De acuerdo con la teoría, una política pública, además de su fundamento conceptual, debe ir de lo general a lo particular, es decir, del fundamento ideológico y estratégico a acciones concretas como planes, programas y servicios al ciudadano.

El proyecto “Búho Nocturno” ha considerado el marco de planeación antes expuesto, pero se ha enfocado en tres estrategias muy concretas para la prestación de un servicio efectivo, seguro e innovador en el contexto estatal, aunque sigue estando en una primera fase de implementación y hasta cierto punto de “prueba”.

La primera estrategia para el combate al problema público identificado es la provisión de un sistema de transporte nocturno regulado con rutas estratégicas,

horarios definidos y una tarifa fija. La segunda estrategia es una comunicación más directa con el usuario del transporte público nocturno por medio del acceso a la información de manera telefónica, electrónica e impresa. Y finalmente la tercera estrategia es la seguridad, por medio de la definición de paradas en zonas seguras, cámaras de vigilancia en las unidades y la vigilancia de la policía preventiva.

A través de la combinación de las tres estrategias mencionadas, se ataca directamente el problema de la falta de opciones de movilidad urbana en horario nocturno, especialmente para la clase trabajadora, los estudiantes y los turistas. Se busca que logre fomentar una cultura de oportunidades porque la tarifa es moderada sobre todo en relación con lo que costaría cualquier otro medio de transporte en la noche, como un taxi y por último, pero quizás lo más importante considerando los altos niveles de violencia, se promueve un transporte seguro, que cuenta con el apoyo de la policía preventiva y que motiva a los ciudadanos a que usen lo que se ha puesto a su disposición.

3.2 Resultados de la implementación

De acuerdo con lo que se publica en la página web del “Búho Nocturno” existen pruebas de que el servicio ha sido aceptado por la ciudadanía, estimando que son aproximadamente 1'113,047 personas beneficiadas y que además la estrategia cuenta con la participación del sector privado y las organizaciones gubernamentales de transporte, lo cual genera un entorno cooperativo. Se busca que por medio del fortalecimiento de las alianzas el proyecto permanezca vigente y útil. A continuación se presenta un resumen de los resultados del proyecto tanto en la Zona Metropolitana de Guadalajara como en Puerto Vallarta que a un año de trabajo ha logrado una cantidad aproximada de 416,000 viajes.

3.2.1 Resultados de la implementación en Puerto Vallarta

Se estima que después de un año de la puesta en funcionamiento del “Búho Nocturno” se hacen tres mil viajes a la semana en ese medio de transporte en Puerto Vallarta. El proyecto en la región se inauguró con dos rutas aunque tras la implementación se dejó en funcionamiento solo una porque se constató que no era rentable tener la segunda, debido a la baja cantidad de personas que utilizaban el servicio en ese momento y el costo de operación. Tras la encuesta de satisfacción levantada por OCOIT con motivo del primer aniversario del proyecto, se solicitó por parte de los usuarios y la Asociación de Hoteles y Moteles de Puerto Vallarta la ruta “B”, debido a que ya había más demanda para justificar una ampliación y estaban satisfechos con el servicio. Tras un análisis del punto de equilibrio entre dicha necesidad y el costo de operación del transporte nocturno ‘B”, se concluyó que era viable y la ruta se abrió el día 15 de diciembre de 2012.

Por otra parte, a la fecha de la realización del presente trabajo no se han registrado reportes de violencia relacionada con el servicio, es decir incidentes que los usuarios hayan experimentado en los autobuses nocturnos. Se han recibido llamadas con quejas por la impuntualidad de las rutas, pero a medida que ha pasado el tiempo se ha regularizado el servicio y las quejas han disminuido. El servicio ha sido foco de notas de prensa aunque no se sabe con exactitud cuántas. Los medios de comunicación impresa, radio y televisión en Puerto Vallarta han apoyado el proyecto porque sus beneficios son directos y fáciles de confirmar.

3.2.2 Resultados de la implementación en la Zona Metropolitana de Guadalajara

En la Zona Metropolitana de Guadalajara se estima que son 4500 viajes a la semana en el Búho Nocturno. Se inició el proyecto con 10 rutas aunque a un año de la puesta en marcha del servicio sólo siete estaban en operación, debido a que no se contaba con estudios de demanda ni de origen – destino, relacionados con los horarios

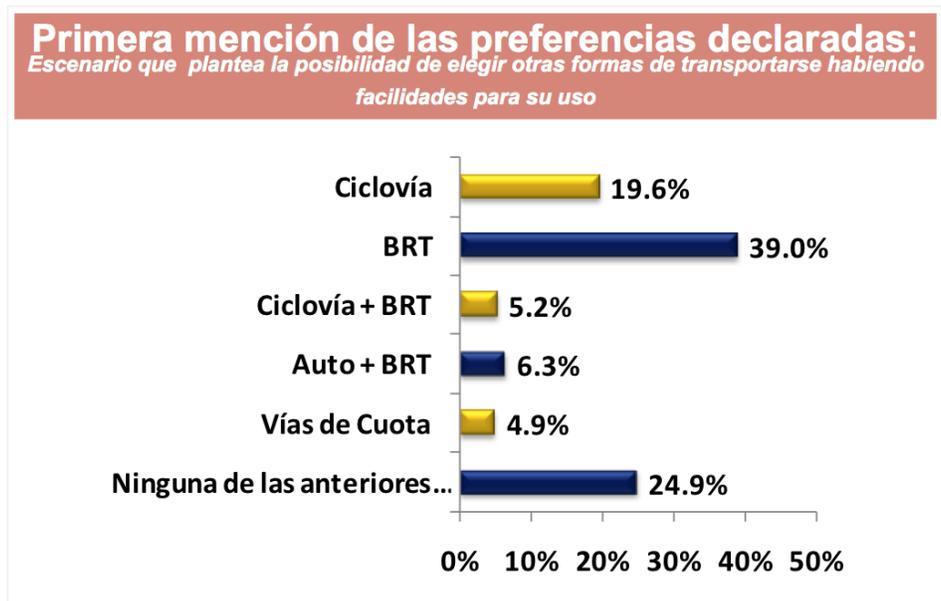
nocturnos. Al mismo tiempo al momento de planear las 10 rutas se partió de dos elementos principales, por un lado los empresarios interesados hablaron de aproximadamente 30 mil empleados (usuarios potenciales) y por otra parte la necesidad de conocer el comportamiento de los usuarios de la ZMG ante un servicio que no tenía precedentes. Después de los primeros meses, se hicieron los ajustes que dejaron en funcionamiento 7 de las 10 rutas.

Igual que en Puerto Vallarta, los usuarios reportan ahorros de hasta un 400%, sin incidentes a bordo de las unidades que prestan el servicio hasta el momento de escribir el presente trabajo. En cuanto a las quejas y denuncias, se sabe que los ciudadanos han reportado el incumplimiento de los horarios e incluso la ausencia del servicio aunque igual que en Puerto Vallarta se ve que a medida que el proyecto se consolida las quejas han disminuido. El “Búho Nocturno” ha tenido presencia en los medios de comunicación de la ZMG, en medios impresos, radio y televisión. Dos temas importantes referidos en estos medios han sido el ajuste de las rutas y la tarifa (que aumentó de 10 a 15 pesos) y el primer aniversario del proyecto.

3.2.3 Resultados reflejados en las encuestas

Al momento de implementación del proyecto “Búho Nocturno” no se tenía más que un “Estudio de la Demanda Multimodal de desplazamientos de la Zona Metropolitana de Guadalajara” para el año 2007. Algunas partes de la información de dicho estudio han sido presentadas a lo largo del documento. Otras, por ejemplo las dos siguientes, sugieren que las personas verdaderamente estaban dispuestas a evaluar alternativas de transporte si existieran. En ambas gráficas se puede observar cómo las personas dijeron querer transportarse en bicicleta si existieran ciclovías o bien en BRT.

Gráfico 14. Preferencias declaradas por entrevistados



Fuente: SEDEUR 2008 "Estudio sobre la demanda multimodal de desplazamientos en la Zona Metropolitana de Guadalajara".

Después del primer año de la implementación del proyecto Búho Nocturno, OCOIT elaboró una encuesta que se aplicó tanto en Puerto Vallarta como en la Zona Metropolitana de Guadalajara. A continuación se presentan algunos de los resultados más significativos en ambos lugares. La entidad gubernamental diseñó una muestra representativa de usuarios que para el caso de Puerto Vallarta fue de 186 personas y para el caso de la Zona Metropolitana de Guadalajara 278 personas.

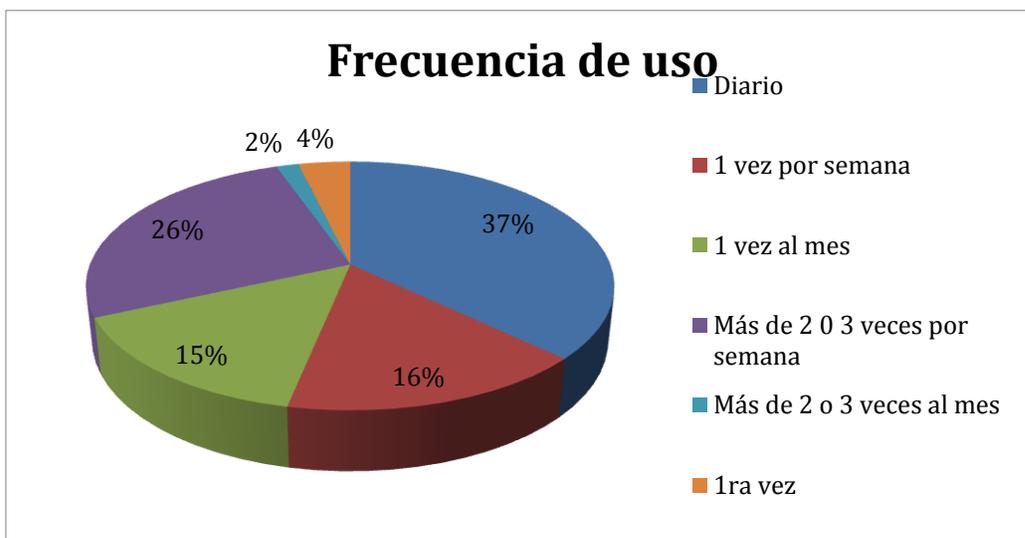
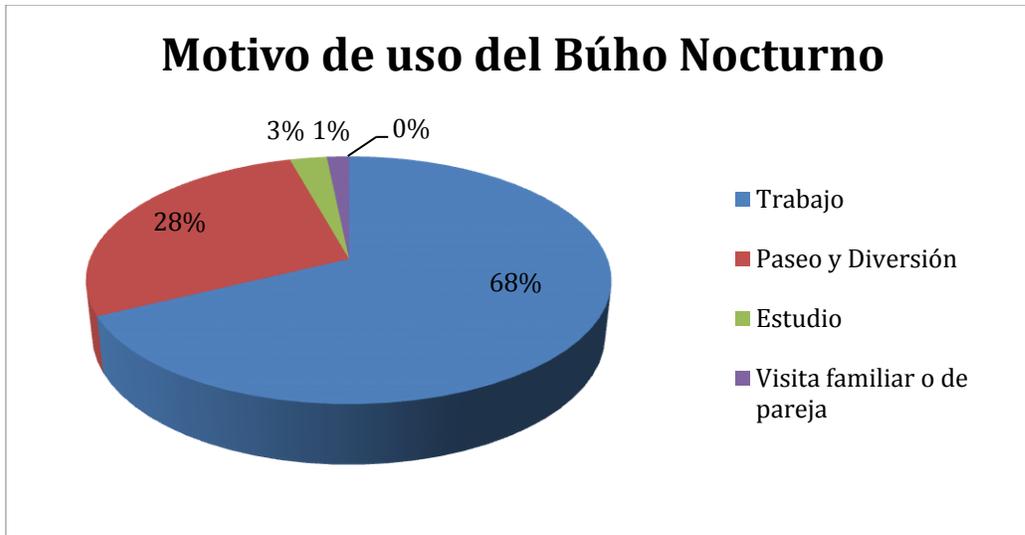
Para el caso de Puerto Vallarta, el motivo del uso del transporte nocturno tiene que ver con el trabajo en un 68%, para diversión en un 28% y para estudio en tan solo 3%. El 37% de esos usuarios dijeron utilizar el servicio diariamente mientras que un 26% dijo utilizarlo entre 2 y 3 veces a la semana. Los horarios de uso se reflejaron a partir de las 23:00 horas y hasta la 1:00 am en un 61% de los usuarios, mientras que un 39% lo usa más a partir de la 1:00 am y hasta las 3:00 am.

En lo que se refiere a la satisfacción y a la calidad del servicio, los usuarios en Puerto Vallarta dijeron que el servicio era bueno 78% pero no excelente. Un 11% dijo que era muy malo. Es posible que esa respuesta pueda atribuirse a las faltas de consistencia en los horarios propias del arranque del proyecto. Además 78% de las personas dijeron recibir un buen trato por parte de los choferes que operan el Búho Nocturno. Antes de poder utilizar el servicio de transporte nocturno las personas tenían que recurrir al uso de los taxis. En el caso de los turistas eso alimenta la economía local pero en el caso de las personas trabajadoras, el uso del taxi representa un gasto muy alto por ir a trabajar. En ese sentido el 47% de la población entrevistada dijo gastar menos de \$200 pesos y el 44% entre \$200 y \$400 pesos a la semana. Con el uso del transporte público nocturno, las personas que gastaban \$200 pesos ahora gastan \$50 y las que gastaban más de \$200 gastan entre \$50 y \$100. Por lo mismo los usuarios han manifestado que el servicio es útil y las rutas adecuadas. En un 99% de los casos se identificó que los usuarios volverían a hacer uso del "Búho Nocturno".

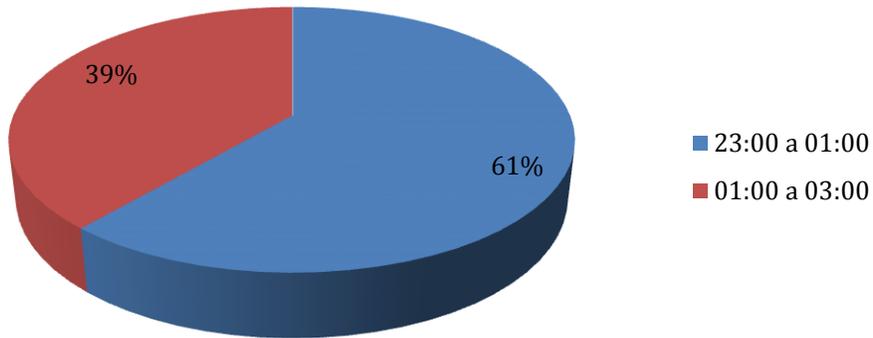
A continuación se presentan todas las gráficas que dan soporte a lo anterior, no sin antes decir que en Puerto Vallarta la propuesta ha sido aceptada de manera muy

natural mientras que, como se verá más adelante, en la Zona Metropolitana de Guadalajara ese no sea el caso.

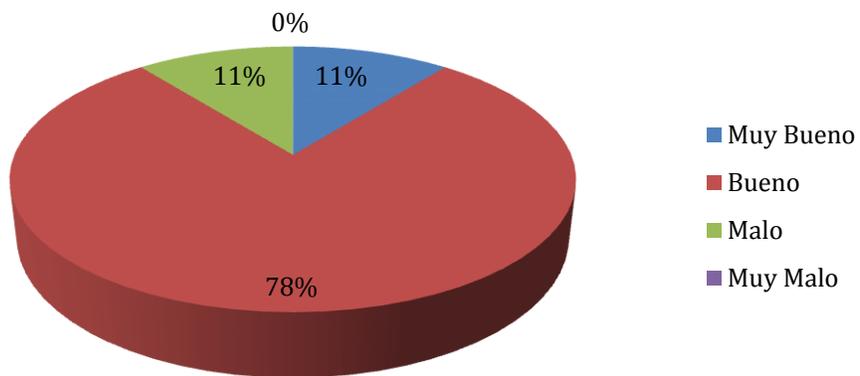
Gráficos: Resultados de la encuesta de satisfacción de usuarios del Búho Nocturno en Puerto Vallarta 2012.



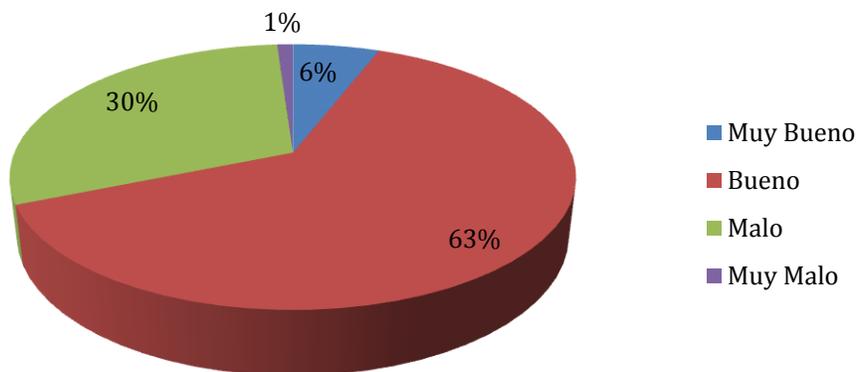
Horario de uso



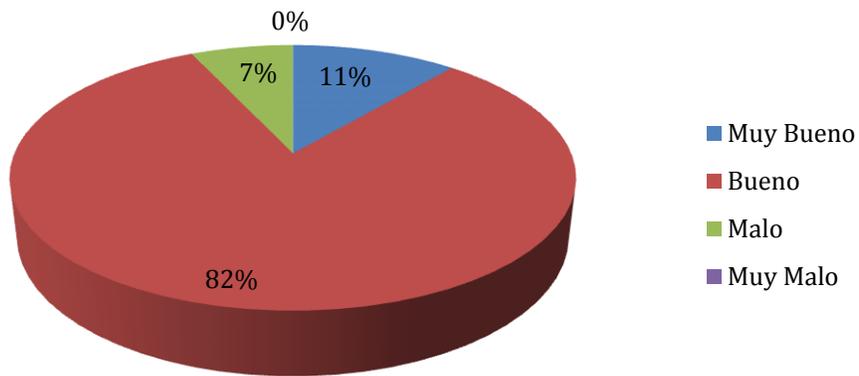
¿Cómo evaluaría el servicio del BN?



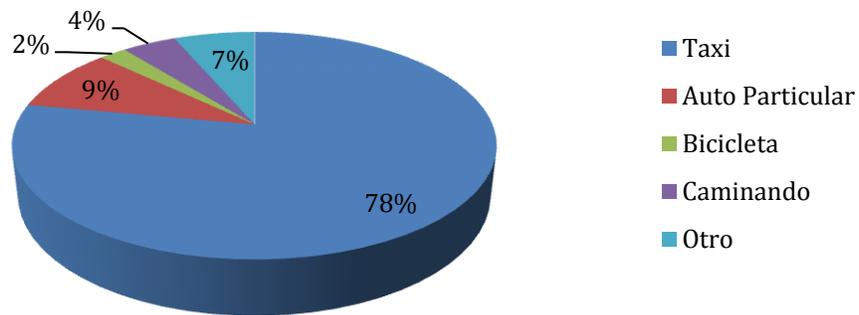
Frecuencia de unidades



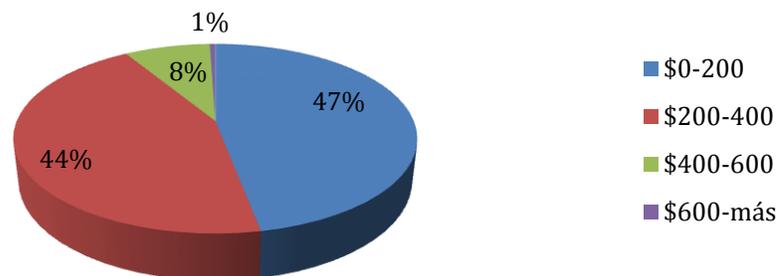
Trato de los choferes



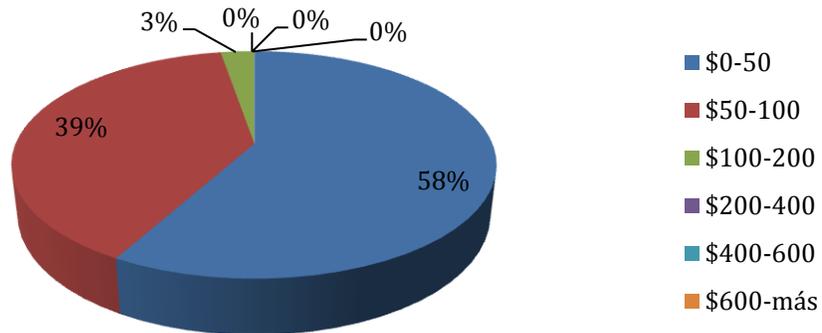
¿Antes del Búho como te trasladabas?



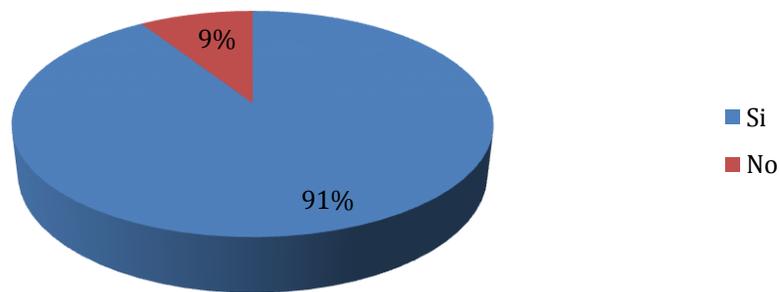
Antes de usar el servicio nocturno ¿Cuánto gastaba a la semana en sus traslados?



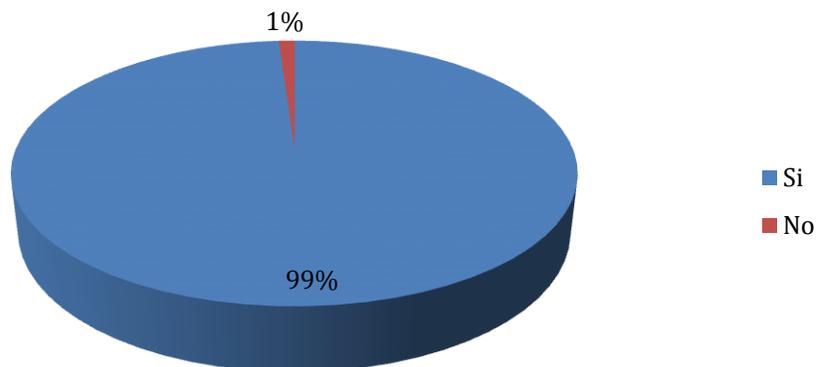
Hoy con el servicio nocturno ¿Cuánto gastas a la semana?



¿Esta conforme con la ruta del Búho nocturno que utiliza?

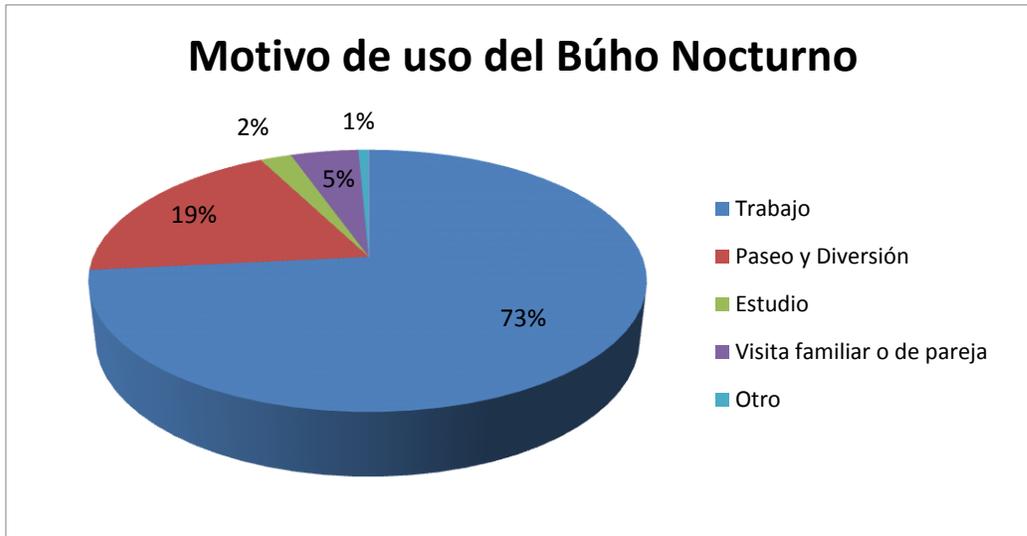


¿Volvería a usar el Búho Nocturno?

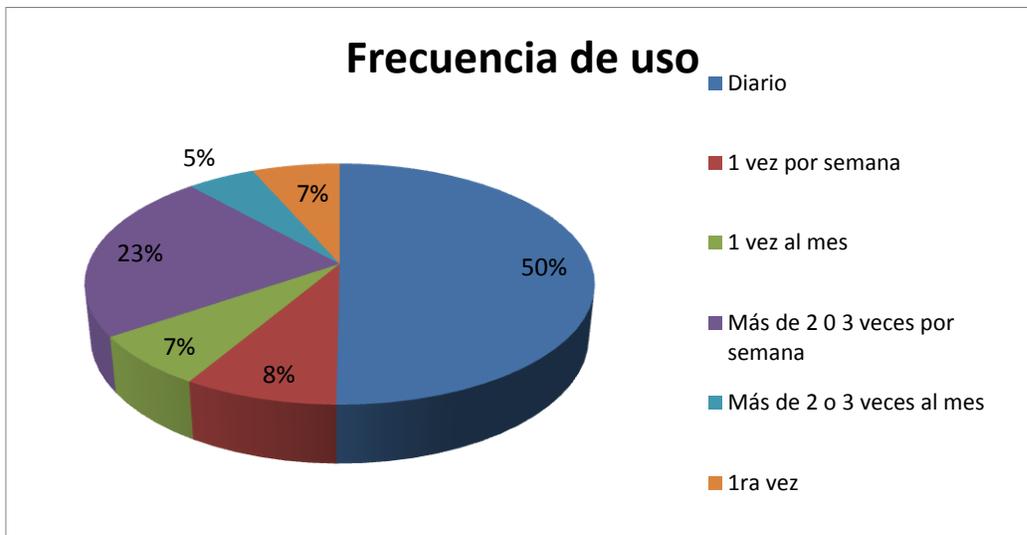


Fuente: OCOIT 2012, Gobierno del Estado de Jalisco.

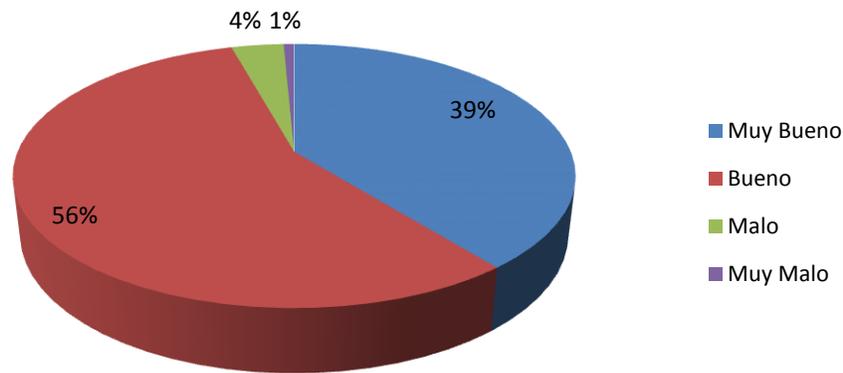
En la Zona Metropolitana de Guadalajara los resultados de las encuestas afirman que un 73% de las personas usan el Búho Nocturno por motivos de trabajo mientras que solo un 19% lo usa para fines recreativos. Eso comprueba, de alguna manera, que el plan para el fomento al turismo a centros históricos probablemente no ha sido lo que se esperaba.



Por otra parte se registró una frecuencia de uso diario del 50% de los pasajeros y un 23% de personas que lo utilizan entre 2 y 3 veces a la semana. Además el 58% de las personas evaluó el servicio como bueno y un 39% como muy bueno.

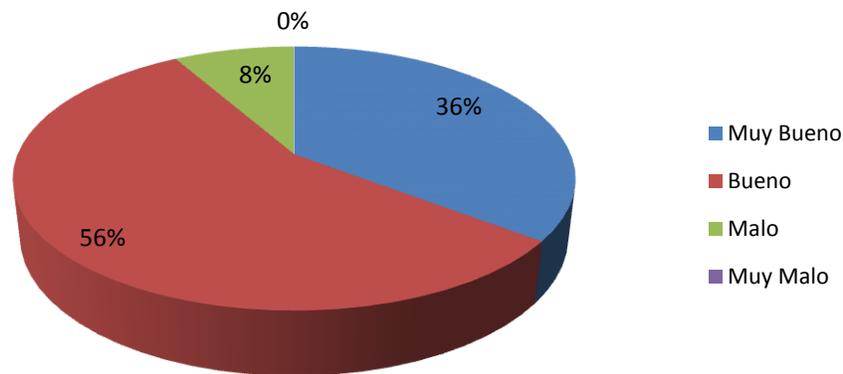


¿Cómo evaluaría el servicio del BN?



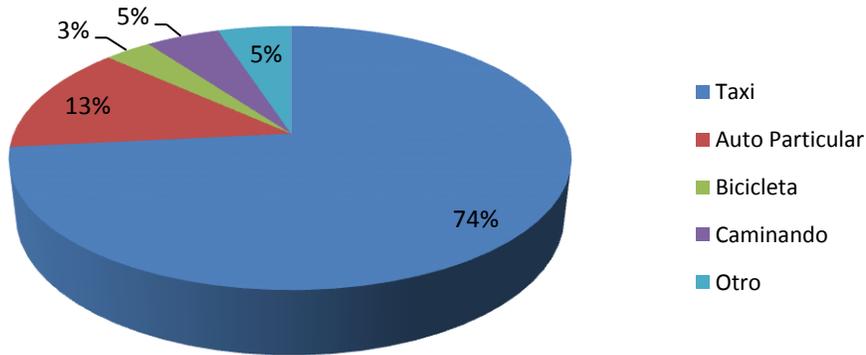
El trato de los choferes se reporta bueno en un 56% y muy bueno en un 36%. Habría en todo caso que profundizar en el 8% que dijo recibir un mal trato especialmente si se tratara de mujeres, sin embargo no se cuenta con dicha información.

Trato de los choferes

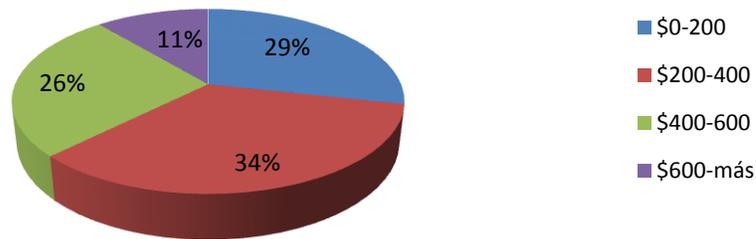


Los 278 entrevistados manifestaron que antes del Búho Nocturno hacían uso de los taxis 74%, de los automóviles privados 13% y de la bicicleta en 3% o caminando 5%. Además en materia económica ha representado un gran ahorro. El 29% de las personas gastaba de \$0 a \$200 pesos, el 34% de \$200 a \$400 y un 26% de \$400 a \$600 pesos semanales.

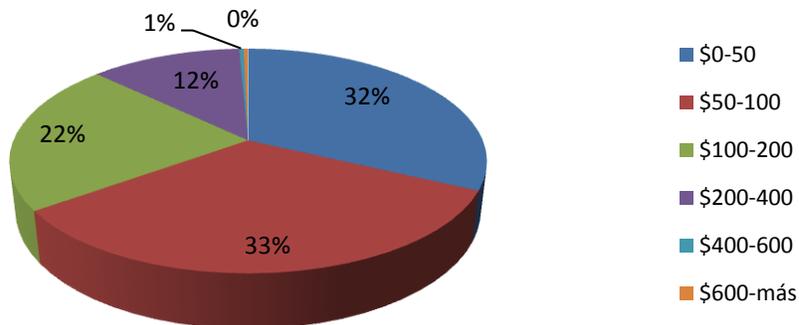
¿Antes del Búho como te trasladabas?



Antes de usar el servicio nocturno ¿Cuánto gastaba a la semana en sus traslados?



Hoy con el servicio nocturno ¿Cuánto gastas a la semana?

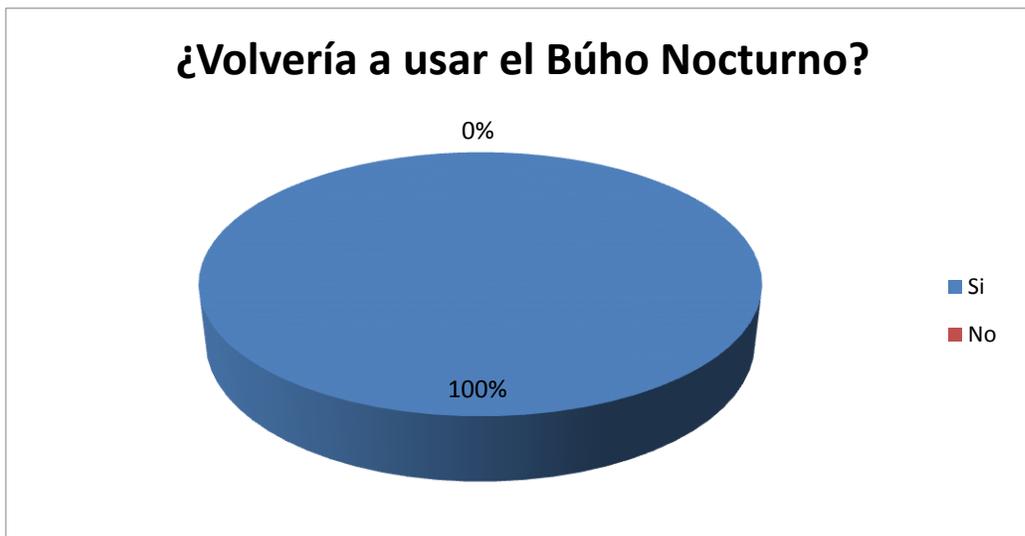


Con la implementación del Búho un 32% de las personas no gasta más de \$50 pesos, el 33% gasta de \$50 a \$100 pesos y un 22%, que antes gastaba entre \$400 y \$600

ahora solo gasta entre \$100 y \$200 pesos. Esto es un apoyo importante para las familias de personas trabajadoras, puesto que el perfil socioeconómico de los usuarios es en su mayoría de clase media baja y baja.



Los entrevistados están de acuerdo con las rutas que utiliza el Búho Nocturno en un 94% mientras que el 100% dijo que lo volvería a usar.



En conclusión, los resultados de la implementación desde la perspectiva del usuario son alentadores, no obstante faltaría diseñar una herramienta de seguimiento para los que actualmente prestan el servicio puesto que en la ZMG se ha reducido considerablemente el número de rutas en operación, sin que se tenga claramente identificada la causa. Además faltaría hacer una serie de mesas redondas con las instituciones gubernamentales implicadas de modo que sea posible llegar a un

ajuste sustentable del servicio, en torno a la resolución del problema público del transporte nocturno, o bien, rehacer la propuesta con un método mucho más apegado a la teoría de políticas públicas para que el resultado sea de impacto a largo plazo.

3.3 Análisis Foda

El análisis FODA tiene como objetivo revelar las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas del proyecto, así como elementos para hacer una evaluación crítica de las áreas de oportunidad y los focos rojos a los cuales habría que prestar atención. A continuación se presenta el análisis con la información disponible al momento de la redacción del documento, para aportar elementos a la discusión y finalmente establecer el fundamento sobre el cual recaen las conclusiones de este trabajo.

En el análisis existen dos planos, uno positivo y uno negativo y dos ejes verticales, uno que responde al contexto interno y otro que tiene que ver con las circunstancias del contexto externo que, la mayor parte de las veces son poco controlables. En el caso de la tabla que se presenta a continuación los puntos se relacionan exclusivamente con el proyecto Búho Nocturno, dividido para la Zona Metropolitana de Guadalajara y Puerto Vallarta. Se ha decidido hacer esa división porque el contexto y la aceptación del proyecto ha sido muy distinta en cada uno de los lugares y es preferible que no se pierda ese enfoque.

Tabla 1: "Evaluación FODA del Búho Nocturno en la Zona Metropolitana de Guadalajara"

Análisis	Positivo	Negativo
Interno	<p>Fortalezas</p> <ul style="list-style-type: none"> • El proyecto responde de manera directa al problema público identificado. • Existen documentos de planeación que 	<p>Debilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • No existen mecanismos claros de coordinación interinstitucional entre la SVT, OCOIT y CEIT. • Hace falta establecer con claridad un marco de

	<p>contemplan las alternativas de movilidad urbana como uno de los ejes estratégicos del Gobierno del Estado de Jalisco</p> <ul style="list-style-type: none"> • Debido a que no existen alternativas similares en servicio y tarifa el proyecto ha sido aceptado por los ciudadanos. • Las estrategias puntuales de seguridad, regulación de tarifa, servicio efectivo y prevención han funcionado bien. • Se ofrecen opciones de comunicación pública del servicio y sus características. • El proyecto tiene el apoyo del sector empresarial de Jalisco. 	<p>evaluación periódica para el proyecto que verdaderamente revele los resultados que el usuario aprecia.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Existe una necesidad explícita de reformar el sector del transporte para la ZMG porque actualmente está poco sistematizado y es difícil de controlar. • El proyecto no ha sido atractivo para la población turística que busca entretenimiento nocturno en los centros históricos. • La impresión general que las personas tienen sobre el transporte público es de medio a muy bajo. • No existe aún una cultura civil que fomente el uso responsable de los medios de transporte colectivo. • No se sabe con claridad cuál fue el resultado de uso, utilidad y pertinencia del Búho durante los Juegos Panamericanos puesto que no se hizo una evaluación formal. • Algunas prácticas deficientes del servicio diurno se han importado por los transportistas al servicio nocturno, ante la tolerancia de los organismos gubernamentales
--	---	---

		responsables de evitarlo.
Externo	Oportunidades <ul style="list-style-type: none"> • El tema de la movilidad urbana está cada vez más presente en la agenda de desarrollo económico, la agenda académica y la agenda de gobierno. • Existen cada vez más organizaciones civiles interesadas en encontrar alternativas al problema de transporte en la ZMG. • El búho tiene la posibilidad de contar con el respaldo de otros sectores sociales, más allá del empresarial. 	Amenazas <ul style="list-style-type: none"> • Los proveedores del servicio podrían perder el interés debido a los altos costos de operación, sobre todo si se considera que el proyecto fue prometido con una expectativa mayor de pasaje que lo reflejado en la práctica. • Aunque el proyecto es regulado por gobierno, el proveedor directo del servicio son empresas privadas y eso aumenta el riesgo de hacer heterogéneo el proyecto. • El crecimiento de la inseguridad en la ciudad que hasta el momento no ha tenido presencia en las unidades de transporte nocturno o sus alrededores puede afectar seriamente la continuidad del servicio. • La transición política puede acabar con el proyecto o deformarlo a conveniencia.

Tabla 2: "Evaluación FODA del Búho Nocturno en Puerto Vallarta"

Análisis	Positivo	Negativo
<p>Interno</p>	<p>Fuerzas</p> <ul style="list-style-type: none"> • El proyecto responde de manera directa al problema público identificado. • Existen documentos de planeación que contemplan las alternativas de movilidad urbana como uno de los ejes estratégicos del Gobierno del Estado de Jalisco • Debido a que no existen alternativas similares en servicio y tarifa el proyecto ha sido aceptado por los ciudadanos. • Las estrategias puntuales de seguridad, regulación de la tarifa, servicio efectivo y prevención han funcionado bien. • El proyecto ha apoyado enormemente a la industria turística y a su clase trabajadora. • Por la seguridad de los autobuses nocturnos más mujeres se integran a la fuerza productiva de la ciudad. • El proyecto tiene el apoyo del sector empresarial de Puerto Vallarta. 	<p>Debilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • No existen mecanismos claros de coordinación interinstitucional entre la SVT, OCOIT y CEIT. • Hace falta establecer con claridad un marco de evaluación periódica para el proyecto que verdaderamente revele los resultados que el usuario aprecia. • La impresión general que las personas tienen sobre el transporte público es medio. • No existe aún una cultura civil que fomente el uso responsable de los medios de transporte Colectivo • Algunas prácticas deficientes del servicio diurno se han importado por los transportistas al servicio nocturno, ante la tolerancia de los organismos gubernamentales responsables de evitarlo.

Externo	Oportunidades	Amenazas
	<ul style="list-style-type: none"> • El tema de la movilidad está cada vez más presente en la agenda de desarrollo económico, la agenda académica y la agenda de gobierno • Los empleados y turistas han disfrutado el servicio con tranquilidad y seguridad y eso contribuye al desarrollo económico de la región. • Debido a los resultados el proyecto podría contar con el respaldo de otros sectores de la sociedad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aunque el proyecto es regulado por gobierno, el proveedor directo del servicio son empresas privadas y eso aumenta el riesgo de hacer heterogéneo el proyecto. • La transición política puede acabar con el proyecto. • Los proveedores del servicio podrían perder el interés por los altos costos de operación si el uso disminuyera. • El crecimiento de la inseguridad en la ciudad que hasta el momento no ha tenido presencia en las unidades de transporte nocturno o sus alrededores puede afectar seriamente la continuidad del servicio.

4. Conclusiones

4.1 Conclusiones sobre los resultados de la implementación del proyecto

En conclusión, el proyecto de movilidad nocturna denominado “Búho Nocturno” para la Zona Metropolitana de Guadalajara y la ciudad de Puerto Vallarta, ha sido una iniciativa bien recibida por los ciudadanos, especialmente la clase trabajadora que labora por la noche y los estudiantes, que son los más afectados por la ausencia de opciones de transporte en horarios que rebasan las jornadas del transporte público habitual.

Es un proyecto que en definitiva se apega a las prioridades estratégicas planteadas por el Gobierno del Estado a través de la Secretaría de Planeación, el Programa Especial de Movilidad, el Plan Estatal de Desarrollo y los objetivos planteados por las propias dependencias involucradas en el transporte público en la entidad, sin que haya sido un proyecto elaborado cuidadosamente con la participación de la ciudadanía.

El contexto en el cual surgió el proyecto fue coyuntural por la urgencia de presentar una solución al problema del transporte durante los Juegos Panamericanos que se llevaron a cabo en Jalisco en Octubre de 2011. No obstante, ha sido desarrollado como una opción que permanece en el tiempo para desahogar la problemática derivada de la falta de opciones poco costosas y seguras para las personas que viven y trabajan tanto en la ZMG como en Puerto Vallarta. En ese sentido habría que reconocer que desde los organismos oficiales se ha hecho un gran esfuerzo por controlar las tarifas y unificar los horarios y la calidad del servicio para que el usuario final desarrolle la confianza necesaria para dar la vigencia que el “Búho Nocturno” necesita.

Es cierto también que el proyecto tiene mucho que mejorar, sobre todo en materia de visión a largo plazo y consolidación de un marco regulatorio que permita blindarlo ante la transición política. También hace falta que la política pública de

movilidad y transporte en Jalisco integre al proyecto como uno de sus mecanismos articuladores estratégicos, para que eventualmente se destinen más recursos y atención a mejorar el servicio progresivamente.

Por otra parte es un proyecto que ha contemplado opciones alternativas de transporte urbano aunque queda pendiente desarrollar un marco adecuado de evaluación periódica y un mecanismo por medio del cual el Gobierno de Jalisco destine recursos económicos, materiales y humanos para la supervisión del servicio. El cómo se podría resolver por medio de un modelo de “cuarto de control” desde el cual se pueda monitorear el servicio en las unidades a través de las cámaras de seguridad, los contadores de pasajeros y los sistemas de localización satelital GPS por sus siglas en inglés. A eso habría que sumarle el esfuerzo de mantener y perfeccionar la línea de atención ciudadana las 24 horas, el portal de internet y la aplicación periódica de las encuestas de satisfacción, como un mecanismo de interacción con usuario, que dicho sea de paso en este renglón ayudaría sobremanera si lográramos pensar en las personas que utilizan en transporte público no como “usuarios” sino como “clientes”, pues cuando nos esforzamos en ver a las personas que utilizan transporte público como nuestros clientes, nos permitimos tener una visión más equilibrada respecto a la manera de buscar soluciones más acorde con ciudades como las que se refieren en este trabajo.

En definitiva, el proyecto Búho Nocturno no es la única solución necesaria ante el problema público identificado, pero sí es parte de una solución consistente, que integra una perspectiva más social, en el sentido de que son muchos más los ciudadanos que tienen que hacer uso de los medios de transporte públicos y sin embargo son los autos los que reciben la mayor cantidad de atención política y presupuestal. Paulatinamente esa tendencia del gasto tiene que enfocarse en la formación de consejos ciudadanos, empresariales, académicos y políticos, capaces de acercar “a la mesa” soluciones sostenibles en el tiempo.

Es indispensable por lo tanto que el proyecto logre un nivel de comunicación sumamente asertivo con los *stakeholders*, es decir los actores estratégicos que

tienen influencia directa y que el proceso de identificación de los mismos sea una constante, pues por tratarse de un proyecto con alto impacto social, los actores y el contexto siempre están cambiando.

Además es pertinente que la comunicación sea fuerte con los proveedores finales del servicio para generar una dinámica rentable que contribuya al desarrollo de las personas de una forma respetuosa y que fomente su dignidad, sin importar su nivel de ingresos. Es importante también que dicha relación sea sólida puesto que aún existen temas fundamentales que tratar, por ejemplo, el análisis de si se trata de un modelo de negocios o de un esquema de participación con un carácter no lucrativo del servicio.

Por último agregar que a un año de la implementación del proyecto se tienen grandes lecciones que hay que poner en común entre las organizaciones y los actores involucrados. El transporte público y la movilidad urbana alternativa son una necesidad urgente de la ciudad que requiere atención constante y con presupuesto. Como una gran metrópoli, Guadalajara y su conurbación y Puerto Vallarta, requieren una visión a largo plazo que permita revertir la tendencia tan negativa que se ha presentado en donde se esperan cada vez más autos y un panorama cada vez más complicado para el peatón, el ciclista y sobre todo para la clase social más desprotegida.

Es posible hacer un esfuerzo que combine la fuerza de cada una de las partes y que rescate el aprendizaje de los problemas que ya se han presentado anteriormente a falta de consenso o de participación. El Búho Nocturno es una iniciativa de gobierno que permanece con una visión de apoyo al ciudadano y el fomento de la actividad productiva y económica en la entidad. Eso vale la pena.

4.2 Conclusiones sobre el impacto de la maestría en el campo profesional

Este apartado expone los elementos más relevantes de la Maestría en Política y Gestión Pública desde la óptica de mi experiencia profesional en la administración pública. De alguna manera es también una revisión del eco que han tenido los contenidos y el aprendizaje adquirido, para el impulso del proyecto “Búho Nocturno”, que es el objeto de este trabajo.

Si bien es cierto que el programa de la maestría se reconoce por tener una amplitud de contenidos que le permite al egresado desarrollarse profesionalmente con soltura en diferentes campos, también es cierto que de acuerdo al perfil personal existen diferentes procesos de asimilación de ese aprendizaje. En mi caso, por tener experiencia previa en el trabajo como servidor público y por necesitar un fundamento académico sólido, lo que me significó más fueron los cursos de administración pública y políticas públicas, para entender verdaderamente conceptos como la eficiencia, la eficacia y la legitimidad. Estas tres nociones más allá de las descripciones teóricas tienen un impacto constante y evolutivo en la realidad de la política local. En ese sentido, la contribución de *Barry Bozeman* (1998) por medio de *La nueva gestión pública*, impactó directamente mi forma de trabajar y de entender la construcción de las políticas públicas, desde una perspectiva en la que no solo es prudente sino necesario, fundar la instrumentación de dichas políticas en un conjunto de acciones bien planeadas y no sólo en necesidades emergentes enfrentadas con ocurrencias.

Sería imposible decir que son los cursos por sí solos los que generan un impacto visible en el campo profesional. En realidad considero que ha sido una mezcla de conocimiento y oportunidad de aplicación. Los cursos de análisis político y planeación estratégica por ejemplo, me han permitido comprender a profundidad los entornos de coyuntura en los cuales emergen las decisiones políticas, identificar a los actores y a sus intereses en cada proyecto y conducir los esfuerzos de planeación e instrumentación de proyectos con más soltura y asertividad.

Además habría que decir que ha sido y seguirá siendo un reto adaptarse a las formas de hacer gobierno de quienes toman decisiones, porque cada quién conserva una visión distinta de lo que es el ejercicio de la política. En ese sentido lo que verdaderamente es importante es saber cómo hacer uso del margen de maniobra que se tenga por más pequeño o estrecho que pueda resultar.

En el marco del proyecto “Búho Nocturno” las habilidades que adquirí en la maestría me han otorgado un sentido claro de los fines y los medios en la administración pública, particularmente en el área del transporte público y la movilidad urbana. Siendo un tema tan controversial y con tantos intereses encontrados, mantenerse firme no es sencillo. La firmeza en lo que a ética, compromiso y ecuanimidad se refiere. Una visión fresca pero bien fundada es una combinación útil en este entorno.

Finalmente agregar que la maestría me ha ayudado a marcar un estilo de trabajo en gobierno e incluso un estilo de dirección. A imprimir una visión crítica y constructiva a los proyectos, las estrategias y las decisiones, a fomentar un uso responsable del poder. En ITESO conocemos esta forma de trabajo y de vida como una visión Ignaciana de compromiso social que afortunadamente he tenido la oportunidad de poner en práctica no sólo para mi propio desarrollo individual sino para el apoyo a las personas más desprotegidas.

5. Fuentes consultadas

5.1 Publicaciones impresas

Bardach, Eugene, (1998). *Los Ocho Pasos para el Análisis de Políticas Públicas*, México: CIDE- M.A. Porrúa.

Barry Bozzeman (1998) Coord. *La nueva Gestión Pública. Su situación actual*. México, Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública, FCE.

CEIT, I. . (2002). *Movilidad, una visión estratégica de la zona metropolitana de Guadalajara*. Guadalajara: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.

Deubel, André Noel Roth. (2006). *Políticas públicas: formulación, implementación y evaluación*. Colombia: Ediciones Aurora.

- (2003), Una introducción para el análisis de las políticas públicas, Artículo publicado en: *Revista Cuadernos de Administración*, Universidad del Valle, N°30, pp.113-128.

Gobierno de Jalisco. (2008). *Programa Especial de Movilidad*. Secretaría de Planeación. Guadalajara: Gobierno de Jalisco.

Medellín , Pedro. (2004) *La política de las políticas públicas: propuesta teórica y metodológica para el estudio de las políticas públicas en países de frágil institucionalidad*. CEPAL.

Merino, Mauricio et. Al (2010) *Problemas, decisiones y soluciones*. México: Centro de Investigación y Docencia Económicas y Ed. Fondo de Cultura Económica.

Sánchez, C. R. (1996). *Manual para la elaboración de políticas públicas*. México: Universidad Iberoamericana y Editorial Plaza y Valdés.

Sánchez, M. P. (2005). *Análisis de políticas públicas*. Granada, España: Universidad de Granada.

Subirats, e. A. (2008). *Análisis y gestión de políticas públicas*. España: Ariel Editores.

UNAM - ITESO. (2006). Curso de planeación del transporte urbano . *Segunda parte*. Guadalajara, Jalisco, México: ITESO.

Vargas, C. S. (2010). *Las políticas públicas*. Guadalajara: Instituto de administración Pública del Estado de Jalisco y sus municipios .

Villanueva, L. F. (2003). *La implementación de las políticas públicas*. México: Miguel Angel Porrúa.

Villanueva, L. F. (2007). *Problemas públicos y agenda de gobierno*. México: Miguel Angel Porrúa.

5.2 Fuentes electrónicas

Sitio de VukanVichic

<http://www.seas.upenn.edu/~vuchic/>

Consultado por última vez el 01 de noviembre 2012

SEDESOL

<http://www.sedesol.gob.mx/>

Consultado por última vez el 01 de noviembre 2012

SEPLAN Jalisco

http://www.jalisco.gob.mx/wps/portal/dependencias/seplan!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3ifEB8PY68gIwP3YENzAyO3MDcXd0dn9yBDA6B8JJK8v

4mPMVDe38fRjcjVwCLAjIDucJB9-PWD5A1wAEcDfT-
P_NxU_YLcCIMsE0dFAEcDCxg!/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/
Consultado por última vez el 15 de diciembre 2012

OCOIT Jalisco

http://www.jalisco.gob.mx/wps/portal/organismos/ocoit!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gzb2djr1AXEwN_5yATA09P5yDf4BBzA1M_E6B8pFm8T4iPh7FXkJGBf5iXs4FRmI-5pbllsKGBvzEB3eEg-_DrB8kb4ACOBvp-Hvm5qfoFuREGWSaOigBE9n8J/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/
Consultado por última vez el 15 de diciembre 2012

SVyT Jalisco

http://www.jalisco.gob.mx/wps/portal/dependencias/svt!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3ifEB8PY68glwP3YENzAyO3MDcXd0dn9yBvQ6B8JJK8v4mPMVDe38fRjcjVwCLAjIDucJB9-PWD5A1wAEcDfT-P_NxU_YLcCIMsE0dFACRP7xi!/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/
Consultado por última vez el 15 de diciembre 2012

Jalisco cómo vamos

<http://www.jaliscocomovamos.org/>
Consultado por última vez el 15 de diciembre 2012

Ciudad para todos

<http://www.ciudadparatodos.org/>
Consultado por última vez el 01 de marzo 2013

INEGI

<http://www.inegi.org.mx>
Consultado por última vez el 28 de noviembre 2012

CONAPO

<http://www.conapo.gob.mx/>

Consultado por última vez el 15 de diciembre 2012

Periódico Mural

<http://www.mural.com/>

Consultado por última vez el 18 de diciembre 2012

Periódico Público – Milenio

<http://jalisco.milenio.com/>

Consultado por última vez el 18 de diciembre 2012

Periódico El Occidental

<http://www.oem.com.mx/eloccidental/>

Consultado por última vez el 18 de diciembre 2012

Colectivo Ecologista de Jalisco

www.cej.org.mx

Consultado por última vez el 15 de marzo 2013

CEIT

<http://www.jalisco.gob.mx/wps/portal/ceit>

Consultado por última vez el 18 de diciembre 2012

SEDEUR

www.jalisco.gob.mx/sedeur

Consultado por última vez el 01 de diciembre 2012

6. Anexos

6.1 Referencias de notas de prensa

6.1.1 Ficha en referencia al proyecto “Búho Nocturno” presentada a La Jornada Jalisco el 17 de septiembre 2012.

Arranque 23 DE SEPTIEMBRE 2011	Ajuste 30 DE MARZO DE 2012	Hoy 17 DE SEPTIEMBRE 2012
10 RUTAS: A,B,C,D,E,F,G,H,I,J	7 RUTAS: B,C,D,F,H,I,J Amplían: “H” Chulavista Programa piloto: “A” Castillo, Miravalle	7 RUTAS: B,C,D,F,H,I,J
TARIFA: \$10 PESOS	TARIFA: \$15 PESOS	TARIFA: \$15 PESOS
HORARIO: 11:00 a 05:00	HORARIO 11:00 a 03:00	HORARIO 11:00 a 03:00
EMPRESA: SyT SISTECOZOME ALIANZA SALTO TUTSA	EMPRESA: ALIANZA SyT SALTO SISTECOZOME	EMPRESA: ALIANZA SyT SALTO SISTECOZOME
EQUIPO: CÁMARAS DE SEGURIDAD TORRETA CAJA PARA PAGO AUTOMATICO	EQUIPO: CÁMARAS DE SEGURIDAD TORRETA CAJA PARA PAGO AUTOMATICO	EQUIPO: CÁMARAS DE SEGURIDAD TORRETA CAJA PARA PAGO AUTOMATICO
UNIDADES: 37	UNIDADES: 22	UNIDADES: 22

6.1.2 Ficha de referencia de los kilómetros recorridos por el transporte público nocturno “Búho Nocturno” por ruta.

Ruta	Kilómetros recorridos
A Miravalle	17.7 KMS
B Tesistán	41.2 KMS
C Circuito	67.8 KMS
D Coronilla	22 KMS
F Galerías	28.4 KMS
H Chulavista	50.3 KMS
I Tetlán	17.3 KMS
J Tonalá	34.1 KMS
Total	278.8 KMS

6.2 Notas recuperadas de medios de comunicación

Nota: Exitoso inicio del transporte nocturno

Exitoso inicio del transporte nocturno

El Secretario de Vialidad y usuarios se mostraron satisfechos con el nuevo servicio; el estreno de las rutas se dio sin incidentes

A unos cuantos días de haber iniciado operaciones el transporte nocturno, el secretario de Vialidad y Transporte en el estado, Diego Monraz Villaseñor, informó que los resultados han sido positivos y que la población se encuentra sumamente satisfecha. "La gente lo está empezando a utilizar, ya comenzó a generar beneficios de ahorro a la población; la gente está ahorrando hasta un 90% de lo que gastaba en moverse en la noche, sin incidentes, totalmente saldo blanco".

Externó que ante la demanda de mayor información por parte de los usuarios, comenzarán a pegar los mapas con los derroteros y rutas en cada una de las cinco mil unidades de transporte público que de día se mueven en la ciudad.

En lo que refiere a Puerto Vallarta mencionó que a casi una semana de haber comenzado a brindar el servicio, el saldo es blanco y con mayor participación de la ciudadanía "ni en Puerto Vallarta ni en la Zona Metropolitana de Guadalajara se han presentado incidentes de inseguridad, sino por el contrario, cada día más usuarios se mueven por hora".

En otro tema Monraz Villaseñor mencionó que avenida Avila Camacho a su cruce con Circunvalación aún está pendiente por concluir. "siguen haciendo obras menores, sin embargo la que sigue en proceso es Avila Camacho y Circunvalación". ¿Cuánto falta para que este concluida? "No lo sé, hay que preguntarle a Guadalajara".

Cabe mencionar que hace unos días el presidente municipal de Guadalajara, Jorge Aristóteles Sandoval, dijo que dicho cruce estaría listo el próximo 30 de septiembre y lamentó que el secretario de Vialidad, Diego Monraz, se encuentre más preocupado por lo que pasa en el municipio que por su propia secretaría. (Alfredo Toledo)

EL OCCIDENTAL
DÍA MES AÑO PAG SECC
26 05 2011 2 A

FOTOS: MARCO MARTÍNEZ MAYORGA

» AHORA con el horario nocturno de transporte, más personas tienen la posibilidad de trasladarse pagando menos.

» EL TITULAR de vialidad anunció en días pasados las rutas que cubrirían los famosos "búhos".

Fuente: El Occidental

Continuará el "Búho" un año más

■ Según encuestas 100% de los usuarios en la ZMG confirmó que volvería a usar el servicio

VICTOR MANUEL CHÁVEZ OGAZÓN

A un año de que inició el sistema del transporte nocturno mejor conocido como Búho, la conclusión es que seguirá por un año más ya que algunos trabajadores se han ahorrado hasta en un 400% lo que antes se gastaban en taxis. Hay coincidencia entre usuarios de Puerto Vallarta y Guadalajara, donde se utiliza.

Un 93% de los usuarios de este servicio en Puerto Vallarta, 96% en Guadalajara lo aprueban, según un estudio que mandó hacer la dependencia.

El Secretario de Vialidad y Transporte, Diego Monraz Villaseñor, anunció que este servicio se consolida y continuará, con la expectativa de mejora y crecimiento.

Monraz Villaseñor informó que al cumplirse este 16 de septiembre un año del arranque de este servicio en Puerto Vallarta y el próximo 23 de septiembre en Zona Metropolitana de Guadalajara, se levantó una encuesta entre los usuarios del transporte nocturno, la cual arrojó interesantes resultados.

Primero expresa que los usuarios en Puerto Vallarta alcanzaron ahorros de hasta un 400% de



» HASTA un 96% de usuarios vallartenses lo aprueban.

ahorro en sus traslados y tienen un nivel de aprobación del 90%, además de que hoteleros y restaurantes reportan una buena aceptación de este servicio por parte de sus empleados.

Mientras que en la Zona Metropolitana de Guadalajara el ahorro en el traslado de los usuarios es también del 400% y el nivel de aceptación del 96 por ciento.

Acompañado de Flavio Taveira Muñoz, director del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado (OCOIT), y de Alejandro Torres Magaña, gerente general de la Asociación de Hoteles y Moteles de Puerto Vallarta, el secretario de Vialidad comentó que de aquí hasta el fin de la administración se trabajará para mejorar el servicio, pues hay áreas de oportunidad para su crecimiento,

así como eventuales mejoras en la frecuencia e incremento en el número de unidades.

DATOS DE LA ENCUESTA

La encuesta fue coordinada por OCOIT, se levantó los días 6, 7 y 8 de septiembre entre usuarios seleccionados de manera aleatoria, tanto a bordo de las unidades como en puntos de ascenso y descenso de las unidades de transporte del servicio nocturno.

A la pregunta de si está conforme con la ruta del Búho Nocturno que utiliza, un 90% de los usuarios de Puerto Vallarta contestó afirmativamente, en tanto que un 99% contestó que sí volverá a utilizar dicho servicio.

En Zona Metropolitana de Guadalajara un 94% dijo estar conforme con la ruta del Búho Nocturno que utiliza y el 100 por ciento de los

encuestados respondió que sí volvería hacer uso de este servicio.

EL BÚHO, UN EJEMPLO

Cuestionado sobre si el éxito que ha tenido este servicio se puede también trasladar al servicio diurno, Monraz Villaseñor explicó que para ello es imprescindible que el Poder Legislativo haga las adecuaciones a la Ley correspondiente y cambiar del sistema hombre-camión por el de ruta-empresa.

El actual sistema, dijo, tiene más de 70 años y las condiciones ya no son las mismas, por lo que urge hacer el cambio para que los empresarios transportistas puedan asociarse y, por ejemplo, hacer compras de mayor volumen de refacciones y combustibles y así alcanzar grandes ahorros, lo que evitaría la constante presión, tanto sobre las tarifas como de los conductores por ganarse el pasaje, aun de sus mismas rutas.



» EL SERVICIO ha ahorrado a algunos trabajadores hasta un 400% de lo que antes se gastaban en taxis.



› El servicio del Búho Nocturno ha sido bien recibido tanto en Puerto Vallarta (foto) como en la ZMG.

Consolida paso el Búho

› Según una encuesta realizada por Vialidad, en la ZMG y Vallarta goza de aceptación

Eric Sepúlveda
CORRESPONSAL

PUERTO VALLARTA.- A un año de la implementación del Bus en Horario Nocturno (Búho), el titular de la Secretaría de Vialidad, Diego Monraz, presentó en el destino turístico los resultados de encuestas aplicadas tanto en el puerto como en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG), que muestran la aceptación del servicio por los usuarios.

"Tanto en Puerto Vallarta como en Guadalajara están bastante satisfechos los usuarios, es probable que lo que se tenga que mejorar es la cantidad de unidades.

El servicio fue evaluado como "bueno" por un 56 por ciento de los encuestados en la ZMG, y sólo un 5 por ciento lo consideró entre "malo" y "muy malo", mientras que en Vallarta estuvo satisfecho el 76 por ciento, y el 10 por ciento como malo.

En cuanto al servicio de los

ASÍ LO Dijo



Lo único que no va a pasar es que desaparezca (el Búho), es por eso que está

consolidado, lo que estamos obligados es a mejorarlo, eso tiene que ver con la frecuencia y la supervisión, y segundo las rutas".

Diego Monraz
Secretaría de Vialidad

choferes, los tapatíos evaluaron con un 56 por ciento como buen trato, 36 puntos fueron en el rubro "muy bueno" y un 8 como "malo", asimismo, en el destino turístico, las cifras fueron de 82, 12 y 6 en el mismo orden.

"El trato de los choferes ha sido bien aceptado, más que una sorpresa es bastante prometedor de lo que este sistema esté haciendo, que el chofer trate bien

Aprovechan el Búho

Los usuarios de este servicio lo utilizan con la siguiente frecuencia en Puerto Vallarta y la zona metropolitana.

Frecuencia	OOL	PV
Diario	50%	38%
1 vez por semana	8%	17%
1 vez al mes	7%	14%
Más de 2 o 3*	23%	26%
Más de 2 o 3**	5%	1%
Primera vez	7%	3%

* veces por semana

** veces por mes

a las personas, nos habla que los choferes están cuidando este modelo, normalmente la peor calificación que se da al transporte convencional es en este rubro".

Además, Monraz acusó a la actual y pasadas legislaturas de obstaculizar el mejoramiento del transporte urbano, al no lograr las leyes que obliguen a los transportistas a cambiar el esquema "hombre-camión".

Fuente: Mural

GUADALAJARA, JAL., JUEVES 22 DE SEPTIEMBRE DE 2011



EL INFORMADOR • A. HINOJOSA

• Las unidades tendrán el logotipo del "Búho Nocturno", una torreta, cámaras de video en el interior y alcancía para el prepago. El pasado lunes se realizaron pruebas del servicio.

El servicio, de las 23:00 a 5:00 horas

Mañana sale el "Búho Nocturno"

Camioneros trabajan en el proceso de equipamiento de las unidades que participarán en el "Búho Nocturno", transporte que operará a partir de mañana de las 23:00 a las 5:00 horas, con 10 rutas en la Zona Metropolitana de Guadalajara.

Aseguran los transportistas que este jueves, a más tardar la mañana del viernes, estarán listos los camiones para arrancar operaciones, conforme lo programado. El servicio se prestará con 46 camiones y 10 rutas (una de ellas la integrarán dos derroteros creando un circuito).

La tarifa será de 10 pesos, que se deberán depositar en las alcancías electrónicas. El importe deberá ser exacto, de modo que en este nuevo sistema de transporte ya operará el esquema de prepago.

El transporte público nocturno tendrá 344 paradas en las que se indicará el derrotero y los horarios de paso.

Transportistas mencionan que durante esta semana han seguido con el proceso de equipamiento de las videocámaras y los equipos de prepago; esperan tener todo listo el viernes.

En materia de seguridad habrá patrullaje por parte de las autoridades municipales y estatales.

LA MAYORÍA LLEGARÁ AL CENTRO TAPATÍO

Las rutas

- Base Aérea (Zapopan).
- Crucero La Coronilla (Zapopan).
- Tetlán (Zapopan).
- Santa Ana Tepetitlán (Zapopan).
- Plaza Galerías (Zapopan).
- Tonalá.
- El Castillo (El Salto).
- Arena VFG (sólo con eventos).
- Plaza El Palomar (Tlajomulco).

Circuito 1

Origen: Circunvalación y Belisario Domínguez, en Guadalajara. Destino: 8 de Julio y Colón.

Circuito 2

Origen: Circunvalación y Calzada Juan Pablo II, en Guadalajara. Destino: 8 de Julio y Colón.

Dará servicio transporte nocturno de las 23:00 a las 5:00 horas

Inicia Búho su 'vuelo'

► Pretende la SVT apoyar a trabajadores y disminuir accidentes por ingesta de alcohol

Valeria Huérfano

El Búho dejó el nido. Tras varios meses de incubación, el "ave" nocturna empezará hoy a recorrer las calles de la Ciudad para brindar transporte público de las 23:00 a las 5:00 horas.

A través de 10 rutas, las cuales pasarán por las principales avenidas de la Zona Metropolitana de Guadalajara, un total de 45 camiones tratarán de cubrir las necesidades de movilidad después de que los camiones convencionales terminen su turno.

De acuerdo con la Secretaría de Vialidad y Transporte del Estado (SVT), las unidades tendrán una frecuencia de paso de 30 minutos y el costo del boleto será de 10 pesos.

Si usted pretende usar este medio de transporte es necesario que vaya con el dinero exacto del pasaje, pues a diferencia de las rutas diurnas, los choferes no recibirán dinero; todo se manejará a través de una alcancia.

Para garantizar la seguridad tanto del usuario como del conductor, las unidades estarán equipadas con cámaras de vigilancia, además de que elementos de las diferentes Policías metropolitanas abordarán constantemente

los camiones para hacer revisiones de rutina.

Las 344 paradas del Búho Nocturno —como ha llamado la SVT a este sistema de transporte— estarán debidamente señalizadas, en ellas se detallará el derrotero y la hora de paso. Ayer, alrededor de la Glorieta Minerwa ya había algunos "nidos" para el "ave".

Debido a que las 10 rutas iniciales serán insuficientes para dar cobertura a toda la zona metropolitana, sobre todo a colonias y fraccionamientos que están más allá del Periférico, se pretende que los taxistas estén atentos en las paradas para apoyar a los pasajeros a completar su recorrido.

La SVT ha mencionado, desde su anuncio, que la idea de implementar el Búho Nocturno es reducir el gasto en transporte de las personas que trabajan de noche, pues la mayoría debía tomar taxi para regresar a sus casas.

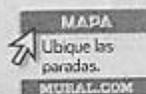
Además, se pretende disminuir el número de accidentes de tránsito por la ingesta de alcohol, al ser una alternativa para regresar a casa; sin embargo, en los autobuses habrá reglas, como el no consumir bebidas embriagantes al interior, entre otras.

La petición de un transporte público nocturno no es nueva, en el 2006, cuando el entonces candidato del PRI al Gobierno del Estado, Arturo Zamora Jiménez, se reunió con urbanistas, éstos le plantearon la necesidad de implementar rutas que brindarían servicio después de las 23:00 horas.

Todo quedó en una petición, pues Zamora Jiménez perdió la contienda electoral ante el actual Gobernador, el panista Emilio González Márquez.

La SVT anunció, en junio, la posibilidad de este sistema de transporte que hoy emprende el vuelo y que en sus primeros días de operación se prevé puedan abordarlo hasta 30 mil usuarios por jornada.

El Búho también levantará vuelo en Puerto Vallarta, servicio orientado a los trabajadores de bares y centros nocturnos.



Nota: Búho Nocturno ya está consolidado

Guadalajara, Jalisco
Lunes, 5 de Noviembre de 2012
Actualizado: Hoy 12:38 hrs



INFORMADOR.COM.MX

Primera Jalisco México Internacional Economía Deportes Tecnología Cultura Entretenimiento Suplemen

Seguridad Educación Congreso local Salud Gobierno del Estado Vialidad

Temas importantes: Elecciones EU | Comercio ambulante | Campus |

El Búho Nocturno ya está consolidado, según Vialidad

✉ A+ A- Síguenos en:    

 Nota

Transporte Público | Vialidad | Puerto Vallarta | SVyT | Ocoit



El recorrido en Guadalajara. Los usuarios reportan ahorros de hasta 400 pesos en su gasto semanal en el transporte público.

• Celebran en Puerto Vallarta el primer año de operación de esta modalidad

Entre las metas futuras para el servicio está la ampliación de las rutas, admite la secretaria estatal

PUERTO VALLARTA, JALISCO (18/SEP/2012).- Al consolidarse con base en resultados la modalidad de [transporte](#) urbano Búho Nocturno, que opera desde hace 12 meses en Guadalajara y Puerto Vallarta, no existen ya posibilidades para que sea retirado, asegura el secretario de Vialidad y Transporte, Diego Monraz Villaseñor.

Con datos estadísticos obtenidos de una encuesta de satisfacción realizada en Puerto Vallarta y en Guadalajara, se conoció que esta modalidad de transporte nocturno ha tenido un impacto económico benéfico entre los usuarios, ya que disminuyó en algunos casos en más de 400 pesos por semana el gasto de trasladado

durante la noche y madrugada.

Diego Monraz estuvo ayer en Puerto Vallarta para que no pasara inadvertido el primer año de operaciones del Búho Nocturno, que precisamente se inició el 16 de septiembre de 2011, mientras que en Guadalajara su arranque se dio el 23 del mismo mes.

El secretario de Vialidad estuvo acompañado de Flavio Tavera Muñoz, director general del Organismo Coordinador de la Operación Integral del [Servicio](#) de Transporte Público (OCCIT), y del director de la Asociación de Hoteles y Moteles en Puerto Vallarta, Alejandro Torres Magaña.

Con los datos de la encuesta en la mano, el funcionario estatal reconoció que el Búho Nocturno tiene todavía aspectos por mejorar; sin embargo, aseguró que esta modalidad de transporte "si les cambió la vida" a muchos usuarios, que ahorran importantes cantidades de [dinero](#) al utilizarlo.

Hay proyectos para el servicio, entre ellos aumentar el número de unidades, [crecimiento](#) de rutas y otros puntos, dijo el secretario, al destacar que el nivel de aceptación en Vallarta y Guadalajara es alto y que los usuarios lo volverían a usar, como sucede actualmente.

A pregunta expresa, Monraz Villaseñor reconoció que, en el caso de Puerto Vallarta, el Sistecozome y la Unión de Permisarios se retiraron del Búho Nocturno y actualmente sólo presta el servicio la Alianza de Camioneros.

La Ruta B también dejó de funcionar; sin embargo, externó su confianza de que quede restablecida en breve y el próximo año esté implementada una tercera ruta.

Para Guadalajara, la conclusión es que los usuarios mencionan un ahorro económico de hasta de 400 pesos en sus traslados, en comparación con el transporte en taxi que utilizaban antes.

Los usuarios tienen un alto índice de satisfacción, con 96%, y es por ello que se consolida el servicio nocturno a través de la cobertura a las zonas más habitadas y concurridas.

En conferencia de prensa, el funcionario también habló de las tarifas del transporte urbano y explicó que la dependencia estatal se encuentra en espera de la resolución del Tribunal Administrativo del Estado para conocer si procede o no el aumento a la tarifa.

LOS AJUSTES

A medio año, aumento a la tarifa y recortes del servicio

En marzo el Búho Nocturno vivió un "recorte" de sus servicios acompañado de un aumento a su tarifa, que en abril pasó de 10 a 15 pesos. Dos de sus recorridos en la Zona Metropolitana de Guadalajara desaparecieron; su horario se redujo de las 23:00 a las 3:00 horas.

Fuente: El Informador

TRIBUNA Versión Beta

Saber para decidir de la Bahía LUNES

Directorio Quiénes Somos Ediciones Anteriores

Bahía Regresar al Inicio

18 / 09 / 2012

Cumple un año servicio de el Búho en Puerto Vallarta

El 16 de septiembre cumplió un año del inicio de operaciones del sistema de transporte Búho nocturno, aunque tuvo fallas en la ruta B, el servicio llegó para quedarse en Puerto Vallarta y ya se prevé la implementación del transvía, este ayudará a mejorar el servicio, dio a conocer el titular de la Secretaría de Vialidad y Transporte de Jalisco, Diego Monraz Villaseñor.

De acuerdo con estadísticas de una encuesta que se realizó en días pasados a 200 usuarios del transporte nocturno, destacó que además del ahorro, la gente valora el servicio como seguro ya que cuentan con cámaras de circuito cerrado, alcanza así como una torreta que indica a los cuerpos de seguridad la presencia del sistema de transporte, así como la ubicación estratégica de paradas.

A un año de haber iniciado el Búho nocturno son 156 mil viajes, 17 mil 520 horas de servicio prestadas con alrededor de 212 mil kilómetros recorridos.

Hay un ahorro de hasta 400% en el traslado, un alto índice de satisfacción del 90%.

"Está hoy consolidado el sistema Búho en Puerto Vallarta y los hoteles y restaurantes reportan aceptación de empleados y turistas por este modo de transporte, comentó el titular de la Secretaría de Vialidad.

No obstante, reconoció que el servicio se puede mejorar, tiene áreas de oportunidad en cuanto al crecimiento y de aquí a que concluya la administración no hay la posibilidad de que se retire el servicio.

Por su parte en la Zona Metropolitana de Guadalajara el ahorro en el traslado de los usuarios es también del 400% y el nivel de aceptación del 96%.

Acompañado de Flavio Tavera Muñoz, director del Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado (OCOIT), y de Alejandro Torres Magaña, gerente general de la Asociación de Hoteles y Moteles de Puerto Vallarta, el Secretario de Vialidad comentó que de aquí hasta el fin de la administración se trabajará para mejorar el servicio, pues hay áreas de oportunidad para su crecimiento, así como eventuales mejoras en la frecuencia e incremento en el número de unidades.

La encuesta fue coordinada por OCOIT, se levantó los días 6, 7 y 8 de septiembre entre usuarios seleccionados de manera aleatoria, tanto a bordo de las unidades como en puntos de ascenso y descenso de las unidades de transporte del servicio nocturno.

A la pregunta de si está conforme con la ruta del Búho Nocturno que utiliza, un 90 % de los usuarios de Puerto Vallarta contestó afirmativamente, en tanto que un 99% contestó que sí volverá a utilizar dicho servicio.

En Zona Metropolitana de Guadalajara un 94% dijo estar conforme con la ruta del Búho Nocturno que utiliza y el 100% de los encuestados respondió que sí volvería hacer uso de este servicio.

Questionado sobre si el éxito que ha tenido este servicio se puede también trasladar al servicio diurno, Monraz Villaseñor explicó que para ello es imprescindible que el Poder Legislativo haga las adecuaciones a la Ley correspondiente y cambiar del sistema hombre-camión por el de ruta- empresa.

Monraz Villaseñor reconoció que en el caso de Puerto Vallarta el Sistecozome y la Unión de Permisarios se retiraron del Búho Nocturno y actualmente sólo presta el servicio la Alianza de Camioneros.

Aunado a que la Ruta B también dejó de funcionar, sin embargo, externó su confianza en que esta se restablezca en breve y el próximo año se tenga implementada una tercera ruta.

El actual sistema, dijo, tiene más de 70 años y las condiciones ya no son las mismas, por lo que urge hacer el cambio para que los empresarios transportistas puedan asociarse y, por ejemplo, hacer compras de mayoreo de refacciones y combustibles y así alcanzar grandes ahorros, lo que evitaría la constante presión, tanto sobre las tarifas como de los conductores por ganarse el pasaje, aún de sus mismas rutas.

Dijo que existen dificultades para que el servicio nocturno llegue a Bahía de Banderas Nayarit, sobre todo por la complejidad para la homologación debido al número de empresas, sindicatos y empresas que no se organizan ni se ponen de acuerdo.

Para reportar las anomalías de los conductores del transporte urbano es el teléfono es (322) 226 1805

Ubardo Aguilar



Diego Monraz afirmó que el transporte Búho Nocturno que cumplió un año en Puerto Vallarta llegó para quedarse debido a la aceptación de los trabajadores, sus principales usuarios

Nota: El búho nocturno, un transporte sustentable

CONTAMOS CON AGENCIA
REFORMA.COM

INICIO | DEPORTES | NOTA ROJA | COLUMNAS - OPINIÓN | PUERTO VALLARTA - BAHIA DE BANDERAS

A un año se su puesta en marcha, satisface a autoridades viales

Es el búho nocturno, un transporte sustentable

Con algunas inconsistencias de parte de la Unión de Permisarios, Diego Monraz, secretario estatal de Vialidad destaca con estadísticas que si resulta rentable

Compartir

Twitter 0

+1 0

Me gusta 9

2012-09-18 11:15:12

Por Daniel Mora Valencia

Puerto Vallarta Jalisco Noticias.- A un año de haber sido creado el servicio de transporte colectivo denominado "Búho Nocturno" ha resultado bastante satisfactorio tanto en Puerto Vallarta como en la zona metropolitana de Guadalajara, así lo aseguró en rueda de prensa el secretario de Vialidad y Transporte del estado, Diego Monraz, quien con estadísticas ilustró los logros y destacó que se trata de un servicio sustentable, que en sólo un año ya se ha consolidado.



Al mismo tiempo, dijo, el 90 por ciento otorga una calificación aprobatoria al servicio

En Puerto Vallarta, indicó se realizaron 208 encuestas esto los días 7 y 8 de septiembre mismas que arrojaron que el 68 por ciento de los usuarios utiliza el servicio por motivo de trabajo y más de la mitad lo utiliza a diario o por lo menos tres veces por semana.

Al mismo tiempo, dijo, el 90 por ciento otorga una calificación aprobatoria al servicio, casi la totalidad opina que las frecuencias son adecuadas y lo que llama la atención es que el 94 por ciento habla bien del trato de los choferes.

El "Búho Nocturno" ha desplazado en buena medida al taxi como medio de transporte en su horario de servicio pues el 77 por ciento de quienes ahora lo utilizan antes recurría a los vehículos amarillos, además de que casi la totalidad de quienes utilizan el camión nocturno actualmente gastan menos de 100 pesos a la semana por este concepto.

Los usuarios externan un ahorro de hasta un 400 por ciento en sus traslados, tienen un alto índice de satisfacción y los hoteles y restaurantes reportan aceptación de empleados y turistas por este medio de transporte.

Diego Monraz considera que el servicio puede mejorar y hay áreas de oportunidad en cuanto a crecimiento y antes de que termine la actual administración estatal será mejorando ampliando las rutas y mejorando las frecuencias con mayor cantidad de unidades.

Indicó que la ruta B ha tenido inconsistencias, adoptada por la Unión de Permisarios con insuficiente interés, y deberá ser mejorada. "Se dio oportunidad a las tres empresas y hoy sólo la Alianza de Transportistas sigue trabajando en este sistema. Pediremos a las otras dos reforzar la ruta B y esperamos el próximo año contar con la ruta C. La Unión tal vez lo hizo porque al inicio de año perdió algunas unidades y ya están renovando y aumentando su flota".

"Para el usuario el cambio es rotundo, el ahorro es muy significativo, la seguridad y calidad los hizo clientes frecuentes del sistema. Éste no está subsidiado por empresarios hoteleros ni el gobierno del estado y no hay quejas de que no sea sustentable, los permisarios están obteniendo utilidades y mucho tiene que ver que fue diseñado exigiendo el mayor esfuerzo del transportista y el menor del usuario".

Lamentó que el sistema de transporte tradicional en Jalisco tiene 70 años, arrastrando inercias obsoletas en sus prácticas, como el modelo hombre-camión que provoca que la misma empresa compita entre sí por el pasaje, lo que afecta la calidad del servicio.

Urge, dijo, hacer el cambio para que los empresarios transportistas puedan asociarse y, por ejemplo, hacer compras de mayoreo de refacciones y combustibles y así alcanzar grandes ahorros, lo que evitaría la constante presión, tanto sobre las tarifas como de los conductores por ganarse el pasaje, aún de sus mismas rutas.

"Para que tenga un nivel de calidad similar al del Búho tiene que volver a empezar en su esquema operacional. Lo hemos planteado al Congreso del estado, las dos últimas legislaturas no fueron capaces de entenderlo por una extrañísima razón y espero que la próxima sí lo tome en cuenta. El transportista no es el principal obstáculo, es el Congreso".

Dijo que es prioritaria una herramienta jurídica moderna y recordó que el tema del transporte es prioritario en Puerto Vallarta, pues los turistas lo siguen considerando deficiente, "si tenemos un mejor transporte público tendremos un destino con más futuro y competitivo".

Por otra parte, en Guadalajara, se realizaron 278 encuestas de un universo de usuarios estimado en 4 mil en los mismos días y el 73 por ciento de los usuarios utiliza el servicio por motivo de trabajo y casi el 75 por ciento lo utiliza a diario o por lo menos tres veces por semana.

El 95 por ciento otorga una calificación aprobatoria al servicio, el 65 por ciento opina que las frecuencias son adecuadas y el 92 por ciento habla bien del trato de los choferes, el "Búho Nocturno" ha desplazado en buena medida al taxi como medio de transporte en su horario de servicio pues el 74 por ciento de quienes ahora lo utilizan antes recurría a los taxis.

El 65 por ciento de quienes utilizan el camión nocturno actualmente gastan menos de 100 pesos a la semana por este concepto cuando anteriormente promediaba 500 pesos y el 94 por ciento está conforme con la ruta que utiliza y todos volverían a utilizar el servicio.

En conclusión, precisó, los usuarios externan un ahorro económico de hasta un 400 por ciento en sus traslados y tienen un alto índice de satisfacción. En un año se realizaron 280 mil viajes, 22 mil 500 horas de servicio y 452 mil kilómetros recorridos.

Fuente: Reforma

Nota: Definen ampliaciones de rutas del Búho Nocturno

Guadalajara, Jalisco
Lunes, 5 de Noviembre de 2012
Actualizado: Hoy 13:46 hrs



INFORMADOR.COM.MX

Primera **Jalisco** México Internacional Economía Deportes Tecnología Cultura Entretenimiento Suplementos

Seguridad Educación Congreso local Salud Gobierno del Estado Vialidad Municipios

Temas importantes: Elecciones EU | Comercio ambulante | Campus |

Definen ampliaciones de rutas del Búho Nocturno

✉ 📧 A+ A- Síguenos en: [f](#) [t](#) [+](#) [p](#)

📄 Nota 🔄 Interactivo

Transporte Público | Vialidad | SVyT



Los días de mayor demanda del Búho Nocturno son viernes y sábados. ARCHIVO

Más información

- El Búho Nocturno amplía dos rutas
- El Búho Nocturno llegó para quedarse: camioneros

• A partir del 16 de enero próximo extenderán su recorrido

Una crecerá su trayecto de Plaza del Sol al centro tapatío; la otra, de El Palomar a San Agustín

GUADALAJARA, JALISCO (09/ENE/2012).-

Están definidas las ampliaciones de las dos rutas del Búho Nocturno que a partir del 16 de enero próximo extenderán su **recorrido** y reforzarán el parque vehicular; una crecerá su trayecto de Plaza del Sol al centro tapatío; la otra, de El Palomar hasta San Agustín, en Tlajomulco.

La Ruta G incrementará su recorrido 15.68 **kilómetros**, contará con tres unidades adicionales y frecuencias de paso de 30 minutos. Este derrotero con los ajustes a aplicar tendrá una longitud total de 25.4 kilómetros.

El recorrido iniciará en Miramar por Mariano Otero hasta llegar a Plaza del Sol, a partir de aquí se extiende para continuar por Mariano Otero, tomar Niños Héroes, conectar con 16 de Septiembre hasta la Estación Central en Miguel Blanco y Corona, en el centro de Guadalajara, detallaron

autoridades de la Secretaría de [Vialidad](#) y Transporte.

En el caso de la Ruta E, aumentará su cobertura 8.66 kilómetros para llegar hasta San Agustín por Prolongación López Mateos; contará con otras cuatro unidades en servicio y frecuencias de paso de 19 minutos. Esta ruta ahora cubrirá una longitud total de 26.2 kilómetros.

El derrotero de la Ruta E, originalmente comprendía de El Palomar hasta Plaza del Sol, circulando por López Mateos. A partir de la próxima semana iniciará el trayecto en San Agustín avanzará por López Mateos Sur hasta llegar a Plaza del Sol.

Al ampliarse el trayecto de las dos rutas se adicionarán paraderos que estarán disponibles en la página: www.rutasjalisco.gob.mx.

El titular de Vialidad, Diego Monraz Villaseñor explicó que la ruta G es la que menos usuarios reporta en los tres primeros meses de operación del servicio, con 180 **pasajeros** por unidad en promedio.

En contraste, el derrotero con mayor demanda es el H, que va de Santa Fe al Centro de Guadalajara, con 500 viajeros por camión en promedio.

Los días de mayor demanda del Búho Nocturno son viernes y sábados; la menor afluencia se presenta los domingos.

El Búho Nocturno es calificado por el titular de Vialidad como un éxito, este servicio comenzó a operar en la metrópoli el pasado 23 de septiembre con 10 rutas que funcionan de las 23:00 a las 5:00 horas todos los días; la tarifa es de 10 pesos.

EL INFORMADOR / LETICIA FONSECA

Fuente: El Informador

Presentan el Plan Maestro de Movilidad Urbana no Motorizada

✉ A+ A- Síguenos en: [f](#) [t](#) [+](#) [p](#)

Nota

Vialidad | Movilidad urbana | SVyT | Código Urbano



Diego Monraz catalogó el documento como "histórico", debido a lo que le puede aportar a la ciudad. E. PACHECO

• Podrá ser tomado en cuenta por los municipios metropolitanos

Este documento regirá las políticas y lineamientos para la construcción de ciclovías y espacios peatonales

GUADALAJARA, JALISCO (19/MAY/2010).- El Plan Maestro de Movilidad Urbana no Motorizada del Área Metropolitana de Guadalajara, presentado oficialmente ayer, se convertirá en documento rector, al recibirlo la Secretaría de [Vialidad](#) y Transporte (SVyT), lo que implicará que al dictaminar obras viales metropolitanas se tendrán que incluir los trazos que marque el documento, esto referente a áreas para ciclovías o peatonales.

"Se nos va a entregar, a partir de ahí se convierte en un documento rector para la SVyT acerca de las políticas y lineamientos que debemos de seguir para la construcción de ciclovías y [espacios](#)

peatonales; es sin duda un documento histórico que va a aportar mucho en el futuro cercano para tener una mejor ciudad", manifestó el titular interino de Vialidad, Diego Monraz Villaseñor.

El funcionario comentó que el documento lo podrán incluir los municipios metropolitanos en sus planes parciales o regionales de desarrollo, y cuando exista un [Instituto](#) Metropolitano de Planeación se convertiría en un documento válido de referencia, aunque, precisó, no existe la obligación legal de adoptarlo, porque fue construido por consultores y la aportación ciudadana.

"Nosotros ya de [entrada](#) lo damos por hecho, será un documento de referencia para tomar nuestras determinaciones en la Dirección de Infraestructura Vial... En todos nuestros dictámenes lo tomaremos como referencia, sean dictámenes que nos soliciten los ayuntamientos, los particulares o el propio Gobierno del Estado".

Así, por ejemplo, cuando se solicite la dictaminación de un nodo vial, la SVyT tomará en cuenta el Plan Maestro de Movilidad no Motorizada, y si en esa zona hay un trazo para la construcción de una ciclovía, se tendrá que incluir en el proyecto.

"El Código Urbano determina que es la SVyT la que se convierte en rectora de las determinaciones en este sentido", de modo que al no atender una determinación de la autoridad vial, se violaría el [Código Urbano](#).

Antes de determinar si el Ayuntamiento tapatío tomará en cuenta el Plan Maestro de Movilidad no Motorizada para la realización de sus obras, tendrán que analizarlo para determinar la naturaleza legal de dicho instrumento, a pesar de que tiene el aval del Gobierno del Estado, señaló el director general de Coordinación e Innovación del municipio de Guadalajara, José Luis Cuéllar Garza.

Que no quede en el papel

Organismos ciudadanos, como Guadalajara 2020, insistirán ante autoridades municipales y estatales en que se destinen recursos para concretar las propuestas de obras para la movilidad no motorizada que incluye el plan maestro recién concluido.

"Debemos seguir insistiendo desde la sociedad civil en que las autoridades sí volteen hacia la movilidad no motorizada", mencionó el presidente del organismo, José Palacios Jiménez.

Dijo que los proyectos de ciclovías y áreas peatonales no requieren inversiones onerosas, como es el caso de las obras viales que se están privilegiando en los presupuestos del Consejo Metropolitano de Guadalajara.

Para saber

El Plan Maestro de Movilidad Urbana no Motorizada, elaborado por "AU Consultores", plantea mil 590 kilómetros de la red peatonal y ciclista, de la cual 380 kilómetros corresponden a 16 corredores que tienen un alcance metropolitano, cuya inversión rondaría los 380 millones de pesos.

Asimismo, plantea como prioritarios cinco corredores ciclistas, en una extensión de 170.26 kilómetros.

El plan lo integran también 26 zonas de accesibilidad preferencial y una red distrital y suburbana, que abarca mil 200 kilómetros.