

## Lo cotidiano en el transporte público de Culiacán: hacia una movilidad urbana sostenible y segura

### Cotidianity in Culiacán public transport: Towards a sustainable and secure urban movility

César Jesús Burgos Dávila<sup>1</sup>, Carlos Enrique Silva Ríos<sup>2</sup>, Santiago Maximiliano Troncoso Avalos<sup>1</sup> y Brianda Franco López<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Universidad Autónoma de Sinaloa, <sup>2</sup> Universidad Autónoma de Puebla

cj.burgosdavila@gmail.com, carlos.enrique.silva@gmail.com, troncosoavalos.social@yahoo.com,

franco\_brianda@yahoo.com.mx

**Resumen.** En México, el funcionamiento del transporte público representa un problema relacionado con la movilidad urbana, la conservación del ambiente, la calidad de vida, la seguridad, las formas de habitar y desplazarse en la ciudad. En Culiacán, Sinaloa, la condición es especialmente seria debido a la nula planificación, la poca eficiencia, la baja seguridad y la deficiente calidad de servicio. En este artículo sintetizamos de forma integral el informe "Prevención y atención a prácticas cotidianas en transporte colectivo: Hacia una movilidad urbana sostenible y segura". Este informe se realizó por petición del H. Ayuntamiento de Culiacán, con el objetivo de diagnosticar el uso y el funcionamiento del transporte público en Culiacán. Exponemos algunas de las categorías derivadas del análisis de contenido temático sobre documentos oficiales y la prensa en Culiacán. También, parte del trabajo de campo cuasi-etnográfico en rutas del transporte público. Las categorías son: 1) servicio, costos y quejas; 2) seguridad y riesgos en transporte público; 3) estudiantes y transporte público.

**Palabras clave.** Transporte público; movilidad urbana; análisis de contenido temático; cuasi-etnografía.

**Abstract.** Public transportation in Mexico is a problem associated with urban mobility, environmental conservation, quality of life, security and ways of living and moving in the city. In Culiacán, Sinaloa, this condition is particularly serious due to a lack of planning, low efficiency, low security and poor quality of the service. This article is an integral recapitulation of the report "Prevención y atención a prácticas cotidianas en transporte colectivo: hacia una movilidad urbana sostenible y segura" (Prevention and Attention to Everyday Practices in Collective Transportation: Towards a Sustainable and Safe Urban Mobility). This report was requested by the Culiacán City Council with the aim of making a diagnosis on the use and operation of public transportation in Culiacán. We discuss some of the categories derived from the thematic content analysis of official documents and newspapers in Culiacán. This report is also based on quasi-ethnographic fieldwork in public transportation routes/services. The categories are: 1) service, cost and complaints; 2) security and risks in public transportation; 3) students and public transportation.

**Keywords.** Public transportation; urban mobility; thematic content analysis; quasi-ethnography.

### Introducción

Durante muchos años el transporte público en México no ha sido de buena calidad. Este problema no ha sido exclusivo de nuestro país. Actualmente, en diversas ciudades del mundo se han diseñado e implementado políticas públicas destinadas a mejorar y regular el servicio de transporte público. Sirvan como ejemplo, los países de la Unión Europea que planean la movilidad urbana siguiendo las sugerencias de El Libro Verde (Ministerio de Fomento, 2010). También, en el caso de Estados Unidos, las políticas de seguridad implementadas en transporte colectivo (Balog, et al. 2002). En países latinoamericanos, las políticas encaminadas a la mejora del servicio en Curitiba y Belo Horizonte, Brasil (Planeación Urbana Curitiba, 2010); Caracas, Venezuela (Tejeda, 2002); Santiago, Chile (Correa, 2003); Bogotá y Cali, Colombia (Bocarejo, 2009).

En el caso de México, algunos Institutos Municipales de Planeación (IMPLAN) han realizado estudios sobre movilidad urbana. El punto de interés es el desorden del transporte urbano y la falta de políticas públicas eficaces, las cuales son de baja calidad, débiles y no permiten

regular el transporte y la movilidad de los ciudadanos. De aquí, emerge la necesidad de impulsar un cambio eficiente en el uso del transporte, implementar alternativas seguras para la ciudadanía. Estas políticas mantienen una estrecha relación con la movilidad urbana sostenible, la conservación del ambiente, la calidad de vida, la seguridad y la búsqueda de mejores formas para habitar y desplazarse en la ciudad.

En algunas ciudades de México, se han implementado políticas y acciones para utilizar, fomentar y apoyar el uso o la adquisición de unidades más eficientes de transporte masivo. Por ejemplo, la Ciudad de México (Calvillo y Mondaca, 2008); Monterrey, Nuevo León; León, Guanajuato (Moreno, 2012). La ciudad de Culiacán no ha estado al margen de este proceso. Allí, la implementación e incremento del transporte público ha sido más o menos proporcional al crecimiento demográfico y topográfico de la ciudad, así como también a la demanda de los usuarios. Otros factores importantes han sido la comercialización, la importación y la exportación de productos agrícolas en Sinaloa<sup>1</sup>.

Actualmente, el H. Ayuntamiento de Culiacán, a través del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán, reconoce que la expansión de la ciudad y el acelerado proceso de urbanización ponen de manifiesto la necesidad de buscar estrategias y soluciones al problema de la movilidad urbana. En este sentido, este organismo idea y aplica planes y estrategias para *“mejorar la forma en la que se mueven las personas diariamente en la ciudad”* y modernizar el transporte Público de Culiacán. Plantea como objetivo principal la implementación de una urbanización moderna, funcional y sustentable. En lo referente al transporte público específicamente, se intenta mejorar su condición actual, reorganizar e incrementar la accesibilidad y seguridad, y promover e incentivar su uso. Se espera que el transporte público sea de alta calidad, eficiente, poco contaminante, seguro, cómodo y accesible.

Las autoridades han identificado algunos problemas: la planificación de las rutas es mínima y en ocasiones nula, la eficiencia y la calidad del servicio son bajas, la confluencia de unidades en algunos puntos de la ciudad genera serias congestiones viales, etc. En general, el transporte público no es visto como una opción viable y segura para transportarse en la ciudad, de allí que se ha invertido en el diseño y aplicación de políticas para aumentar la seguridad en este sector.

Este artículo es un resumen del informe *Prevención y atención a prácticas cotidianas en transporte colectivo: hacia una movilidad urbana sostenible y segura* (Burgos, Silva y Araujo, 2013). El informe se elaboró por petición del H. Ayuntamiento de Culiacán y se realizó con el apoyo del Laboratorio de Estudios Psicosociales de la Violencia, de la Universidad Autónoma de Sinaloa, mediante el Subsidio para la Seguridad Pública de los Municipios. El objetivo fue recoger y analizar datos para evaluar el uso y el funcionamiento del transporte público en Culiacán. Esto, con la finalidad de ofrecer un conocimiento que permitiera

---

<sup>1</sup> Benjamín Luna, en el texto *Historia del transporte público en Culiacán (1872-1980)*, describe cómo la implementación de trenes de carga y de pasajeros incrementó el potencial agrícola de la costa de Sinaloa. Además, explica el incremento de la demanda de un transporte público desde las estaciones de trenes a los centros comerciales para trasladar personas y mercancías.

desarrollar e implementar políticas públicas para lograr una movilidad urbana sostenible y segura, así como elaborar y difundir medidas de prevención e intervención en el transporte público de Culiacán.

Como ya hemos dicho, aquí presentamos una versión resumida del análisis, es decir, solamente seleccionamos algunas categorías derivadas del análisis de contenido y de los relatos etnográficos con la intención de ofrecer una versión breve e integrada de los resultados originales. En un primer apartado, presentamos los criterios que orientaron nuestro proceder metodológico. Posteriormente, presentamos el análisis de tres categorías integrales: 1) *Servicio, costos y quejas*; 2) *Seguridad y riesgos en el transporte público*; 3) *Estudiantes y transporte público*,

### Estrategias metodológicas

Con la finalidad de comprender el uso y funcionamiento del transporte público en Culiacán, nos planteamos dos estrategias metodológicas complementarias: un análisis de contenido temático y una aproximación cuasi-etnográfica. Para el primer caso, analizamos dos informes oficiales: *El plan Parcial de Movilidad para el Desarrollo Urbano de la Ciudad de Culiacán, publicado por el Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán (2005-2007)* y 2) *el Plan Parcial Culiacán Zona Centro* publicado por el H. Ayuntamiento de Culiacán e IMPLAN (2008-2010). En ambos documentos nos interesamos por la mirada oficial sobre la planeación urbana referida al transporte público. Como parte del análisis, también incorporamos las notas de prensa publicadas en los diarios *El Debate* y *Noroeste* durante el año 2012 que tuvieran relación directa con el uso del transporte público en Culiacán.

Siguiendo a Laurence Bardin (1996), asumimos el análisis de contenido como “*un conjunto de técnicas de análisis de las comunicaciones utilizando procedimientos sistemáticos y objetivos de descripción del contenido de los mensajes*” (p.29). El objetivo de esta asunción es inferir conocimientos relativos a las condiciones de producción y eventualmente de recepción de los significados sociales. En este caso, ‘inferir’ significa derivar una consecuencia lógica a partir de la relación de una proposición con otras proposiciones que en sus condiciones de producción (el texto) se asumen como plausibles, es decir, que se pueden admitir sin mayores objeciones.

Hemos obtenido las inferencias a partir de la relación entre una categoría y otra por la vía de la inclusión de una misma unidad de información (cita) en varias categorías por afinidad de sentido. Para ello, hemos utilizado el programa para análisis de datos cualitativo ATLAS.ti 7.

Es necesario aclarar que los dos informes seleccionados formaron parte de la misma ‘unidad hermenéutica’ en calidad de ‘documentos primarios’ (los datos). Esto significa que las citas correspondientes a cada categoría pertenecen indistintamente a ambos documentos. Esta decisión se debió a que los documentos formaban parte a su vez de una categoría mayor, construida *a priori*, denominada ‘documentos oficiales’. Igualmente, en

cuanto a las notas de prensa, no distinguimos entre un periódico y otro, debido a una razón análoga.

En lo referente a la aproximación cuasi-etnográfica, realizamos el trabajo de campo con la intención de comprender aquello que se observa en términos de las personas observadas (Íñiguez, 1995, 1999). Es decir, durante nuestros recorridos, nos dimos a la tarea de observar, escuchar, hablar con las personas y registrar información disponible sobre el transporte público en Culiacán. Siguiendo a Marc Augé (1987), una forma de comprender la sociedad es centrarse en las interacciones y las formas de usar el transporte público. Este autor señala que los recorridos en transporte público son la condición idónea para la comprensión de situaciones psicosociales específicas. Además, son situaciones que nos pueden ayudar a comprender y problematizar aquello que en apariencia nos resulta demasiado familiar.

La observación participante se realizó de manera selectiva e intermitente (Jeffrey y Geoff, 2004; Silva y Burgos, 2011). Aproximarnos al transporte público en Culiacán, nos obligaba a realizar un tipo de observación flotante desde múltiples puntos de vista y marcada por los recorridos de las diversas rutas que abordamos. Durante el proceso de observación y registro, nos centramos en eventos y situaciones sociales específicas relacionadas con la seguridad en el transporte público. Asignamos a cuatro personas la responsabilidad de elaborar los registros en un cuaderno *ad hoc*. Así, cada observador entregó su cuaderno de registros, que se encuentran condensados en diversos relatos etnográficos.

Además de la observación participante, consideramos la entrevista como una fuente de información importante (Pujadas, 2010). Realizar entrevistas nos permitió complementar el registro del diario y acceder a información que no se puede obtener mediante la observación (Hammersley y Atkinson, 1994; Ruiz Olabuénaga, 2003). La entrevista nos permitió compartir, contrastar, comparar información obtenida por otras fuentes y corroborar inferencias producidas durante las observaciones. En total, realizamos quince entrevistas. Seis fueron realizadas a choferes de diversas rutas. El resto de participantes fueron usuarios de transporte público: estudiantes universitarios, estudiantes de bachillerato, usuarios preferenciales y trabajadores. El diálogo con usuarios de transporte público y choferes de diversas rutas nos permitió aproximarnos al conocimiento y las experiencias que tienen sobre el transporte público en Culiacán.

En resumen, los relatos etnográficos parten de contextos específicos e incluyen descripciones concretas de procesos sociales, de personas, de interacciones, de escenas, de conversaciones, así como de experiencias personales y reacciones del investigador. Dicho esto, a continuación presentamos el análisis.

## Servicio, costos y quejas

En los documentos oficiales se señala que el modelo actual de transporte público en la ciudad de Culiacán es obsoleto y empeora día a día debido a la falta de planeación y porque

no se aplican criterios que unifiquen la concesión de rutas [P2.2:14 (678:678) Documentos oficiales]. En el marco del *Proyecto de Modernización del Transporte Público* se plantea la implementación de la “*Ruta Piloto*” como una propuesta que impulsará y orientará la transformación del transporte urbano de Culiacán. Se espera que el sistema de transporte urbano sea: más puntual y ordenado; más limpio, cómodo y eficiente; y más atractivo tanto para el usuario como para el transportista. Uno de los elementos clave a cambiar es el esquema de operación que tradicionalmente ha adoptado el prestador de servicio, a saber, el esquema hombre-autobús, y sustituirlo por un modelo empresarial. En este modelo confluirían los intereses del gobierno federal, estatal y municipal, la coordinación interinstitucional y el interés de los propios transportistas. En el nuevo esquema, el usuario dispondría de horarios por ruta, de paradas adecuadas, de más atención del operador, de mejor presentación y actitud del mismo.

En relación al servicio, los puntos a mejorar antes citados constituyen precisamente el centro de las quejas. En la prensa se reportan inconformidades por parte de los usuarios en relación al servicio. Sirvan como ejemplo las siguientes dos notas:

“Si yo de algo me quejo es de los choferes, porque son ellos los que lo tratan a uno de lo peor y nos hacen mala cara, cobran de más, no nos bajan donde uno pide la parada o no se paran con los estudiantes, van ‘matándose’ y jugando carreras a cualquier hora y retacan los camiones”, dijo María Azucena López, ama de casa. [P2. 2:443 (1749:1749) Prensa].

“Los choferes no digo que tienen la culpa ellos, pero siempre se van ‘matando’ y jugando esperan a que ya estemos abajo cuando le aceleran al camión, no les importa que lleve niños o si es alguien mayor, no les importa”, dijo Nataly Rodríguez, trabajadora. [P2. 2:444 (1754:1754) Prensa].

Las paradas también son un problema. Son asistemáticas, no todas cuentan con una infraestructura adecuada y los choferes no siempre hacen alto total para el acenso y descenso de pasajeros. Estos factores ponen en peligro al pasajero, al chofer y a los transeúntes.

Durante una entrevista, una señora de aproximadamente 45 años de edad relató un accidente que había sufrido recientemente. Al bajar del autobús se cayó, se lastimó el pie “y el [conductor] ni cuenta se dio. Me pudo haber atropellado”, dijo. El día del accidente, el autobús se detuvo antes de llegar a la esquina. En un espacio “*donde no es la parada*”. El camión hizo alto total, la señora se apresuró a bajar “*antes de que acelerara el chofer*”. Dio un pequeño salto para bajar, sin reparar en las pésimas condiciones de la calle y en la acera, donde había basura. “*Ahí caí, entre la basura, las matas y la mierda de los perros*”. En este relato se evidencia cómo la confluencia de unas condiciones materiales inadecuadas y una actuación sin apego a una normativa clara, además de una desconsideración de la seguridad del pasajero por parte del conductor, aumentan los riesgos de sufrir un accidente mientras se usa el transporte público.

En este sentido, en Culiacán, la mayoría de las paradas no cuenta con mobiliario. Sólo tienen las que se encuentran en las vías primarias [P2. 2:1344(689:689) Documentos oficiales]. Es por esto que el Plan Parcial de Movilidad propone aplicar ciertas medidas para

cambiar la condición actual de las paradas. La principal es de carácter normativo: *“La ubicación de paradas deberá atender a las normas que establece la Ley y Reglamento de Tránsito y Transportes del Estado y las recomendaciones del Plan Parcial de Movilidad”* [P2. 2:1346 (1478:1478) Documentos oficiales].

La prensa ha evidenciado problemáticas relacionadas con el mal uso que se le da a las paradas. Por ejemplo, los choferes de diversas rutas de autobuses urbanos no se detienen cuando la parada está llena de estudiantes [P1. 1:218 (356:356) Prensa]. Por otro lado, los usuarios denuncian una situación que se presenta en el horario nocturno. Algunos choferes cambian la ruta después de las ocho y dejan de pasar por algunos sectores que consideran peligrosos. Así, no toman en cuenta el perjuicio que ocasionan al usuario que espera en las paradas indicadas para la ruta diurna o, mejor dicho, para la ruta acostumbrada. Ante esta situación, los usuarios exigen que se respeten los horarios de circulación y las paradas autorizadas.

En diferentes recorridos etnográficos observamos que la asistematicidad de la ubicación y uso de las paradas no depende únicamente del chofer, sino que los mismos usuarios piden la parada donde mejor les convenga, sin importar que el lugar sea inseguro. Al respecto, he aquí un fragmento del diario de campo:

Hice el alto en Av. de Los Insurgentes antes de entrar a la Glorieta Cuauhtémoc. Frente a mí estaba un camión<sup>2</sup>. El semáforo cambió a verde, el camión y yo dimos vuelta a la derecha para incorporarnos al carril izquierdo del Blvd. Francisco I. Madero (el lado de la gasolinera). El camión se detuvo justo antes de entrar al boulevard. Ahí, donde no había nada, bajaron dos jóvenes del camión. El camión siguió su curso. Los jóvenes quedaron justo en el medio de la calle (la calle era de 5 carriles). Para poder cruzar a la acera del lado derecho tuvieron que esquivar los automóviles y cruzar 4 carriles (Fragmento del diario de campo).

Como mencionamos antes, los puntos de ascenso y descenso de pasajeros obedecen a la relación y la negociación entre choferes y usuarios. En palabras de un chofer:

Tienes que ir mirando pa'delante, pa'atrás. Si alguna persona, te pasaste la parada '¡Bajan!', y si no puedes bajarlo ahí, te pegan unos gritones, o te empiezan a gritar en el camión '¡eehh, que bajan!' y que acá. Empiezan a renegar. Pero ellos no saben que muchas veces no los puedes bajar donde tú debes, o sea, donde ellos quieren, ¿Por qué? Porque a uno, si te mira un tránsito te infracciona, si te mira transporte te infracciona. [...] Fuera mucho mejor, y fuera tal vez un poco más rápido, de que por decir así, toda la gente hubiera ciertas paradas y respetaran esas paradas. (Entrevista chofer 1).

En una encuesta aplicada por la compañía de transporte Red Plus Culiacán, los puntajes más altos en relación al servicio en el transporte público son: regular, malo y pésimo. En los recorridos, pudimos observar algunas deficiencias en la infraestructura de los autobuses. Por ejemplo: algunas unidades tienen goteras en el interior –por el uso del aire acondicionado–<sup>3</sup>; unidades sucias; tornillos y remaches en los pasillos que provocan tropiezos; falta de pasamanos o agarraderas en los asientos para que se sostengan los

---

<sup>2</sup> En México, “camión” es sinónimo de “autobús”.

<sup>3</sup> Culiacán es una ciudad muy calurosa y es habitual que el transporte público tenga aire acondicionado en funcionamiento.

pasajeros que viajan a pie, algunos pasamanos flojos. Durante una entrevista, un usuario nos comentó:

Incluso algunas unidades están inservibles como que las tienen a fuerza trabajando: [...] asientos que están todos quebrados, rotos, flojos; que las ventanas ya ni siquiera abren, o están todas quebradas; pues que, apenas anda el camión, pero a fuerza lo quieren hacer trabajar [...] Eso trae problemas, causa accidentes. (Entrevista a usuario preferencial).

Uno de los objetivos de Red Plus es la mejora permanente del servicio: que sea confortable, seguro, eficiente, económico, rentable y de primera calidad. Así, se ha planteado modernizar el transporte urbano y buscar la satisfacción total del usuario. Si bien son pocos los avances en el plano de la modernización, la prensa reporta intenciones de incorporar unidades que funcionen con gas, el uso del GPS y tarjetas de pago especiales para estudiantes (Durán, 2012). Nancy López (2012) afirma que a pesar de que el servicio en ocasiones es deficiente, algunas unidades han optado por dar a los clientes otro tipo de 'comodidades'. Por ejemplo, la instalación de pantallas LED, donde se transmite publicidad de Gobierno y comercios locales, o videos musicales. Otro servicio es el sistema de Internet gratuito, el cual rara vez funciona y, cuando lo hace, la conexión suele ser demasiado lenta.

La calidad de servicio actual pone en tensión su relación con el costo del pasaje. Por una parte, los concesionarios de las unidades piden incrementar la tarifa y, por otra, los usuarios sostienen que la tarifa ya es alta. Además, argumentan que la calidad de servicio no justifica ni el monto actual ni un eventual aumento.

En los documentos oficiales se menciona que el incremento de los costos se debe a las condiciones de la vialidad, ya que la falta de pavimento o el pavimento en mal estado genera daños a las unidades. Los concesionarios argumentan que sus costos aumentan y, por lo tanto, el costo del servicio también debe aumentar. En octubre de 2012 hubo un reajuste de la tarifa del transporte público urbano en Culiacán. El aumento se justificó debido al incremento del combustible, los gastos de mantenimiento de las unidades, los costos de operación diaria y por el proyecto de modernización del transporte urbano. Según el acuerdo firmado, se autorizó la tarifa de 7,50 pesos por concepto de transportación y 3,50 pesos para estudiantes (Nieblas, 2012; Rojo, 2012a). Para los concesionarios y transportistas, el incremento de 50 centavos es mínimo e insuficiente para ofrecer un servicio de calidad (López, 2012). Por otro lado, los usuarios reclaman que: *"No son 50 centavos, son 2 pesos, si agarras dos camiones de ida y dos de venida"*.

Según la referida encuesta realizada por Red Plus Culiacán, cuando se preguntó a los usuarios cuánto estaban dispuestos a pagar por un viaje completo, desde su origen a su destino, la mayoría respondió que pagaría una tarifa entre 3 y 5,30 pesos. Esto, porque aproximadamente el 20% de los usuarios realizan uno o más transbordos para llegar a sus destinos.

Para los usuarios, el servicio y el estado de las unidades son de mala calidad (Rojo, 2012c). Además, los constantes aumentos son percibidos como injustos. El incremento de tarifa no se justifica, debido a las condiciones precarias en las que se encuentran algunas unidades

de transporte. Aparentemente, los concesionarios no se preocupan por prestar el servicio en autobuses más cómodos y modernos. El incremento tampoco se refleja en la mejora del servicio por parte de los choferes, quienes en ocasiones tienen una actitud negativa que incluso se torna ofensiva. Es común que los choferes no devuelvan los 50 centavos que corresponden al cambio. Ante situaciones de reclamo, observamos que el chofer no siempre entrega el cambio completo. Escuchamos frases como: “no traigo cambio”, “ahorita te lo doy”, “antes de bajar, pídemelo”, “apúrate que llevo prisa”. Al estar en la situación, la mayoría de los usuarios muestran indiferencia:

Le da más vergüenza a uno no dar lo que nos piden porque no vaya a ser que nos digan algo enfrente de toda la gente, que empiezan a reclamar y nos da más vergüenza y aparte si les pagamos con moneda grande no nos regresan los 50 centavos, ellos se lo quedan. (Nancy López, *Noroeste*, 3/10/2012).

Sí me ha tocado de que no dan la feria<sup>4</sup>, pero pues, no, no le tomo mucha importancia de ponerme a pelear por cincuenta centavos y estarle estorbando a la demás gente. Entonces, mejor me quedo así de que (sonido de molestia), a la otra le digo algo. /¿PERO SÍ TE MOLESTA QUE...?./ Pues, me molesta en el momento en el que el camionero le exige a alguien más. De que pues, a mí no me está dando lo justo, lo que me tiene que regresar y cuando se sube alguien más le está exigiendo a fuerzas, que le faltan los cincuenta centavos, o diez centavos. (Entrevista a usuario-estudiante-bachillerato).

Las situaciones anteriores se contraponen a las declaraciones del Director de Vialidad y Transporte del Estado, quien afirma que los choferes tienen obligación de entregar el cambio exacto a los usuarios de transporte. Por su parte, la prensa reporta un elevado número de quejas provenientes de los usuarios. Hay un profundo descontento con la forma en que funciona el transporte público en el municipio. El Secretario General de Gobierno, ante el cuestionamiento del posible retiro de concesiones a quienes incumplan con los reglamentos relacionados a los costos, dijo “*Si esta es una situación permanente (de quejas), por supuesto que tendrá que darse lo que sea necesario*” [P1. 1:157 (363:363) Prensa].

Debido a este descontento generalizado, organismos como la Unidad de Servicios Estatales han manifestado su disposición a recibir y canalizar las quejas contra el servicio de transporte público, instando a todas aquellas personas que deseen interponer una queja contra este servicio a que lo hagan. La idea es que dichos organismos puedan actuar según lo que les corresponde. En caso de incumplimiento, los usuarios tienen derecho a denunciar ante Vialidad y Transporte.

## Seguridad y riesgos en el transporte público

En Culiacán, el servicio de transporte público se ha constituido como un nodo que forma parte de una red de diversas problemáticas. Desde el Gobierno del Estado de Sinaloa, las lesiones por accidentes viales han sido consideradas como un problema creciente de salud pública. En el año 2012, la Dirección de Policía Municipal Unidad de Vialidad y Tránsito

---

<sup>4</sup> En México, ‘feria’ significa ‘cambio’, i.e., dinero fraccionario de billetes o monedas de mayor valor.

registró 95 colisiones en las que se vio involucrado el transporte público, con el lamentable resultado de 3 muertos y 101 lesionados. Además, registró 11 atropellos donde 3 personas perdieron la vida y 7 resultaron lesionadas. Las causas registradas en las colisiones y atropellamientos mantienen una relación directa con la forma de conducción de los choferes. Se trata de conductas tipificadas como de alto riesgo, pues provocan accidentes, incrementan la sensación de inseguridad y desalientan en los usuarios el uso del transporte público.

Aunado a lo anterior, cobran relevancia aspectos relacionados con la violencia y la seguridad en el transporte público. Según documentan diversas notas de prensa durante 2012, se ha registrado un número considerable de asaltos a choferes y a usuarios del transporte público: violaciones en las unidades, caídas de pasajeros, se han dado casos en que los choferes han sido víctimas directas de la violencia y la delincuencia, se ha detectado a choferes que conducen bajo el influjo del alcohol o drogas, etc.

En lo referente a los accidentes de tránsito, para las autoridades, el transporte público es un medio seguro. Sin embargo, señalan que es necesario intervenir y aplicar medidas como la educación vial con el objetivo de disminuir los accidentes. Algunas de las causas de las colisiones y atropellos ocasionados por el transporte público son: invadir carril, no respetar semáforo, no ceder el paso/no hacer alto, no guardar distancia, velocidad inmoderada, circular en reversa, dar vuelta en lugar prohibido y estado de ebriedad.

Es importante resaltar que la forma de conducir de los choferes de transporte público está directamente relacionada con otros factores:

- el tiempo limitado, los choferes deben recorrer la ruta en un tiempo determinado para evitar ser multados por los concesionarios. En este sentido, deben realizar el recorrido bajo vigilancia y con la amenaza sorda de un eventual castigo.
- el sueldo de los choferes depende de los boletos vendidos. De allí que los choferes tiendan a conducir con exceso de velocidad e intenten llevar el mayor número de pasajeros posible, poniendo en riesgo a los pasajeros y a los transeúntes.

En las entrevistas algunos choferes comentaron lo siguiente:

[...] a ellos –a los checadores<sup>5</sup>– les vale, por eso a veces tenemos que andar en chinga<sup>6</sup> [...] tenemos cuarenta segundos de tolerancia para llegar a los puntos de revisión, si no llegamos nos cobran treinta pesos por cada minuto de retraso –dinero que pierden de su sueldo–. No me queda de otra más que andar en chinga, porque si corto la ruta me cobran cien pesos también.

Tenemos horarios, o sea de a cada punto de la ciudad [...] hay como cinco o seis partes donde tenemos que llegar a esa, a cierta hora. Entonces, si ya no llegamos a esa hora, pues nos quitan un porcentaje, una cantidad –les quitan del sueldo– [...] A veces salimos de pleito por lo mismo, porque pues, si llega uno al puro tiempo, o llega con fracción de segundos por así decir. Si tienes que llegar a los puros 25 minutos y llegaste a los 25 minutos con 15 segundos, ellos a veces no te quieren tolerar esos 15 segundos. Y ya te

---

<sup>5</sup> Persona que en distintos puntos de la ruta registra e indica al conductor del autobús su gestión del tiempo.

hacen esa infracción, te ponen esa tacha. Entonces, pues es estresante [...] si mi tiempo está medido, yo tengo que ir apurado. Tengo que llegar a ciertos puntos, entonces, pues, puedo ocasionar un accidente.

Tres minutos, dices tú, ah, no es nada, pero para nosotros sí. Ya te diste cuenta que el segundo son 70.00 pesos, imagínate 3 minutos, es una lana ahí [...] A buscarle, a buscarle, a sacar la vuelta. Hay veces que hasta echarle el camión encima, no queda de otra [...] Por eso hay mucho accidente también [...] Andas recio, porque hay veces que sí ocupas andar recio.

Además de colisiones, en la prensa se reportan atropellamientos. Estos ocurren cuando la víctima intenta cruzar la calle:

Una mujer de la colonia Felipe Ángeles perdió la vida, cuando fue atropellada por un camión del servicio público en la colonia El Vallado. Intentaba cruzar la calle Puerto de Ensenada, casi esquina con la calle Puerto Escondido, cuando el camión número 7 de la Ruta Villa Universidad la atropelló. [P1. 1:761 (1310:1310) Prensa]

Una persona murió al ser atropellada cuando intentaba cruzar la carretera Culiacán-Navolato, para ir a su domicilio ubicado en el ejido Convención de Aguascalientes, en el municipio de Navolato. [P1. 1:798 (759:759) Prensa]

Recientemente, la Dirección de Policía Municipal Unidad de Vialidad y Tránsito ha reportado que la tercera causa de accidentes de tráfico es la distracción. Señalan que esta distracción se debe al uso del teléfono celular mientras se conduce. La primera y la segunda son el exceso de velocidad y la conducción bajo el influjo de alcohol o droga, respectivamente.

Otra problemática relacionada con la seguridad de choferes y pasajeros son los asaltos. En los documentos oficiales, el riesgo de asaltos dentro del transporte público tuvo una mención mínima. Inferimos que esta discreción se debe al enfoque propositivo de los informes analizados. He aquí un par de citas que dejan clara la tendencia:

Respecto a la seguridad de los operadores y de los usuarios del transporte público la gráfica anterior indica que el 12% de los usuarios señala haber sufrido algún asalto a bordo de un camión; a su vez en entrevista con los representantes de los permisionarios y prestadores del servicio de transporte público urbano, éste aspecto se reporta común en algunas colonias, y mencionan como causa la falta de servicios públicos como vigilancia policial, pavimento y alumbrado. [P1. 1:71 (1026:1026) Documentos oficiales]

También se hizo un análisis sobre la seguridad de los usuarios del transporte público y en gran parte, el 83.3% de la población usuaria no ha sufrido de ningún asalto y el 84.9% no ha tenido ningún accidente. Por lo que se considera, según las encuestas que los autobuses son un medio seguro para trasladarse [P1. 1:103 (1451:1451) Documentos oficiales].

Durante las entrevistas con choferes y usuarios del transporte público, nos encontramos experiencias muy distantes de la mirada oficial. Al preguntar a un chofer sobre los asaltos, nos comentó con ironía *“En asaltos andamos bien, nos asaltan todos los días”*. Al profundizar en su experiencia, nos decía:

¿Cómo no nos van a asaltar?, ¿qué busca el ratero?, busca dinero y eso es lo que traemos [...] no importa que no sea mucho, pero traemos lana y sabe que se la vamos a dar, porque no me voy a poner al tiro con un compa armado [...] Si me asaltan diez veces, diez veces les doy el dinero, no voy a arriesgar mi vida.

---

<sup>6</sup> Ir muy rápido.

Los informes oficiales reconocen la vulnerabilidad de las unidades de transporte público. El Plan Parcial de Movilidad sugiere:

[...] el uso de créditos electrónicos dentro de los autobuses y la correspondiente reducción del monto de dinero en efectivo. Esto con el objetivo de aumentar la seguridad de los operadores y de los pasajeros, disminuyendo el riesgo de asaltos. [P1. 1:953 (1955:1955) Documentos oficiales]

En palabras de un operador de autobús, la iniciativa de pago con tarjeta podría disminuir la tentación de asalto: *“por lo menos ya no traería dinero, o traería mucho menos [...] ya no perdería yo mi jornada completa”*. En la misma línea, otro chofer comentó las medidas preventivas que toman. Actualmente, algunos utilizan cajas fuertes para guardar el dinero:

A nosotros, el dueño nos recomienda traer un máximo de 200 pesos fuera de la caja, y todo lo demás estarlo echando en la caja [...] Como quien dice, nos está autorizando que traigamos esos 200 pa'dárselos al asaltante. (Entrevista a chofer).

Los atracos en el camión no son sólo al chofer, los asaltantes también despojan a los pasajeros de sus pertenencias. Sirva como ejemplo la siguiente nota de prensa:

Estas gentes asaltan a mano armada, llevan una bolsa negra en la que recogen todos los celulares, carteras, billeteras y todo objeto de valor que porten los pasajeros y el chofer de la unidad, los cuales en ocasiones obligan al chofer a salirse de la ruta y desviarse a un lugar más solo, donde asaltan a todo el pasaje. [P2. 2:322 (62:62) Prensa]

En entrevistas con choferes, reconocían que para los ladrones las unidades de transporte son fáciles de atracar. Además, señalaron que las pertenencias de los usuarios suelen ser de alto valor:

Muchas veces también, les quitan celulares, alhajas, dinero, lo que traigan [...] la gente no quiere trabajar y se vienen a agarrar el dinero aquí a lo fácil [...] ellos lo saben que es fácil. Uno está expuesto [...] La gente se trepa al camión con objetos de valor, joyas, cosas de marca, dinero, celulares. Los raterillos saben que todo mundo trae eso [...] No porque la gente ande en camión quiere decir que sean pobres [...] hay gente que trabaja y gana más o menos, chamacos de colegios y de universidades privadas que los mandan a la escuela en camión. Mira, aquí cualquiera trae un Blackberry, sin saldo, pero lo trae, y esos aparatos cuestan una buena lana.

En ocasiones, los asaltos a las unidades tienen consecuencias fatales, tal y como lo ilustra la siguiente nota de prensa:

El chofer de un camión urbano y dos jóvenes que lo acompañaban fueron asesinados a balazos al momento en que circulaban por una de las calles que divide la colonia Lomas de Rodríguez y el fraccionamiento Paseo Alameda: autoridades presumen que se trató de un asalto. [P2. 2:452 (1800:1800) Prensa]

Al hablar con los choferes sobre medidas para prevenir los asaltos, comentaron sobre la modalidad de pago con tarjetas, la instalación de cámaras en los camiones: *“si hay en las farmacias, supermercados y en los bancos, ¿por qué no podrían poner en los camiones?”* También, mencionaron la necesidad de mantener contacto directo con la policía: *“igual que en las tiendas, podríamos tener un botón de pánico. Algo que mande una señal de alerta”*.

Desde la Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal se anunciaron otras medidas preventivas, algunas de las cuales no parecen ser del todo eficientes o satisfactorias, incluso pueden resultar contradictorias:

Alfonso Carlos Ontiveros Salas, secretario de Seguridad Pública y Tránsito Municipal, en mayo anunció el acuerdo con los permisionarios de retirar todo el polarizado de los camiones con el fin de prevenir los asaltos. [P2. 2:133 (214:214) Prensa]

Pese al anuncio, el jefe de inspectores de la Dirección de Vialidad y Transportes expresó posteriormente que sólo se quitaría en la parte del chofer y no en el resto del camión. [P2. 2:6 (211:211) Prensa]

Mientras que el titular de la Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal, Alfonso Carlos Ontiveros Salas, anunció el operativo de policías encubiertos en los camiones urbanos, una banda de asaltantes compuesta por tres hombres y una mujer mantienen aisladas algunas rutas de camiones, lamentó Flavio Rolando Ibarra Hernández. [P2.2:128 (60:60) Prensa]

Las críticas a las medidas de seguridad son francas, frontales y de alguna manera dejan ver cierta incongruencia entre los anuncios oficiales y la puesta en acto de esos anuncios. Por una parte, se ha resaltado que las características de las unidades de transporte en sí representan un factor de riesgo para la seguridad de los usuarios. Los polarizados oscuros, las cortinas y las luces con poca iluminación no cumplen su función ni de confort, ni de seguridad. Al contrario, producen temor, incertidumbre, es una condición que facilita que los asaltantes ataquen a las personas (Rojo y Nieblas, 2011).

Ante la fuerte ola de asaltos que hace un tiempo se presentó en los camiones de transporte urbano, la Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal, colocó siete nuevas parejas de agentes encubiertos que viajarán en las unidades de las rutas más afectadas y resguardarán a los pasajeros y choferes, indicó Alfonso Carlos Ontiveros Salas. [P2. 2:131 (171:171) Prensa]

Lo más lamentable, expresó Ibarra Hernández, es que el Secretario de Seguridad Pública se da vuelo en la prensa local anunciando operativos encubiertos, pero en la realidad son los trabajadores del volante y los propios usuarios quienes tienen que enfrentar la impunidad con la que operan los asaltantes, ante la lentitud de la policía criticó. “Nomás tienen esa propuesta del policía encubierto, pero no los mandan, no lo han hecho y nosotros pensamos que esa sería una buena respuesta para el ciudadano, porque no van a saber los asaltantes si es policía o pasaje, pero deben actuar con inteligencia, porque de esta manera pueden trabajar muy bien ellos para inhibir los asaltos, sin perjudicar a terceros”, recalcó. [P2. 2:129 (64:64) Prensa]

## Estudiantes y transporte público

Los jóvenes estudiantes son los más afectados por el trato, el servicio y la tarifa del transporte público. La relación entre los choferes y los estudiantes es antagónica debido a la tarifa preferencial que favorece a estos últimos. Según Mayra Nieblas (2012b), una queja frecuente de la comunidad estudiantil es que *“no los están levantando, los ven que son estudiantes y no se detienen [...] les exigen que lleven alguna mochila o útiles escolares, si no, no les hacen descuento, cobrándoles cinco pesos”*. Durante una entrevista, un chofer nos comentó:

A mí me molesta que se suban con uniforme y se bajen en Fórum (un centro comercial), por ahí no hay ni una escuela, ni una biblioteca, nada. No creo que vayan ahí para hacer tareas o trabajitos de la escuela [...] ¿van a estudiar o van de paseo?, ¿para eso quieren la credencial de estudiantes?, ¿para andar de vagos? [...] Si tienen dinero pa' la vagancia, tienen para pagar el camión, ¿o no? [...] así no los subo, o si los subo les digo que me paguen completo.

Según Angelina Corral (2012), los choferes niegan el servicio incluso con las unidades casi vacías. Prefieren impedir que los estudiantes suban al autobús a cobrarles la mitad del servicio. Al ver en las paradas a los estudiantes uniformados, los choferes optan por seguir de largo, aunque esto implique dejar a las personas que pagan la tarifa regular. Citamos un ejemplo:

Había un grupo de alrededor 10 jóvenes esperando el camión Peni. A lo lejos miraron que una unidad se aproximaba y empezaron a gritar “¡Un Peni, un Peni! A ver si se para”. El camión marcado con el número 14 siguió de largo. El 15 hizo lo mismo, ante la impotencia y enojo de los educandos. (Angelina Corral, *El Debate*, 20/11/2012).

La discriminación, los malos tratos y no respetar la tarifa preferencial han sido problemas reportados en la prensa: “*Los choferes se comportan de manera grosera, avientan el dinero, dejan caer la credencial, no regresan el cambio y les gritan a los estudiantes*” [P1. 1:215 (330:330) Prensa]. Citamos otro ejemplo:

Los jóvenes aseguraron que diariamente al asistir a la escuela tienen que soportar hasta insultos de operadores de las unidades de diversas rutas, pues al negarse a pagar el pasaje completo, éstos arremeten contra ellos ofendiéndolos frente a otros pasajeros e incluso con amenazas de negarles el servicio (Nancy López, *Noroeste*, 24/11/2013).

Estas prácticas han suscitado la toma de medidas punitivas por parte de la autoridad competente:

Luego de que esta casa editorial denunciara que los conductores del transporte público no recogen a los estudiantes, debido a que estos pagan 3,50 pesos, es decir la mitad de la tarifa normal, la Dirección de Vialidad y Transporte de Sinaloa se puso a verificar y sancionó a 18 choferes que no cumplieran sus funciones de forma adecuada. [P1. 1:44 (1731:1731) Prensa]

La razón de este tipo de comportamientos, al menos en apariencia, es crematística y, por lo que se lee en la siguiente cita, aún no es posible establecer responsabilidades, debido a que las partes implicadas (choferes y patrones) se acusan mutuamente de no cumplir con la normativa de hacer valer el pasaje preferencial estudiantil:

Los choferes y concesionarios se echan la bolita en lo que refiere al descuento del pasaje de los estudiantes, señaló Flavio Rolando Ibarra Hernández. El secretario del sindicato de Choferes al Servicio del Transporte Urbano de Culiacán dijo que durante una reunión con autoridades de Vialidad y Transporte les indicó que los choferes están denunciando a los concesionarios, a quienes acusan de hacerles válido sólo el descuento del 50 por ciento del total de estudiantes que suben. Señaló que ante Vialidad y Transportes los dueños de los camiones aseguran que sí les dan boletaje completo [P1. 1:65 (1838:1838) Prensa]

Durante las entrevistas, los choferes explicaban que su actitud hacia los estudiantes se debe a la constante presión por parte de los concesionarios. A los choferes les establecen una cantidad de control, y por eso sólo pueden transportar cierta cantidad de estudiantes al

día. Al exceder esa cantidad, el estudiante ya representa una merma, disminuye su ganancia y el chofer debe pagar la diferencia. Sirva como ejemplo el siguiente fragmento de entrevista:

Hay choferes aquí y en otras rutas que no los levantan, entonces, si no levantan al estudiante están afectando al otro chofer, al de atrás, pues. Porque, por decir algo, nosotros tenemos tarifas, de que vende mil boletos, son doscientos estudiantes que te agarramos. De esos doscientos estudiantes, si no vendes los mil boletos y tú de todos modos subiste los doscientos estudiantes, entonces, pues no, no te los agarran y tiene que pagar uno de su bolsa, pues. Entonces, ahí nos perjudica [...] A mí me piden (los estudiantes) los cincuenta centavos y yo se los regreso, al que me los pide, al que no me los pide me quedo con él.

Los controles establecidos también pueden jugar a favor de los choferes. Según el Director de Vialidad y Transporte, existe una regla no escrita en la liquidación entre choferes y concesionarios:

Los choferes pueden decir que llevaron 500 estudiantes, aunque en realidad hayan llevado cincuenta, lo que representa un cincuenta por ciento de la utilidad directa al momento de liquidar. Ante eso los concesionarios han puesto un candado de establecer una cuota, es una regla no escrita (Janeth Aldecoa, *Noroeste*, 29/11/2012).

Las intenciones de mejorar el servicio para los estudiantes van por rumbos distintos. Por una parte, se mantienen las constantes quejas de los estudiantes; por otra, las autoridades impulsan políticas de apoyo a los estudiantes y establecen medidas de control y de castigo a los choferes. Al margen de lo uno y de lo otro, los concesionarios definen las condiciones laborales de los transportistas que, por lo general, contradicen las políticas oficiales y perjudican al beneficiario final que, en este caso, es el estudiante. A pesar de esta desarticulación, el transporte continúa funcionando y la problemática se mantiene vigente.

## Palabras finales

En lo que va de siglo, la movilidad urbana se ha convertido en uno de los grandes desafíos de los gobiernos locales y de los planificadores. En la medida en que grandes contingentes de personas optan por vivir en ciudades, una gestión eficiente y sostenible de su movilidad es una tarea que no puede pasarse por alto. El transporte público urbano es uno de los factores críticos a tomar en cuenta cuando se trata de estudiar la movilidad y, sobre todo, a la hora de hacer propuestas que la optimicen.

En este estudio nos hemos centrado, precisamente, en ese factor; específicamente, en los problemas que confronta el transporte público en la ciudad de Culiacán. Como ya hemos dicho, el transporte público de esta ciudad funciona liberado de su meta original: no es puntual ni se apega a un orden operativo mínimamente racional; es ineficiente, incómodo y antihigiénico. Estos rasgos impiden que sea considerado como una opción de movilidad urbana plausible para el usuario actual y potencial. De hecho, esta especie de diagnóstico negativo es al mismo tiempo el punto de irradiación de la mayoría de las quejas. El transporte público urbano en la ciudad de Culiacán, tal como está ahora, representa un

peligro generalizado tanto para los conductores como para los pasajeros; incluso, también para los peatones y los conductores de autos particulares.

Desde el punto de vista operativo, el transporte público en la ciudad de Culiacán parece estar guiado por una especie de voluntad anárquica por parte de los conductores y, también, de los usuarios. Por ejemplo, los unos y los otros definen y asumen las paradas siguiendo criterios personales y de conveniencia instantánea. Lo mismo ocurre con la relación entre el servicio y el tiempo; entre la calidad y el interés pecuniario, etc. Con un perfil así, el transporte público deja el campo abierto para que se imponga la inseguridad. Subir a una unidad es ponerse en riesgo de ser asaltado, o que el conductor cause un accidente vial debido a su manera de conducir que, hay que decirlo, es más bien desafortunada. Además, el transporte público en Culiacán es presa fácil para los asaltantes.

Por otro lado, tal como hemos destacado, los conductores de las unidades de transporte público mantienen una relación antagónica con los estudiantes. Puesto que son beneficiados por una tarifa preferencial, los conductores los ven como agentes que afectan directamente sus ganancias y, en consecuencia, los tratan de manera displicente, discriminatoria y agresiva.

Evidentemente, el diagnóstico no es positivo. Sin embargo, ese resultado en modo alguno debe interpretarse como un signo de desahucio. Todo lo contrario, debe verse como una necesidad urgente de cambiar y mejorar significativamente el servicio. Ya han sido identificados los focos problemáticos. Ahora, la tarea debe consistir en, por un lado, diseñar e implementar políticas de gestión y funcionamiento del transporte público urbano y, por otro, adelantar campañas para que los habitantes de la ciudad hagan más sostenibles las relaciones en y con el transporte público de Culiacán.

## Referencias

- Aldecoa, Janeth (2012, Noviembre 29). Lanzarán nuevo sistema de cobro a estudiantes. *Noroeste*. Culiacán, Sinaloa.
- Augé, Marc (1987). *El viajero subterráneo: Un etnólogo en el metro*. Barcelona: Gedisa.
- Balog, John; Bromley, Peter; Strongin, Jamie; Boyd, Annabelle; Caton, James; y Mitchel, Don (2002). *Public Transportation Security Volume 2 K9 Units in Public Transportation: A guide for decision makers*. Washington, D.C.: National Academy Press.
- Barbero, José (2005). Transporte urbano. En Marcelo Giugale, Vicente Fretes-Cibils y John Newman (eds.), *An opportunity for a different Peru: Prosperous, equitable and governable* (pp. 273-288). World Bank Publications.
- Bardin, Laurence (1996). *El análisis de contenido*. Madrid: Akal. [1ª edición 1977].
- Burgos, César; Silva, Carlos; y Araujo, Eva (2013). *Prevención y atención a prácticas cotidianas en transporte colectivo: hacia una movilidad urbana sostenible y segura*. Culiacán, Sinaloa: H. Ayuntamiento de Culiacán. Disponible en:

[http://www.academia.edu/3475435/Prevencion\\_y\\_atencion\\_a\\_practicas\\_cotidianas\\_en\\_transport\\_e\\_colectivo\\_Hacia\\_una\\_movilidad\\_urbana\\_sostenible\\_y\\_segura](http://www.academia.edu/3475435/Prevencion_y_atencion_a_practicas_cotidianas_en_transport_e_colectivo_Hacia_una_movilidad_urbana_sostenible_y_segura)

Calvillo, Alejandro; y Moncada, Gerardo (2008). *Eficiencia del transporte público y privado: una propuesta desde los consumidores*. México D.F.: El Poder del Consumidor.

Corral, Angelina (2012, Noviembre 20). Choferes niegan el servicio a estudiantes. *El Debate*. Culiacán, Sinaloa. Disponible en:

<http://www.debate.com.mx/eldebate/movil/Articulomovil.asp?IdArt=12692192&IdCat=12302>

Correa, Germán (2003). Transporte y ciudad. *EURE (Santiago)*, 36(107), 133–137.

Durán, Martín (2012, Octubre 8). Avanza modernización del transporte urbano. *Noroeste*. Culiacán, Sinaloa. Disponible en: <http://www.noroeste.com.mx/publicaciones.php?id=819142>

Hammersley, Martyn; y Atkinson, Paul (1994). *Etnografía: métodos de investigación*. Barcelona: Paidós.

Íñiguez, Lupicinio (1995). Métodos cualitativos en Psicología Social: Presentación. *Revista de Psicología Social Aplicada*, 5(1/2), 5–26.

Íñiguez, Lupicinio (1999). Rigor, honestidad y compromiso: Persona y método en la investigación social. En Pilar Albertín, *Consumir heroína: relaciones, significados y vida cotidiana*. Girona: Universitat de Girona.

Jeffrey, Bob; y Geoff, Troman (2004). Time for ethnography. *British Educational Research Journal*, 30(4), 535–548.

López, Nancy (2012, Octubre 3). Acuerdan aumento de 50 centavos a urbanos. *Noroeste*. Culiacán, Sinaloa. Disponible en: <http://www.noroeste.com.mx/publicaciones.php?id=815557>

López, Nancy (2012, Noviembre 24). Se aprovechan choferes con nueva tarifa. *Noroeste*. Culiacán, Sinaloa. Disponible en: <http://www.noroeste.com.mx/publicaciones.php?id=820645>

Luna, Benjamín (2011) *Historia del transporte público en Culiacán (1872-1980)*. Culiacán: La Crónica de Culiacán.

Ministerio de Fomento (2010). *El transporte urbano y metropolitano en España*. España: Secretaría de Estado de Transportes. Disponible en <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/02ED782D-0A8E-462B-83D0-CCE67E4B51CD/116805/EITransporteUrbano.pdf>

Moreno, Adrián (2012). *Smart Cities, innovación y eficiencia urbanas: los nuevos modelos de transporte en México. El caso de León, Guanajuato*. Disponible en [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bb/Concyteg\\_le%C3%B3n\\_2012.pdf](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bb/Concyteg_le%C3%B3n_2012.pdf)

Nieblas, Mayra (2012a, Octubre 3). El consejo de Vialidad aprueba aumento al transporte público. *El Debate*. Culiacán, Sinaloa. Disponible en:

<http://www.debate.com.mx/eldebate/noticias/default.asp?IdArt=12537835&IdCat=17442>

Nieblas, Mayra. (2012b, Octubre 12). Universitarios se manifiestan contra el aumento al transporte urbano. *El Debate*. Culiacán, Sinaloa. Disponible en:

<http://www.debate.com.mx/eldebate/noticias/default.asp?IdArt=12565288&IdCat=17402>

Pujadas, Joan (2010). *Etnografía*. Barcelona: UOC.

Rojo, Carola (2012a, Octubre 1). Esta semana la DVyT propondrá a la tarifa del transporte. *El Debate*. Culiacán, Sinaloa. Disponible en:

<http://www.debate.com.mx/eldebate/noticias/default.asp?IdArt=12532275&IdCat=12302>

Rojo, Carola (2012b, Octubre 8). Operativo para detectar a choferes que no den el servicio a estudiantes. *El Debate*. Culiacán, Sinaloa. Disponible en:  
<http://www.debate.com.mx/eldebate/movil/Articulomovil.asp?IdArt=12553700&IdCat=12302>

Rojo, Carola (2012c, Octubre 20). Malova afirma decreto para el incremento del transporte urbano. *El Debate*, p. A12. Culiacán, Sinaloa.

Ruiz Olabuénaga, José (2003). *Metodología de la investigación cualitativa* (3ª ed.). Bilbao: Universidad de Deusto.

Silva, Carlos; y Burgos, César (2011). Tiempo mínimo-conocimiento suficiente: la cuasi-etnografía sociotécnica en psicología social. *Psicoperspectivas. Individuo y sociedad*, 10(2), 87–108.

Tejada, Josefina (2002). El transporte colectivo urbano: aplicación del enfoque de sistemas para un mejor servicio. *Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, 34. Disponible en:  
<http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/20621/2/articulo3.pdf>

### Formato de citación

Burgos, César; Silva, Carlos; Troncoso, Santiago, y Franco, Brianda (2013). Lo cotidiano en el transporte público de Culiacán: hacia una movilidad urbana sostenible y segura. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 3(2), 123-139. Disponible en  
[http://nevada.ual.es:81/urbs/index.php/urbs/article/view/burgos\\_silva\\_troncoso\\_franco](http://nevada.ual.es:81/urbs/index.php/urbs/article/view/burgos_silva_troncoso_franco)



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de Reconocimiento 3.0 España de Creative Commons. Puede copiarlos, distribuirlos, comunicarlos públicamente, hacer obras derivadas y usos comerciales siempre que reconozca los créditos de las obras (autoría, nombre de la revista, institución editora) de la manera especificada por los autores o por la revista. La licencia completa se puede consultar en: <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/es/deed.es>

Es responsabilidad de los autores obtener los permisos necesarios de las imágenes que estén sujetas a copyright.

Para usos de los contenidos no previstos en estas normas de publicación es necesario contactar directamente con el editor de la revista.

