

LA CONSTRUCCIÓN DE AGENDA PÚBLICA SOBRE MOVILIDAD NO MOTORIZADA: EL CASO DE LA CICLOVÍA DE SANTA MARGARITA, ZAPOPAN, JALISCO

*The construction of the public agenda on non-motorized mobility:
the case of the Santa Margarita cycle path, Zapopan, Jalisco*

Jorge Federico Eufracio Jaramillo*

Resumen

En este artículo se ofrece un análisis socio-lógico sobre el ingreso de la movilidad no motorizada a la agenda pública en la ciudad de Guadalajara. En concreto se identifican procesos vinculados no sólo al ejercicio del poder económico y político de determinados actores sociales, sino también a la puesta en práctica de determinados capitales simbólicos e ideologías (especialmente transnacionales) que han logrado incentivar el uso de la bicicleta como solución de algunos de los problemas de transporte urbano. Lo anterior con el fin de comprender, en un caso en particular (la ciclovia de Santa Margarita en Zapopan), cómo fue el proceso de legitimación de la obra, cuáles fueron los actores principales, cuáles fueron los poderes en juego y, por supuesto, las posibles contradicciones de este tipo de propuestas cuando no responden a beneficios colectivos generales.

Palabras clave: agenda, movilidad, ciclovia, propiedad y legitimidad.

Abstract

This article offers a sociological analysis about the access of non-motorized mobility into the public agenda in Guadalajara. In particular, processes are identified linked not only to the exercise of the economic and political power of some social actors, but also to a certain symbolic capitals and ideologies (especially the transnational ones) that encourage the use of bicycles as a solution of the urban transport problems. In order to understand, in a particular case (the Santa Margarita cycle path in Zapopan), how the legitimacy process of construction was, which were the main actors, what were the powers at stake and, of course, the possible contradictions of this type of infrastructures when they do not respond to general collective benefits.

Key words: agenda, mobility, cycle lane, property, legitimacy.

*El Colegio de Jalisco

Fecha de recepción: 17 de agosto de 2017.

Fecha de aceptación: 27 de marzo de 2018.

INTRODUCCIÓN

Hoy en día existe preocupación —por parte de funcionarios, académicos, organizaciones sociales y diversos sectores de la población— acerca del deterioro del medio ambiente y su incidencia en la calidad de vida dentro de las grandes ciudades. Al respecto, en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), uno de los fenómenos señalados cotidianamente es el crecimiento exponencial del parque vehicular privado,¹ ya que éste, aunado a la falta de mayores y más diversas formas de transporte colectivo, se ha constituido en uno de los problemas urbanos más importantes por sus implicaciones para la ecología, la movilidad e, incluso, la salud. Dicha preocupación ha significado, entre otras cosas, el planteamiento de posibles soluciones o paliativos como, por ejemplo, el incremento de líneas del tren eléctrico urbano, la inserción de autobuses ecológicos y la incentivación de modelos de transporte no motorizado.

Respecto a este punto los dos últimos gobiernos estatales y diferentes administraciones municipales del AMG han proyectado y/o construido diferentes vías de circulación para bicicletas o, como se les ha llamado más comúnmente, ciclovías. Éstas tienen el objetivo de desincentivar el uso de automotores, mejorar la salud al permitir el incremento de la actividad cardiovascular, generar movilidad e infraestructuras que reflejen un diseño de ciudad más amigable e, incluso, suscitar los procesos de (re)apropiación de los espacios públicos.

No obstante, y sin negar en absoluto la posible contribución de las ciclovías en la consecución de estos beneficios, es necesario realizar un análisis acerca de cómo la disposición de una obra de tal naturaleza plantea una serie de problemáticas y conflictos que pueden devenir en el cumplimiento parcial de los objetivos —en el mejor de los escenarios—, o en el peor de los casos en una seria tergiversación. Por lo anterior, el presente artículo desea evidenciar, en conexión con un caso empírico específico, los procesos sociológicos que implican el posicionamiento ideológico y legitimación pública de una ciclovía en un municipio como Zapopan, a saber, el llamado Corredor Multimodal de Santa Margarita. Por lo anterior la pregunta central a contestar será: ¿cómo se puede entender —desde una perspectiva sociológica y en consideración de los actores implicados— la inclusión de la movilidad no motorizada en la agenda pública como una posible solución legítima a los problemas de movilidad en Guadalajara?; y de manera secundaria ¿cómo vincular dicho proceso al caso específico del Corredor Multimodal de Santa Margarita?

Para lograr lo propuesto, el trabajo se ajusta a determinados enfoques teóricos que deben ser establecidos con claridad con el fin de facilitar la comprensión de los argumentos. El primero de ellos refiere a la ubicación analítica del objeto de estudio. Este

¹ De el año 2000 al 2016 el parque vehicular en Jalisco, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), prácticamente se triplicó, pues pasó de un millón 300 mil vehículos a tres millones 429 mil. De éstos, dos millones 12 mil 979 corresponden sólo a automóviles (en el año 2000 eran 730 mil 603 unidades) y un millón 989 mil 764 son privados (INEGI, 2016).

punto incumbe a que, siguiendo el llamado ciclo de las políticas públicas (por describir más adelante), la reflexión que se propone circunscribe el problema de investigación a su etapa de *colocación en agenda* (*agenda setting*). Lo anterior quiere decir que se centrará la atención, por un lado, en cómo la “necesidad” de la ciclovía de Santa Margarita está fundamentada en una ideología y contextos político/económicos particulares y, por otro lado, en lo conflictivo del proceso de legitimación de la obra.

Por otra parte, en cuanto a la discusión teórica, el cuerpo del texto está articulado a partir de dos principales enfoques: 1) la sociología de la acción pública; y 2) la estructura de los problemas públicos. El primero refiere a que, en este documento, la política pública será vista como una acción pública (Lascoumes y Le Galés, 2014:11), es decir, como un proceso de regulación política complejo y restringido debido a la acción de diferentes agentes que pueden limitar, manipular, colonizar y y/o neutralizar la acción pública (Lascoumes y Le Galés, 2014:11). En otras palabras, el concepto de acción pública no sólo considerará la acción del Estado y sus instituciones, sino también la de actores públicos y privados que, en su interacción, han vuelto el juego de la política pública en un campo mayormente colectivo y conflictivo (Lascoumes y Le Galés, 2014:12).

El segundo de ellos, que será ampliado en el cuerpo del capítulo —la llamada estructura de los problemas públicos—, refiere a una propuesta realizada por Joseph Gusfield (2014) a partir de la cual analiza, sociológicamente, cómo un problema social se convierte en problema público, quiénes tienen la legitimidad y tenencia sobre tales problemas y quiénes son definidos como los encargados de resolverlos. Lo anterior a partir de un concepto principal: *apropiación*.

Finalmente, la organización del artículo será la siguiente: en un primer apartado se planteará, de forma más profunda, la ubicación del objeto de estudio dentro del ciclo de las políticas públicas con el fin de dejar en claro cuáles son los elementos a problematizar. En un segundo momento, se evidenciará el proceso de afianzamiento de la movilidad no motorizada como solución legítima a los problemas globales de movilidad y transporte. En el tercer apartado, el objetivo es la descripción y análisis de los principales personajes, sectores y/o colectivos que para el caso de México, Jalisco y Guadalajara, han contribuido a la socialización y legitimación de la movilidad no motorizada como respuesta a los conflictos urbanos. Por último, se abordará críticamente el proceso de legitimación e implementación del Corredor Multimodal de Santa Margarita.

SITUÁNDOSE EN EL CICLO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

El llamado “ciclo de las políticas públicas” es un modelo analítico que ha sido utilizado por muy diversos autores con el fin de entender todo el proceso de desarrollo de cualquier política pública a partir de la identificación de sus etapas constitutivas. Si bien es cierto ha recibido varias críticas por su esquematismo, también lo es que la identificación de las fases de ese ciclo han permitido una mejor comprensión de las dinámicas de toma de decisiones, así como de los roles que juegan los diferentes actores, fuerzas e instituciones que intervienen en el circuito (Jann y Wegrich, 2007:44). Éste se compone, básica-

mente, de cinco estadios: 1) Colocación en agenda; 2) Formulación de política (diseño); 3) Toma de decisiones; 4) Implementación; y 5) Evaluación (Jann y Wegrich, 2007:43).

Es claro que en el campo empírico las políticas públicas no siguen normativamente este esquema; asimismo, también lo es que entre los estadios no hay un límite inmutable o que, incluso, sean mutuamente excluyentes. Sin embargo, la creación del mencionado modelo analítico y la consideración de sus etapas permiten, a su vez, no sólo ubicar problemas concretos, sino también profundizar en su análisis considerando todas las posibles implicaciones para todo el proceso, así como las ramificaciones políticas, económicas y socioculturales que los contextualizan. Partiendo de tal perspectiva, el presente texto desea situarse, en específico, dentro de la primera fase del ciclo, es decir, en la *colocación en agenda* del problema de transporte en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), así como sus posibles soluciones, en especial, aquellas que incumben a la movilidad no motorizada.

De esta manera la primera parte de la reflexión se centrará, a manera de contexto, en la constitución de la movilidad como problema público que requiere la intervención del Estado y, por tanto, en su inserción dentro de la agenda pública en México y concretamente en Jalisco. No obstante, en la parte complementaria, la más importante y central para los objetivos del trabajo, se problematizará el paradigma de la movilidad no motorizada como posible solución y su dinámica de legitimación pública en un caso particular, ya que esto se tradujo en la confrontación de diferentes intereses e ideologías que se entrecruzaron tanto en el ámbito gubernamental como en el ciudadano.

Para lograr lo anterior es necesario partir por un concepto de *agenda* que comprenda, desde el enfoque de políticas públicas, la complejidad que implica la relación entre actores involucrados en la construcción de lo público y su papel en la toma de decisiones. Por ello, se le definirá como una colección de problemas, los diferentes entendimientos de sus causas, los símbolos, la gama de posibles soluciones y otros elementos de la propia problemática que ganan la atención dentro de la opinión pública y de las esferas gubernamentales en sus diferentes niveles (Birkland, 2007:63). Ahora bien para complementar tal conceptualización, la política pública, como el proceso general en el cual se inserta la colocación en agenda, será concebida como acción pública (Lascoumes y Le Galés, 2014:12), es decir, como un entramado de constantes enfrentamientos de intereses, negociaciones y/o toma de decisiones en el que coinciden diferentes niveles institucionales o gubernamentales, así como organizaciones, asociaciones y redes ciudadanas que definen los problemas e intervenciones públicos.

En concreto, este enfoque de acción pública observa a la fase de colocación en agenda como una lucha entre diferentes grupos por situar sus problemas y soluciones sobre otros con el fin de ganar atención pública y de ocupar un lugar prominente en los debates y en la acción gubernamental (Birkland, 2007:63). De tal forma que, como lo mostraremos a lo largo del artículo, esas luchas entre grupos no terminan una vez que los problemas llegan a la agenda, sino que continúa en términos de quién o quiénes imponen su descripción o definición del problema público y, en ese sentido, la gama de posibles soluciones al mismo; un proceso que es justamente el central para el análisis

propuesto y que se ligará, más adelante, con el concepto de *propiedad* de los problemas públicos utilizado por Joseph Gusfield (2014).

Por lo anterior —y reafirmando el punto medular de esta contribución—, lo sustancial del análisis no reside en la constitución de la “movilidad” como problema público (aunque por supuesto marca el inicio del debate público y un necesario contexto, como a continuación se verá, para comprender los fundamentos del conflicto), sino más bien en esa segunda parte del proceso de colocación en agenda que refiere a la lucha por la definición/apropiación del problema y los conflictos desatados por la legitimación de la movilidad no motorizada como solución “deseable” desde la perspectiva de determinados grupos sociales.

LAS CICLOVÍAS COMO SOLUCIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO DE MOVILIDAD URBANA

Al respecto de la construcción de ciclovías es necesario partir de un cuestionamiento contextual, a saber, ¿de dónde y cómo surge la preocupación por impulsar la movilidad no motorizada? Esta pregunta encuentra conexión con un problema público bien constituido, es decir, que ha trascendido la etiqueta de problema social. Al respecto, Joseph Gusfield (2014) plantea que no todo problema social se convierte en público debido a que no siempre son objeto de conflicto o de controversia en la arena pública. Asimismo, que no todos cuentan con dependencias que los atiendan o con organizaciones/movimientos que trabajen para resolverlos (Gusfield, 2014:69). Siguiendo similar argumento, Sebastián Pereyra (2013) propone que la constitución y objetivación de un problema público no sólo pasa por la formulación de demandas, sino también por un proceso de exposición pública (publicidad), así como de estabilización (cuando la existencia del problema deja de ser materia opinable y se construyen a su alrededor rótulos, conceptos y etiquetas comunes para referirlo) y legitimación (Pereyra, 2013:283).

Partiendo de tales referencias teóricas es posible argumentar que el problema de movilidad urbana en el AMG es de dimensiones públicas, ya que cuenta con los atributos antes descritos: 1) son innumerables las demandas de los habitantes acerca, por ejemplo, de mejor transporte público² y de la mayor articulación de rutas; 2) es incuantificable el material informativo que los medios locales de comunicación han producido acerca de las problemáticas de movilidad. Asimismo, es incuestionable la reproducción y circulación que tiene el tema dentro de la vida cotidiana de la ciudad;³ 3) finalmente, existe una dinámica de legitimación del problema público no sólo a partir de lo expresado por los medios de comunicación, los funcionarios y la vox pópuli,

² Con respecto a la satisfacción de los usuarios, el Instituto de Movilidad y Transporte de Jalisco (IMTJ) dio a conocer una encuesta, durante este año 2018, la cual arrojó que el transporte público recibió una nota no aprobatoria (5.26 de 10 puntos posibles) y tendiente a la baja, pues el valor ha decrecido en comparativo con otros años (Fonseca, 2018).

³ Como muestra de esto tan sólo el periódico *El Informador*, en su versión digital e impresa, ha sacado entre 10 y 15 notas por mes durante lo que va del presente año respecto al servicio de transporte público en el AMG.

sino también por los estudios y discursos elaborados por expertos que han constituido a la movilidad como un problema que conlleva repercusiones serias y, por ello, digno de la intervención de los diferentes órdenes de gobierno.⁴

Es justo lo anterior lo que ha permitido constituir a la movilidad como uno de los principales problemas públicos por resolver en Guadalajara y, en ese sentido, uno de los principales por atender dentro de la *agenda de decisiones* (Birkland, 2007:64-65).⁵ Así, siguiendo al modelo de *niveles de agenda*, el tema ha trascendido los niveles de la *agenda sistémica* y de la *agenda institucional*, es decir, que ya no sólo ha atraído la atención pública y de las esferas gubernamentales, sino que ya se están tomando decisiones de política pública al respecto. No obstante, estar dentro de la *agenda de decisiones* no significa que el problema ha quedado exento de conflictos, sino que, por el contrario, se encuentra justo en un punto en el que los grupos luchan por la apropiación del problema público en términos de cuáles podrían ser las mejores soluciones. En este caso, las ciclovías como solución a los problemas de movilidad urbana.

Por supuesto que la consideración de este tipo de obras para responder a un determinado fenómeno urbano no surgió en un vacío social, económico y político. De esta manera, para rastrear el origen de las propuestas de movilidad no motorizada, es necesario recurrir a los precedentes internacionales en tanto marcaron la solidificación de la agenda internacional en la materia. Para ello es necesario retroceder hasta el año de 1996 a la conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos (Hábitat II) de la cual surge la llamada declaración de Estambul.

El tema central de esa reunión versó sobre la definición de los principios y metas universales que deben cumplirse en aras de asentamientos humanos seguros, saludables, vivibles, equitativos, sustentables y productivos (ONU, 1996:7). En este sentido, la declaración estipula que cada Estado, en ejercicio de su soberanía, deberá crear programas y políticas públicas, así como las adecuaciones legales y económicas para cumplir con tales objetivos en el marco de los derechos humanos y de las libertades fundamentales. Entre el conjunto de principios que deben cumplirse está uno en particular que está dedicado a la mejora de los sistemas de comunicación y a la inserción de redes de

⁴ En concreto, es posible referirse, por ejemplo, a declaraciones realizadas por integrantes académicos del Colectivo Ecologista de Jalisco y el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP). Sobre el primero, Mario Silva Rodríguez aseguró que es necesario plantear opciones de reordenamiento del transporte, acrecentar la infraestructura para el mismo, crear una red integral de transporte público y, a su vez, desincentivar el uso del automóvil privado (Robles, 2012). Respecto al segundo, Salvador Medina Ramírez asegura que el automóvil particular es la principal fuente de contaminación ambiental y generación de Gases de Efecto Invernadero. Además de otras externalidades negativas o daños como accidentes, tráfico y ruido (Medina, 2016).

⁵ Para dar mayores referencias sobre la movilidad como problema público y en especial el uso de automotores, Salvador Medina Ramírez menciona que para 2014 el 83% de los fondos federales enfocados a movilidad en Jalisco se dirigieron a soluciones viales. En igual tesitura, señala que tal concentración de fondos tiene que ver con una expansión urbana (381.7% de crecimiento entre 1980 y 2010) desordenada, dispersa y lejana del transporte público. Finalmente, menciona que eso explica el uso desmedido del automóvil el cual, según estimaciones del ITDP, creció en uso un 400% en términos de kilómetros recorridos de 1990 a 2010 (Medina, 2016).

transportes sustentables. Es justo dentro de este apartado que se estipula, en el punto 150, el transporte no motorizado como una importante opción de movilidad en especial para grupos vulnerables y personas de escasos recursos, pues éste les provee traslados baratos y eficientes (ONU, 1996:77). Asimismo, estos medios de transporte —entre los que resaltan el caminar y el andar en bicicleta— conllevan impactos positivos al medio ambiente en tanto permiten la reducción de los congestionamientos y la regulación del tránsito vehicular, así como a la salud de los seres humanos al proveerlos de actividad física (ONU, 1996:78).

Es en este punto de la declaratoria internacional que podemos situar el reconocimiento de la bicicleta como un medio alternativo de transporte y su posible inserción en políticas públicas específicas. Asimismo, es el punto en donde recae el antecedente principal del Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada del AMG (PMUNM),⁶ así como de los Planes Integrales de Movilidad, que incluyen, por supuesto, corredores ciclistas prioritarios para la ciudad de Guadalajara (ITDP, 2010). Asimismo, los mencionados planes se vinculan estrechamente con la recuperación de experiencias internacionales como: 1) el plan de *Deplacements Urbains* en Francia; 2) los *Local Plans* en Inglaterra; y 3) los Planes de Movilidad Urbana Sostenible en España (ITDP, 2012:10), así como con el *boom* de la planeación de la movilidad en las ciudades mexicanas impulsada por Banobras a nivel federal concediendo recursos, pero con la condición de que cada entidad construya su propio Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) y cuyo antecedente son los recursos monetarios internacionales a partir del programa Cien Ciudades, el Banco Mundial y el propio programa Hábitat de la ONU (ITDP, 2012:19).

Con respecto a los cinco corredores ciclistas previstos en el PMUNM,⁷ es necesario mencionar que tuvieron un primer antecedente, experimental o “modelo” (Franco, 2008:1), en la ciclovía que corre por la Avenida Federalismo (una de las principales arterias céntricas de la Ciudad de Guadalajara). En efecto, durante el año 2008 (y parte del 2009), el Ayuntamiento de Guadalajara —con el apoyo del gobierno del estado— logró la construcción de la primera obra, de aproximadamente 10 kilómetros, que marcaría el inicio de lo que sería, según las estimaciones gubernamentales del momento, todo un sistema de “ciclorrutas inteligentes” (Franco, 2008:1).

Por supuesto que esa obra primigenia no sólo marcó en definitiva el inicio de los programas de movilidad no motorizada en la ciudad, sino también, y de forma crucial, la inserción de una ideología que, vinculada a grupos gubernamentales, empresariales, académicos y de la sociedad civil (más adelante se mostrará qué se comprende por

⁶ El PMUNM es un documento presentado en el año 2010 que pretende ser el instrumento técnico, normativo y programático que organice y priorice las acciones que conllevan la constitución de una red unificada peatonal y ciclista de dimensión metropolitana. Sus ejes principales son: definir proyectos de alta prioridad, proporcionar la infraestructura y servicios necesarios y en general, mejorar la calidad de vida en Guadalajara (ITDP, 2010:9-10).

⁷ Estos fueron: 1) Carretera Tesistán-Avenida Laureles-Ávila Camacho-Alcalde-Revolución-Río Nilo; 2) Periférico Norte-Malecón; 3) Javier Mina-Gigantes-Pedro Moreno-Morelos-Av. Inglaterra; 4) Camino al ITESO-Arboledas-Cruz del Sur-Circunvalación-Plutarco Elías Calles; y 5) Juan Pablo II-Belisario Domínguez-González Gallo (ITDP, 2010:180-189).

este concepto), buscaría ganar legitimidad con base en diferentes estrategias. En tal tesitura, se proclamaron determinados fundamentos (científicos, pero también ideológicos) que permitieron difundir la construcción de ciclovías no sólo como una medida paliativa a los problemas de movilidad de la ciudad, sino como una solución integral: 1) las ciclovías son positivas para la conservación y/o recuperación del medioambiente en tanto permiten la reducción de emisiones; 2) las ciclovías generan beneficios para la salud en tanto promueven la actividad física; 3) las ciclovías representan una alternativa económica de transporte privilegiando determinados desplazamientos comunes dentro de la ciudad; y 4) las ciclovías son buenas porque generan una (re)apropiación de los espacios públicos que habían sido acaparados por el automóvil.

Lo anterior significa, desde el argumento central, que las ciclovías no sólo representan la habilitación de caminos para las bicicletas, sino que éstas son acompañadas por toda una infraestructura complementaria (luminarias, árboles, banquetas, protecciones, áreas verdes, zonas de descanso etcétera) que en su conjunto materializan todos los supuestos teóricos, siguiendo la ideología que está detrás de las ciclovías: una ciudad sustentable, saludable y amigable.

Por supuesto que las mencionadas justificaciones y planteamientos, después de la construcción de esa primera ciclovía, adquirieron cada vez mayor fuerza a la luz de las propuestas de nuevos corredores ciclistas. Al respecto, aquellos que están contenidos en el PMUNM acompañan tales aseveraciones con un discurso científico acerca de la obtención de los mejores rendimientos eficientes y eficaces de las ciudades mediante la movilidad no motorizada, así como de las condiciones arquitectónicas e ingenieriles idóneas para que cumplan con sus objetivos.⁸ No obstante, uno de los puntos más importantes de ese discurso científico, en tanto vía privilegiada para legitimar el Plan Maestro, es la necesidad de que éste pasara por una serie de talleres de vinculación o de participación ciudadana que, bajo una metodología de grupos focales y encuestas, recogieran el sentir de las personas, pero que, al mismo tiempo, fungieran como mecanismo de diseminación de información y de convencimiento.⁹

Partiendo de tales características es posible decir que el PMUNM se constituye en un esfuerzo académico y técnicamente interdisciplinario que pretende cubrir todo el espectro de condiciones tecnológicas, económicas y sociales que la construcción de un corredor ciclista implica. Así el documento principal, guiado por un discurso muy

⁸ Respecto al discurso científico utilizado en el PMUNM, se puede decir que abarca cuatro aspectos principales: 1) ambiental; 2) económico; 3) eficiencia y efectividad; y 4) salud física. En cada uno de ellos se ofrecen los argumentos académicos que fundamentan la construcción de las ciclovías y sus efectos positivos. Así, se menciona la reducción de emisiones contaminantes, la incentivación del ahorro en el gasto público, la disminución en el consumo de energía, el mejor aprovechamiento de los espacios públicos e incluso el combate al sedentarismo (ITDP, 2010:7-8).

⁹ Para mayores referencias sobre los mecanismos de participación y socialización del PMUNM, es necesario consultar el apartado metodológico de la sección 2 (Participación Ciudadana), en la cual se especifica cada uno de los instrumentos utilizados y sus potenciales alcances (ITDP, 2010:15-18).

concreto, está basado en explicaciones metodológicas, diseños arquitectónicos, justificaciones científicas y propuestas integrales que parecen dejar poca duda sobre la viabilidad de los corredores ciclistas y, por supuesto, sobre sus beneficios a la movilidad. Sin embargo, más allá de todas esas consideraciones teóricas, la realidad ha evidenciado que la concreta aplicación del PMUNM se ha visto imposibilitada por diversos factores como los económicos —la falta de presupuestos—, los políticos —la duración de las administraciones, especialmente las municipales, y los cambios de partido en los diferentes órdenes gubernamentales—, y los sociales —en tanto que la obtención de legitimidad para este tipo de obras no ha sido un proceso sencillo y mucho menos automático—. Asimismo, vale la pena mencionar que, debido a lo anterior, ninguno de los cinco corredores ciclistas propuestos en el PMUNM han sido plenamente desarrollados en la ciudad, por lo que el refinamiento técnico y las aparentes buenas intenciones han quedado, en su mayoría, sólo en el papel.

No obstante, todo lo expuesto debe ser considerado como los antecedentes o contexto inmediatos de la ciclovía de Santa Margarita, pues ésta es resultado del ingreso de la movilidad no motorizada en la agenda pública y, por ello, en los debates acerca de los mejores mecanismos para mejorar el transporte dentro de Guadalajara. El punto paradigmático es que, aunque en efecto fue una obra que sigue los mismos parámetros técnicos e ideológicos del PMUNM, no está contenida en ese plan, sino que fue una propuesta que encontró resonancia una vez que el Partido Revolucionario Institucional (PRI) retomó el gobierno del estado en 2012 y se reafirmó en la presidencia municipal de Zapopan durante el mismo año electoral. En efecto, fue al inicio de la administración del gobernador Aristóteles Sandoval (2013-2019) y durante el gobierno municipal de Héctor Robles Peiro (2012-2015) que el corredor multimodal de Santa Margarita fue proyectado y ejecutado considerando, según las estimaciones de dicha administración, una inversión de 32 millones de pesos y un periodo de seis meses para la construcción de sus 5,3 kilómetros de largo (Villaseñor, 2014). Todo ello como parte de una estrategia integral anunciada por el propio gobernador entrante, que consistía en una red multimodal de 156 kilómetros de extensión (sólo para el municipio de Zapopan) y una bolsa de 300 millones de pesos exclusivamente etiquetada para movilidad no motorizada (Prensa del Gobierno del Estado de Jalisco, 2013).

Sin embargo, más allá de estos elementos referentes a su puesta en marcha dentro de una propuesta general, lo que más interesa en este artículo es analizar cómo la ideología detrás de las ciclovías —y todo lo que ella conlleva— permeó el proceso de inserción de la movilidad no motorizada en la agenda pública de Jalisco y cómo, finalmente, se capitalizó en la construcción del corredor multimodal en Santa Margarita. Lo anterior lleva a cuestionarnos quién o quiénes abanderan o han puesto en práctica esa ideología y cómo es que han logrado conducir parte del debate sobre movilidad no motorizada en la ciudad, ya que esto llevará a comprender cómo es que ha cobrado relevancia y legitimidad entre ciertos círculos de la población, de empresarios, de académicos y de algunos funcionarios.

Para cumplir con lo anterior, partiremos de un supuesto teórico, desarrollado por Joseph Gusfield (2014), el cual estipula que todos los problemas que adquieren la etiqueta de “públicos” conllevan un proceso de *apropiación* por parte de actores específicos que tienen la capacidad de crear una definición colectiva de los mismos e influir sobre ella. En otras palabras, la propiedad de dichos problemas, refiere a la capacidad que tienen determinados individuos o grupos de influir sobre la opinión pública (Gusfield, 2014:76-77). Asimismo, este supuesto teórico refiere a que no todos los inmiscuidos poseen el mismo grado de autoridad para ser fuentes legítimas de definición de la realidad de dicho problema ni para asumir el poder de controlarlo, regularlo y/o proponer soluciones innovadoras, por lo que no sólo estaremos hablando de diferenciales (de ese poder) en constante enfrentamiento, sino también de un proceso de inserción/exclusión de diversos círculos sociales del debate público.

En aras de una mejor organización y de brindar mayor claridad al análisis propuesto, es necesario partir por la delimitación de tres grupos o colectivos que sin lugar a dudas han sido cruciales para la inserción de la movilidad no motorizada en la agenda pública local: 1) los empresarios; 2) la élite académica; y 3) los colectivos de ciclistas.

Los empresarios

Sobre el primer punto, es necesario comenzar con la asociación Guadalajara 2020, la cual surgió en el año 2004 como resultado del llamado “Foro Metropolitano de Turismo de Negocios”. El objetivo del mencionado foro fue la elaboración de un plan estratégico de desarrollo de turismo de negocios para el AMG “cuyas acciones fueran encaminadas a detectar nuevas oportunidades de negocios en materia de congresos, convenciones, ferias, exposiciones e incentivos de trascendencia nacional e internacional, para el fortalecimiento del sector turístico de la ciudad” (Guadalajara 2020, s/a). No obstante, el Foro terminó con varias propuestas para la mejora de la ciudad, pero en especial sobre “infraestructura, servicios, sistemas de seguridad, la creación de un sistema de movilidad, impulsar una ciudad amable con ciudadanos amables, la creación de entornos sustentables y la recuperación de espacios públicos en donde el deporte, la cultura y las artes tengan su escenario” (Guadalajara 2020, s/a). Fue así como este grupo impulsó la Vía Recreativa de Guadalajara, el establecimiento del transporte articulado (Macrobús) y, además, un plan de mejoramiento de la ciudad el cual se convertiría, formalmente, en el ya mencionado PMUNM.

Guadalajara 2020, en su proceso formativo, estuvo conformado por 38 empresarios originarios de Jalisco a quienes después se les sumaron diversos académicos, figuras políticas locales y grupos ciudadanos. No obstante, el elemento a resaltar es que ese grupo fundador y rector está conformado por importantes miembros de sectores empresariales con gran poder económico e influencia política. De lo anterior, vale la pena ofrecer algunos esenciales ejemplos:

- Su primer presidente fue José Palacios Jiménez, empresario joyero desde 1974, miembro fundador del primer Centro Joyero de Guadalajara, titular de la Cámara de la Industria de la Joyería, vicepresidente de la Confederación de Cámaras Industriales, representante del sector joyero a nivel nacional para las negociaciones del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, coordinador del Consejo de Cámaras Industriales del Estado de Jalisco y, entre muchas otras cosas más, coordinador de la campaña del gobernador Aristóteles Sandoval (2013-2019), así como Secretario de Desarrollo Económico en esta misma administración (Guadalajara 2020, s/a).
- El actual presidente es, según su página oficial (Guadalajara 2020, s/a), Manuel Herrera Vega, empresario fundador de Joyera Mackech que ha sido, entre otros cargos, coordinador del Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco, presidente del consejo directivo de Expo Guadalajara, presidente de la Cámara de la Industria Joyera de Jalisco y presidente de la Confederación de Cámaras Industriales.
- Sus vicepresidentes son Miguel Zarate Hernández, Gustavo Núñez Gaxiola y Juan Antonio Naranjo Hernández. Los dos primeros conocidos por su relación con el sector inmobiliario. El primero ex presidente de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción y presidente de la Cámara Nacional de Empresas de Consultoría en Jalisco. El segundo directivo del Capítulo Occidente de la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios A.C. y consultor privado. Mientras el tercero es un arquitecto que ha cumplido diferentes labores como ex representante del Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco, ex Director del patronato del Centro Histórico de Guadalajara y Director de Espacios Públicos del Ayuntamiento de Tlaquepaque.

Estos pocos casos enunciados muestran el tipo de perfil empresarial de aquellos que dirigen Guadalajara 2020, pero también la clara orientación de éstos a ocupar determinados puestos que les permiten, dada la construcción de redes estratégicas, influir en la toma de decisiones gubernamentales acerca de temas concretos (como en la creación de infraestructura urbana). En otras palabras, su inserción en diferentes campos les ha generado un *capital simbólico*¹⁰ que se traduce en un poder diferencial, sobre otros colectivos, para definir problemas públicos. Al respecto de la movilidad, es justo ese capital simbólico acumulado el que les permite al día de hoy la clara posibilidad de constituirse en un grupo que no sólo es consultado acerca del tema, sino que tiene gran peso en la construcción de la agenda pública al respecto, en la toma de decisiones y, por ello, en las soluciones legítimas del problema ante los gobiernos locales y la población en general.

¹⁰En el sentido expresado por Pierre Bourdieu (2009), es decir, simbólico en términos de aquel capital que refiere al honor, prestigio y legitimidad de determinadas personas o colectivos que lo acumulan para provocar efectos concretos y materiales. Además, es un capital tan inextricablemente mezclado con el capital económico (como es evidente para este grupo analizado) que las exhibiciones de fuerza material y simbólica, representadas por aliados prestigiosos, aporta de por sí beneficios materiales como resultados de un buen renombre (Bourdieu, 2009:187-189).

Así, Guadalajara 2020 ha tenido la capacidad de imponer una versión de la “realidad” acerca de la movilidad y sus soluciones que, por supuesto, tiene “mayor poder y autoridad que otras para definir y describir esa ‘realidad’” (Gusfield, 2014:80). Por lo anterior, esta *apropiación* del problema público, también hay que comprenderla como una dinámica política que ha condicionado el debate público y la inserción de otras propuestas o grupos, pues precisamente la *apropiación* requiere a su vez el acotamiento del problema público y sus soluciones legítimas. Esto aun y cuando el discurso por parte de Guadalajara 2020, es que todo responde a una propuesta ciudadana, elaborada por ciudadanos y tomando en consideración las voluntades de “todos los actores de la sociedad tapatía [...] para la realización de acciones en beneficio social” (Guadalajara 2020, *s/a*).

Finalmente, sobre este colectivo hay que considerar que su participación en el desarrollo de la ciclovía de Santa Margarita fue central desde una perspectiva muy importante: la socialización y legitimación de una ideología. En efecto —como se ha venido afirmando—, la promoción de las ciclovías en Guadalajara para la resolución del problema de movilidad urbana no sólo implica una visión sobre las mejores estrategias de reestructuración técnica, económica y de infraestructura de la ciudad, sino también una posición política y una forma de ver el mundo. De esta manera, la planeación y/o creación de diversas ciclovías dentro de la ciudad, más allá de sus extensiones, costos o posiciones geográficas (que implican la definición de “zonas prioritarias” de acuerdo a los criterios de cada administración), enarbolan, difunden y legitiman un *deber ser* promoviendo o imponiendo con ello todo un modelo de ciudad¹¹ que, desde la perspectiva de los *propietarios* del problema público y de sus soluciones, todos deberían de compartir. Así, sobre la ciclovía que compete a este texto, no es difícil asegurar que desde su concepción estuvo sustentada en esa misma base ideológica, la cual se evi-

11 Al hablar de este “modelo de ciudad”, debemos entender, por lo tanto, todo un entorno urbano vinculado a una ideología. Así, Guadalajara 2020 también impulsó, por ejemplo, la llegada del BRT (*Bus Rapid Transit*) —o Macrobús— desde el ámbito de las concesiones, recaudos y socialización del proyecto (algo que fue muy criticado en el ámbito local), por lo que no extraña que dicha asociación se haya opuesto rotundamente a un plebiscito en la materia aduciendo que “¿Para cada proyecto esa es la medida que vamos a llevar a efecto? ¿Siempre vamos a entrar a un plebiscito para que se decida qué vamos a hacer para la ciudad? ¿Entonces para qué elegimos gobernantes? (...) Los señores están elegidos para que las cosas se den de la mejor manera en beneficio de la comunidad” (Fonseca, 2009). Asimismo, fomentaron la construcción de la llamada Villa Panamericana aduciendo que ambas obras (incluida la del Macrobús) “daban una buena proyección de imagen” y reactivaban el turismo (Redacción *El Informador*, 2009). Una obra que, después de los Juegos Panamericanos de 2011 y que costó 1,200 millones de pesos, se encuentra en abandono total, incapacitada para ser habitada (debido a que se encuentra en una zona de fragilidad ambiental) y, además, frente a severas acusaciones de desvío de recursos y peculado (Bareño, 2018). Todo esto bajo el discurso y base ideológica de un supuesto “entorno metropolitano más armónico, sostenible, ordenado y disfrutable”. No obstante, para comprender dicha ideología hay que entender la finalidad del modelo y del propio grupo Guadalajara 2020. En tal sentido —y siguiendo sus propios planteamientos—, renovar la infraestructura, los accesos a la ciudad, la movilidad y en general, la creación de una “ciudad amable con ciudadanos amables”, tiene por objetivo que Guadalajara se convierta en el destino líder de Latinoamérica en turismo de negocios para el año 2020 (Guadalajara 2020, 2009).

dencia en una plantilla discursiva, más o menos de aplicación general, estructurada a partir de conceptos como “sustentabilidad” y “medio amigable” entre otros.

De igual forma es digno de mencionar que para la elaboración del Plan Estratégico de desarrollo del Corredor Multimodal Santa Margarita, la empresa consultora encargada de la obra (de nombre Aleos) manifestó que uno de los puntos de vista más importante para conceptualizar la ciclovía, fue el de Guadalajara 2020 pues, según lo menciona el documento, es una organización apegada “al compromiso por la adecuación y promoción de un movimiento no motorizado que garantice la sustentabilidad de la ciudad y que representa a la sociedad civil” (Aleos, 2013).

La élite académica

Ahora bien, el actual proceso de apropiación del problema público sobre movilidad y el impulso de las ciclovías como solución legítima no tendrían la profundidad que ha ganado dentro de la ciudad de Guadalajara si no tuviera a la par una argumentación académica que reforzara la correspondiente ideología a partir de explicaciones y justificaciones científicas. En efecto, una de las principales herramientas de socialización y legitimación de la movilidad no motorizada ha sido la cimentación de un discurso técnico/profesional que ha expuesto y difundido todos los beneficios de este tipo obras, en especial aquellos referentes al cuidado del medio ambiente, la protección de la salud humana, la reapropiación comunitaria del espacio urbano e, incluso, la creación de redes ciudadanas que promuevan la reconstrucción del “tejido social”, una frase que, a pesar de su ambigüedad, es sumamente común dentro de los planes y programas gubernamentales.

Este discurso ha permeado diferentes círculos académicos e instituciones educativas; sin embargo, es mucho más notorio su uso dentro de lo que podríamos llamar el modelo de consultoría o asociación profesional. Al respecto, uno de los principales exponentes de tales colectivos, dedicados específicamente a la movilidad y a la infraestructura urbana, es el llamado Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (o ITDP por sus siglas en inglés), el cual es un organismo de alcance internacional, con base general en los Estados Unidos, que tiene presencia en México así como en otros países de Latinoamérica, Asia, África y Europa. Este organismo fue uno de los principales responsables de la elaboración técnico-académica del PMNUM (junto con otros organismos internacionales como ALTA Planning + Design y 8-80 Cities), y de muchos otros planes en lugares como la Ciudad de México, Monterrey, Aguascalientes, Toluca, Puebla, Mérida y La Paz. Todos ellos centrados en conceptos tales como “Movilidad Integral”, “Movilidad No Motorizada” y “Movilidad Inteligente”.

Sobre dicho instituto vale la pena remarcar dos elementos centrales que ayudarán a comprender cómo este colectivo (entre otros) se ha *apropiado* de algunas de las soluciones legítimas al problema de movilidad, así como de los instrumentos y mecanismos para ponerlas en práctica. Como primer punto, el ITDP es un organismo que tiene más de 30 años trabajando sobre estas temáticas, en diversas partes del mundo, a partir de

modelos anglosajones y europeos.¹² En este sentido, es importante resaltar los perfiles académicos de aquellos que componen el Instituto a nivel internacional, ya que si bien su origen se dio en el terreno de la abogacía, hoy en día se han diversificado hacia las áreas que, al día de hoy, comprenden el *mainstream* del desarrollo urbano dentro de las principales universidades de Estados Unidos y Europa. Esta orientación es evidente en su representación dentro de México.

En efecto, los perfiles académicos de la mayoría de sus integrantes evidencian una especialización en ramas tales como: ingeniería del transporte, administración e implementación de proyectos de desarrollo, planeación urbana, diseño de ciudades, gestión ambiental, gentrificación y políticas públicas urbanas. Asimismo, es de resaltar que estas especialidades han sido obtenidas, en casi todos los casos, en universidades europeas o estadounidenses. Esto es un punto relevante debido a que tanto la especialización dentro de los campos legítimos de la investigación urbana, como el intrínseco vínculo con las universidades que han sido claves para la definición del problema urbano y por ello *propietarias* de sus soluciones, le han significado al ITDP México la acumulación de un capital simbólico que le ha permitido ser tomado en cuenta por los diferentes órdenes de gobierno para construir los planes de movilidad urbana de algunas de las principales ciudades del país.

En segunda instancia, el ITDP ha traducido ese capital simbólico en la capacidad de ejercer recursos provenientes de bolsas internacionales. Al respecto, muchos de sus trabajos han recibido apoyos de empresas holandesas, de la Embajada de los Países Bajos y, en especial, de la Embajada Británica en México a partir del llamado Fondo de Prosperidad, el cual contiene entre sus objetivos la promoción del desarrollo sustentable y la creación de mejor infraestructura urbana, pero ampliamente vinculados a la ideología de economía global abierta. En efecto, el Fondo de Prosperidad ha patrocinado diversos estudios y propuestas sobre movilidad e infraestructura urbana en México, pero siendo consideradas como precondiciones para que, en aras del “crecimiento global”, México emprenda una “transición hacia una economía desarrollada y sostenible que incremente la colaboración entre Inglaterra y Mexico” (The Prosperity Fund, 2013). Al respecto, movilidad, sostenibilidad, y colaboración, son conceptos que están jerárquicamente interconectados dentro de este discurso neoliberal del Fondo debido a que los nuevos modelos de movilidad llevan a ciudades sustentables y ciudades sustentables llevan a configurar un “entorno financiero, económico y de negocios, más atractivo para las compañías inglesas”, cuya finalidad será, dentro de un sistema internacional de libre comercio y “prosperidad global”, “el incremento del impacto de éstas en países extranjeros y la conformación de una conciencia internacional respecto a los valores y fortalezas del Reino Unido” (The Prosperity Fund, 2013).

¹²Tan sólo para el PMUNM, el ITDP utilizó los siguientes planes como referencia: 1) *Cycling-Inclusive Policy Development: a handbook* de The Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit, (GTZ, por sus siglas en alemán); 2) el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid; y 3) el Plan Maestro de Movilidad de Los Ángeles. Además hizo uso del “The Habitat Agenda Goals and Principles, Commitments and the Global Plan of Action”, de UNHABITAT (ITDP, 2010:22).

Lo anterior es sumamente importante si consideramos que los planes y programas acerca de movilidad no motorizada en México no sólo están basados en modelos importados de países europeos y anglosajones, sino también intrínsecamente conectados, muchos de ellos, a fondos internacionales que, bajo la lógica anterior, desean promover (o imponer) un modelo único de ciudad en el cual el medio ambiente, la salud, la conectividad y la calidad de vida son los elementos más evidentes (en el discurso), pero que en su trasfondo pueden promover, en ocasiones de forma involuntaria, intereses neoliberales en los cuales las nuevas concepciones urbanas responden a procesos económicos globalizadores, homogeneizantes y etnocéntricos. Esto no señala una problemática menor, pues es efecto de las actuales relaciones de poder entre Estados nacionales y la forma en que aquellos que tienen la *propiedad* de los problemas públicos “globales” han logrado definir las soluciones apoyándose, como se desea clarificar, en las estructuras, discursos y herramientas técnico-académicas que le brinden legitimidad en los flujos de información entre lo global y lo local.

Regresando al caso que incumbe es claro que el ITDP no es el único organismo que construye planes o programas acerca de infraestructura y movilidad urbana, ya que la enorme diversidad de intereses que giran en torno a los problemas de las ciudades justo ha generado el surgimiento de ese tipo de colectivos (como por ejemplo el Centro Eure, HJM Consultores y la Consultora Aleos) que, aun cuando en efecto pueden compartir ciertos argumentos, prácticas y estrategias, personifican un cúmulo heterogéneo de perspectivas y, por ello, son representativas de la disputa por la *apropiación* del problema público de movilidad y sus soluciones. Una disputa que desafortunadamente es selectiva, ya que no todos los colectivos, agrupaciones o personas pueden participar aun cuando en el discurso se promueven como esfuerzos ciudadanos, es decir, de todos y para todos.

Por último, vale la pena culminar este apartado con uno de los principales personajes detrás de la construcción de la ciclovía de Santa Margarita y que justamente es representativo de la élite académica hasta aquí descrita: Alfredo Hidalgo Rasmussen. En efecto, el mencionado es arquitecto por la Universidad de Guadalajara, especialista en Desarrollo Territorial por la Universidad de Oviedo en España y, en su momento, Director General de la oficina de Proyectos Estratégicos del Ayuntamiento de Zapopan (2012-2015). Desde esta última posición, Hidalgo Rasmussen promovió dicha obra que incluso se convertiría en el emblema del departamento que encabezaba y de toda la administración del entonces presidente municipal Héctor Robles Peiro.

Ahora bien, más allá de su perfil académico (en el cual resalta su especialización en Europa), Alfredo Hidalgo es un representante fidedigno de la ideología que fundamenta el modelo de movilidad no motorizada ya que, por un lado, reconoce que la propuesta está cimentada en los contenidos del PMUNM y, por otro lado, que tales bases responden a la “lógica de una ciudad sustentable” para vencer los “hábitos nocivos” de las urbes y promover la convivencia (Villaseñor y Meléndez, 2013). Asimismo, Rasmussen sostiene que este tipo de enfoque acerca de la nueva gestión urbana se conecta con el llamado “activismo ciudadano”, es decir, con la participación de los individuos (en especial los profesionistas, tales como los arquitectos) que desde sus experiencias y

conocimientos fomenten nuevas formas de conceptualización y apropiación del espacio urbano. Por ello la propuesta de Corredor Multimodal en Santa Margarita estaba fundamentada, en teoría, en la promoción de la participación ciudadana con el fin de que la obra fuera justificada mediante acuerdos colectivos. Sin embargo, y como se verá más adelante, ese supuesto sólo quedó en el papel, pues el proceso de implementación de la ciclovía de Santa Margarita estuvo marcado por la opacidad, la falta de socialización y la imposición.

Los colectivos de ciclistas

Finalmente, encontramos a otras agrupaciones que sin lugar a dudas han tenido mucho que ver en la socialización y legitimación de las ciclovías como solución a los problemas de movilidad urbana: las organizaciones de ciclistas. En efecto, para el caso de la ciudad de Guadalajara, estos grupos han tenido una intensa participación en la creación y puesta en marcha de la agenda sobre movilidad no motorizada, así como en el establecimiento de redes para promover el uso de la bicicleta dentro de diferentes círculos sociales. Sin embargo, y más allá de la validez de sus reivindicaciones, es necesario decir que su capacidad de ejercer cierta presión sobre los gobiernos locales y de posicionarse como actores interesados y tomados en cuenta para la definición del problema de movilidad urbana, no sólo provienen de sus cualidades organizativas, sino también del sumarse a una dinámica impulsada por los países que hoy en día dictan las reglas del juego global y, además, arropada por los campos de poder (empresariales y académicos) aquí esbozados. Esto con el fin de colocar a la bicicleta no sólo como un medio de transporte idóneo, sino como uno de los mecanismos legítimos para el reordenamiento urbano.

Siguiendo el argumento, es necesario mencionar que al integrarse a la citada dinámica transnacional, los colectivos de ciclistas en Guadalajara, constituidos mayormente por jóvenes, han logrado establecer redes con otros grupos y asociaciones de ciclistas en México y alrededor del mundo. Esta tendencia ha facilitado, entre otras cosas, el compartir experiencias, así como la organización de diversos eventos, tales como congresos sobre ciclismo urbano, en los cuales el objetivo final ha sido la socialización de la ideología detrás de la movilidad no motorizada (aunque específicamente centrados en la bicicleta), incluyendo aquellos puntos más sensibles del modelo como: “herramienta para la construcción de tejido social”, “medio para la cohesión social” o “mediadora de pacificación” (Noveno Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, 2016).

Es, por supuesto, una mirada acrítica del modelo, lo cual es comprensible considerando que estos grupos han tomado como lucha la naturalización de la bicicleta como medio de transporte, algo que tiene mucho de meritorio. Sin embargo, la construcción de mejores espacios urbanos e incluso de ciudades más incluyentes y “más humanas” (como lo señala el discurso) pasa por la aceptación de una condición fundamental de las ciudades como lo es la diversidad y que, por lo tanto, la bicicleta debe convivir con otros medios de transporte sin que esto se convierta, en automático, en un proceso de diferenciación y polarización entre grupos sociales que, llevado al extremo, crearía una lucha sin sentido por imponer una visión de las “buenas prácticas”. Asimismo,

aceptar, en aras de la mejora del propio modelo y del objetivo de crear espacios urbanos más equilibrados, sus posibles contradicciones, en especial si éstas incumben a la sustitución de una actual jerarquización del espacio urbano por otra, pues en la búsqueda de que las ciclovías y el uso de las bicicletas adquieran un papel principal en la configuración de las ciudades, el que camina o el que anda en silla de ruedas sigue siendo el gran perdedor. Además, si la meta final es en efecto la generación de ciudades más justas, se requiere el fomento de una visión crítica para evitar que las ciclovías, y en general toda la nueva infraestructura urbana, respondan a los intereses globalizadores de determinados países o empresas y a la imposición de un modelo único de ciudad que, por lo tanto, censura la diferencia, obvia los contextos así como los procesos históricos particulares y produce sus propias desigualdades.

Por otra parte también es necesario valorar la intrínseca relación de varios de los colectivos ciclistas de la ciudad con las universidades públicas (principalmente la Universidad de Guadalajara) y privadas (tales como ITESO, Univa y Tec de Monterrey), ya que esto deriva en que, para estos casos, los perfiles de los integrantes, su preparación académica, su posición socioeconómica, sus redes y/o el respaldo institucional/académico obtenido les brinda la oportunidad de conservarse como actores que tienen, a lo menos, la posibilidad de diálogo o negociación con los poderes gubernamentales. Al respecto de la ciclovía de Santa Margarita, este elemento guarda una posición central, ya que como se analizará en el siguiente apartado fueron justo estos colectivos de ciclistas los que defendieron fuertemente su construcción, incluso enfrentando las visiones de los vecinos que se sentían afectados y reduciéndolas a un simple estrago de la “falta de información”.

SOCIEDAD CIVIL VS. SOCIEDAD POLÍTICA:

LA CICLOVÍA DE SANTA MARGARITA ¿PARA QUIÉN?

La zona de Santa Margarita se encuentra ubicada al poniente de la ciudad de Guadalajara y, como parte de Zapopan, se encuentra a escasos 10 minutos de la cabecera municipal. Esta posición geográfica es importante en tanto mantiene conectividad con diversas avenidas principales tales como: Anillo Periférico, Santa Margarita, Servidor Público, Carretera vieja a Tesistán, Carretera nueva a Tesistán, Acueducto y Aviación. Asimismo, en términos de movilidad representa una zona de paso, conexión o mediación entre la cabecera municipal y todos los nuevos fraccionamientos que, estando al poniente de Zapopan, representan una de las áreas de mayor crecimiento de toda Guadalajara. Todas estas consideraciones permiten entender que en esta zona del municipio el movimiento de personas y medios de transporte es significativo en su cotidianidad, situación que ha demandado en los últimos años mayor transporte e infraestructura vial en general.

Ahora bien, precisamente por ser una zona cercana a la cabecera municipal y a su vez a colonias que por su reciente creación representan dinámicas inmobiliarias intensas, su paisaje evidencia fuertes contrastes debido a la confluencia de estratos

socioeconómicos diversos y la consecuente diferencia entre la infraestructura urbana presente. En efecto, el barrio de Santa Margarita puede ser considerado como tradicional (de clase media baja) y de cierto arraigo por su cercanía al centro administrativo e histórico del municipio; no obstante, el crecimiento urbano le ha conllevado rodearse de asentamientos que van de la clase media (Jardines del Valle, Girasoles Acueducto), a la media alta (Girasoles Élite) y alta (como Valle Real y Jardín Real), además de otros barrios, igualmente de arraigo, como Las Bóvedas, Residencial Poniente o La Tuzania. Lo anterior se tradujo en que el Corredor Multimodal de Santa Margarita —con una longitud aproximada de cinco kilómetros y medio—, se concibiera como una ruta ciclista que permitiría cruzar y/o interconectar todas estas colonias con la aparente finalidad de que no contribuyera a la jerarquización de esos espacios. Sin embargo, la obra final entregada por la administración municipal de Héctor Robles refleja claramente una estratificación socioeconómica, pues los tramos de la ciclovía eran notoriamente diferentes de acuerdo a cada colonia de referencia.

Al respecto, y para analizar dicho proceso a partir de una perspectiva teórica concreta, Partha Chatterjee (2008) señala las contradicciones contenidas en el concepto de Sociedad Civil —en especial si se aplica a aquellos países que evidencian marcadas desigualdades sociales—. En tal tesitura, inicia su discusión planteando que la dicotomía Estado/Sociedad Civil no sólo es una forma demasiado simplista de observar el mundo social, sino incluso irreal si se toma en consideración que tales conceptos señalan una radical oposición entre “lo malo” (representado por el Estado) y “lo bueno” (caracterizado por la Sociedad Civil). Partiendo de esto, el debate que propone respecto al segundo de los conceptos es que éste se sostiene, desde sus orígenes, en las ideas de soberanía popular y de derechos igualitarios estipuladas por la teoría política democrática (Chatterjee, 2008:194), las cuales son muy difíciles de materializar en contextos de grandes contrastes.

En otras palabras, bajo los términos de la estructura “formal” del Estado (que considera las constituciones y las leyes), toda la sociedad es Sociedad Civil en tanto poseedora de iguales derechos, por lo que el juego político ideal consiste en la interacción entre las instituciones del Estado y ese todo igualitario conformado por individuos y grupos llamado Sociedad Civil. Sin embargo, en la práctica eso no sucede puesto que existen una innumerable cantidad de sectores sociales que muy vaga, ambigua y contextualmente pueden ser definidos como portadores de derechos y, por ende, no considerados por las instituciones públicas, como miembros de la Sociedad Civil. De esta manera, concluye que el concepto de Sociedad Civil engloba sólo a pequeños y determinados grupos sociales que tiene los capitales para interactuar con los gobiernos o para jugar algún papel en la definición de la agenda pública. Esto vuelve necesario otro concepto —el de Sociedad Política en el caso de este autor— para designar a esos otros grupos que, en términos de las relaciones de poder existentes, no tienen la misma (o alguna) capacidad de presión sobre los gobiernos para ver cumplidas sus reivindicaciones y demandas.

Retomando esta propuesta teórica es necesario establecer, por principio, que la construcción de la ciclovía de Santa Margarita tiene sus orígenes en grupos concretos de

esa Sociedad Civil definida por Chatterjee. En efecto, el primer antecedente de la obra se encuentra intrínsecamente conectado al Tec de Monterrey campus Guadalajara,¹³ ya que fueron alumnos de dicha universidad privada quienes pintaron, en el último tramo de la Av. Santa Margarita, la primera línea de una ciclovía (López, 2012). Asimismo, fueron esos mismos alumnos los que en el año 2008 convencieron a las autoridades del Tec para que se instalaran los primeros bici-puertos y más adelante formar el colectivo de ciclistas llamado BiciTec (López, 2012).

En el año 2011 este mismo colectivo de ciclistas —apoyado por otras agrupaciones como Ciudad para Todos, GDL en Bici y alumnos de otras universidades— pintaron los primeros 2.1 kilómetros de la ruta. Asimismo, y gracias a la posición guardada y las relaciones estratégicas construidas, recibieron ayuda de diversas instancias gubernamentales como la Secretaria de Vialidad y Transporte de Jalisco (multando a los automovilistas que la invadieran), Mantenimiento Urbano de Zapopan (limpiando y pintando la ruta) y el Instituto de la Juventud del mismo municipio (socializando información acerca de “Cultura Vial”), esto último gracias a la amistad guardada entre algunos de sus integrantes y el presidente de BiciTec (León, 2012). De esta manera, la ciclovía de Santa Margarita es resultado de la iniciativa de los alumnos del Tec y, por ello, considerada una obra en la cual ellos serían los principales beneficiarios (López, 2012).

El proceso anterior dio origen a un discurso que comenzaron a utilizar los diferentes colectivos ciclistas inmiscuidos, en especial BiciTec, en el cual se deseaba establecer en aras de su legitimación pública que la ciclovía era un proyecto que “nació ciudadano” (Villaseñor, 2013a) y, por ello, no vinculado a disposiciones gubernamentales o partidistas. Es claro que esta posición discursiva es consecuente con la dicotomía Estado/Sociedad Civil analizada por Partha Chatterjee, pero que, en igual tesitura, presupone que lo ciudadano es portador de todo lo “bueno” precisamente porque pretende una generalización sobre aquello que no es gobierno o partido (como contenedor de todo lo “malo”), es decir, la Sociedad Civil, obviando los grandes contrastes internos así como los diferenciales de poder que en este caso ya estaban actuando en favor de la ciclovía.

Ahora bien, después de esas primeras confluencias entre universidades, grupos ciclistas y gobierno municipal facilitadas de forma clara por las relaciones preexistentes entre ellos,¹⁴ se comenzó un debate (desnivelado) entre estos defensores del proyecto y los vecinos inconformes apoyados en muchos momentos por fuerzas políticas contrarias al presidente municipal, pero dentro del propio ayuntamiento. En tal discusión lo central era definir si la ciclovía era viable o si, por otro lado, era más necesario un paso a desnivel en la zona (obra que, al final, también se realizó). Fue justo en este punto en el que la obra pasó de ser una ciclovía a un Corredor Multimodal, ya que con el fin de generarle mayor legitimidad entre los vecinos, el gobierno municipal anunció, y

¹³Universidad privada que está ubicada al final de la Av. Santa Margarita y, por lo tanto, punto final de la ciclovía.

¹⁴Es innegable la relación entre el entonces presidente municipal de Zapopan (Héctor Robles Peiro), el Director General de la oficina de Proyectos Estratégicos (Alfredo Hidalgo Rasmussen) con el Tec de Monterrey, ya que ambos forman o formaron parte de las bases docentes de dicha universidad.

los grupos de ciclistas socializaron, que la infraestructura para bicicletas a desarrollar sólo representaría un porcentaje menor del total (30%), mientras que el resto estaría dedicado a la recuperación de banquetas, así como a la incorporación de nueva iluminación, “semaforización inteligente” y arbolado en un entorno de mayor seguridad y accesibilidad (Lomelí, 2013). Lo anterior suponía una obra que beneficiaría a 70,000 personas, entre ellas a transeúntes y discapacitados y, por ello, fuertemente defendida, por Alfredo Hidalgo Rasmussen y los grupos de ciclistas, ante la inminencia de su interés colectivo (Lomelí, 2013).

Por lo dicho, el debate fue intrascendente y simulado, ya que los grupos promotores del Corredor Multimodal de Santa Margarita, ante la falta de un verdadero ejercicio *a priori* de comunicación y negociación con los vecinos, aseguraron que todo el problema se había generado por una “falta de información” o una “flaca socialización” (Meléndez, 2013), pero que el proyecto, según su perspectiva, era a todas luces benéfico para todos. De esta manera, el gobierno municipal utilizó los vínculos y las correspondencias existentes con los estudiantes y con los colectivos de ciclistas en torno a la obra para nunca abrir un verdadero proceso de discusión con los diferentes implicados. Por lo tanto, esto no puede ser definido como una simple falta de comunicación o de socialización, sino como un proceso de imposición velada, pues en varias ocasiones el presidente municipal expresó, ante las presiones de los estudiantes y grupos de ciclistas, que la obra era “un hecho” (Meléndez, 2013). Con lo anterior Robles Peiro daba a entender que más allá de suscribir algunas modificaciones, no cedería en su empeño por realizar la ciclo vía, ya que desde su perspectiva “no se trata de un tema de democracia, sino de una obra que requiere hacerse y hay estudios técnicos que la avalan” (Villaseñor, 2013b), una frase que contrasta notablemente con su supuesta inclinación a los acuerdos y no al autoritarismo (Meléndez, 2013).

Al final, y aún después de la oposición de varios vecinos y comerciantes de la zona, la obra se concluyó, pero sin cumplir en todos aquellos elementos que le darían a la obra su carácter de Corredor Multimodal, es decir, que después de todo lo dicho y prometido, únicamente quedó la ciclo vía. En efecto, en medio de un entorno festivo y después de un “banderazo” simbólico, el presidente municipal Héctor Robles Peiro entregó la ciclo vía, pero dejando muchas dudas e inconformidades acerca del producto final debido a la absoluta falta de reacondicionamiento de las banquetas, “semaforización inteligente” y demás infraestructura complementaria. Además, dejando tras de sí un paisaje en el cual la obra reflejaba y acentuaba las disparidades socioeconómicas y territoriales mediante marcadas oposiciones estéticas.

En tal sentido, es notoria la diferencia de los tramos A y B¹⁵ —correspondientes a la zona de Valle Real (la mejor posicionada económicamente)— con respecto al C —que va de Avenida Servidor Público a Avenida Acueducto y que delimita un área de con-

15 Vale la pena aclarar que los cinco kilómetros y medio de la obra están divididos en 5 tramos (de la A a la D), tomando como puntos de referencia los principales cruces dentro del polígono de referencia.

vivencia entre clase media y media baja—, ya que en la primera de las zonas la ciclovía implica árboles, jardines y demás consideraciones estéticas que no se cumplen en ninguno de los otros tramos, mientras que en la segunda zona señalada la obra no era más que un conjunto de postes en cada esquina y unas boyas que, en medio de los baches, los desniveles y la falta absoluta de camellón, eran concreta demostración del poco interés del ayuntamiento por hacer una ciclovía representativa de ciudades “más equilibradas y justas”. Más allá, es evidencia de las contradicciones del proyecto, ya que, desde su origen, no fue conceptualizado con la firme intención de atender a verdaderos intereses colectivos sino de beneficiar a un determinado sector de la Sociedad Civil.

Por último, es importante destacar que algunas de las infraestructuras contempladas para el Corredor Multimodal están siendo desarrolladas por la actual administración municipal de Movimiento Ciudadano (2015-2018), lo cual habla de cuando menos una aceptación tácita de lo incompleto de la obra. Sin embargo, lo anterior también ha significado un aumento importante de los presupuestos asignados y, aun así, no se esté cerca de la obra que fue planeada, prometida y legitimada. En un intento más bien endeble, la presidencia municipal saliente en 2015 intentó justificar la construcción de la ciclovía mediante dos elementos: 1) el incremento del número de bici-puertos dentro de las instalaciones del Tec de Monterrey; y 2) el aumento de aforo en la ciclovía (Redacción *El Informador*, 2015). No obstante, ninguno de los dos puede servir como justificación seria ya que, por un lado, el primer hecho sólo refuerza la intención de beneficiar a un determinado grupo de la Sociedad Civil y, por otro, porque las mediciones de aforo realizadas no cuentan con un sustento teórico y metodológico adecuado.¹⁶ Mientras no se aplique un mecanismo diferente (tal como una encuesta o una observación participante) para medir su impacto o no se acondicione un Corredor adecuado a las necesidades de la zona siempre se generará la misma pregunta ¿para quién fue construida la ciclovía de Santa Margarita?

A MANERA DE CONCLUSIÓN

Como cierre del presente texto es importante dejar en claro que el argumento no conlleva una negación de las posibles ventajas que las ciclovías implicarían para Guadalajara. Tampoco desea posicionarse en contra de aquellos que promueven este tipo de alternativas, pues esto sólo evidenciaría una radicalización de posiciones dicotómicas (a favor o en contra) que simplificarían absurdamente la realidad y, por ello, no aportarían nada para la resolución del problema. Sin embargo, lo que si se pretende es ofrecer una perspectiva crítica acerca de las ambigüedades ideológicas y epistemológicas que

¹⁶El declarar que la obra está justificada porque existe un aumento de usuarios (según observación superficial) es un argumento débil e incluso poco ético para los estándares de un buen ejercicio científico de medición. Además, si no se cuenta con un buen control de variables, como en efecto no lo hay, el argumento es poco válido.

están detrás de este tipo de obras, ya que más allá de las cuestiones meramente materiales es necesario analizar más profundamente sus implicaciones cuando se pretende imponer un modelo de ciudad (que en varios sentidos pretende ser único), ya que esto también produce desigualdades y profundiza jerarquías que se reflejan en el uso y distribución del espacio urbano.

Por lo tanto —y más allá de las buenas intenciones—, es necesario cuestionarse de dónde vienen estos modelos de movilidad no motorizada, quiénes los promueven y a qué posibles intereses —no obvios o explícitos— pueden responder. En este sentido es necesario, por un lado, reafirmar que estos paradigmas de movilidad provienen de determinados países o ciudades que tienen sus propias lógicas territoriales, políticas, económicas, socioculturales e históricas y que, desde varias perspectivas, son contrastantes con nuestras ciudades. Así, una de las intenciones es que no se ceda a una implantación acrítica de estos modelos sin antes discutir y analizar los contextos particulares de implementación. No debe olvidarse la enorme cantidad de planes fallidos a lo largo de nuestra historia reciente, precisamente porque no han transitado por un proceso de evaluación y/o readecuación consciente. Por otra parte, tampoco se puede negar el peso adquirido de los apoyos económicos internacionales y, a la vez, de sus contradicciones intrínsecas, ya que aun cuando apoyan legítimamente los beneficios de la movilidad no motorizada, también desean producir condiciones de mercado global que pueden profundizar diferencias, reproducir dependencias y excluir a determinados sectores sociales respecto de una verdadera y equilibrada redistribución del espacio urbano.

Siguiendo el argumento, las ciclovías o los Corredores Multimodales pueden cumplir con importantes avances en materia de movilidad urbana, pero éstos no deben ser planeados y/o construidos como producto de modas o incluso de gustos de clase, ya que eso contradice, en su totalidad, el espíritu que deberían encomiar acerca de la creación de ciudades más justas. En otras palabras, que éstas no reproduzcan o legitimen relaciones de dominación o posiciones etnocéntricas que sólo asientan o reproducen desigualdades sociales. Ser críticos de este tipo de consideraciones nos llevarán a la construcción de verdaderos debates públicos en donde las personas estén realmente inmiscuidas en los procesos de construcción de nuevas urbes. Si aspiramos, como lo señala el discurso, a crear ciudades más equilibradas y justas debemos ser más analíticos respecto no sólo a los modelos por implementar, sino también de nuestras propias formas de observar y etiquetar el mundo real (muchas veces desplazando las visiones y perspectivas de aquellos que no coinciden), en especial si deseamos que las políticas públicas cumplan con su objetivo de generar beneficios para la mayor cantidad posibles de personas y no sólo para determinados grupos.

BIBLIOGRAFÍA

- Aleos Consultora, 2013, *Proyecto Corredor Multimodal de Santa Margarita*, en https://issuu.com/alesandovalgodoy/docs/descripci__n_genera1.docx, consultado el 20 de julio del 2017.
- Bareño, Rosario, 2018, *Villa Panamericana en Zapopan en el abandono total*, El Occidental, en <https://www.elsoldemexico.com.mx/republica/sociedad/villa-panamericana-en-zapopan-en-el-abandono-total-1568955.html>, consultado el 26 de julio del 2018].
- Birkland, Thomas, 2007, “Agenda Setting in Public Policy”, en Frank Fischer *et al.*, *Handbook of Public Policy Analysis. Theory, Politics and Methods*, Estados Unidos, CRC Press, pp. 63-78.
- Bourdieu, Pierre, 2009, *El sentido práctico*, Argentina, Siglo XXI.
- Chatterjee, Partha, 2008, *La nación en tiempo heterogéneo y otros estudios subalternos*, Argentina, Siglo XXI.
- Fonseca, Leticia, 2009, “Rechaza Guadalajara 2020 someter Macrobus a plebiscito”, *El Informador*, 29 de octubre, en <https://www.informador.mx/Jalisco/Rechaza-Guadalajara-2020-someter-Macrobus-a-plebiscito-20091029-0028.html>, consultado el 25 de julio del 2018.
- _____, 2018, “Transporte público obtiene nuevamente calificación reprobatoria”, *El Informador*, 12 de marzo, en <https://www.informador.mx/jalisco/Transporte-publico-obtiene-nuevamente-calificacion-reprobatoria-20180312-0112.html>, consultado el 24 de julio del 2018.
- Franco, Gilberto, 2008, “Ciclista modelo en Federalismo”, *El Informador*, 6 de mayo, p. 1.
- Guadalajara 2020 A. C., (s/a), ¿Quiénes somos?, en <http://www.gdl2020.com.mx/guadalajara-2020>, consultado el 20 de julio del 2017.
- _____, 2009, De dónde surgen nuestros planteamientos, en <https://docplayer.es/50353482-De-donde-surgen-nuestros-planteamientos.html>, consultado el 24 de julio del 2018].
- Gusfield, Joseph, 2014, *La cultura de los problemas públicos*, Argentina, Siglo XXI.
- Instituto de Política para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), 2010, *Plan Maestro de Movilidad No Motorizada del Área Metropolitana de Guadalajara*, México, ITDP, Gobierno de Jalisco.

- _____, 2012, Planes Integrales de Movilidad. Lineamientos para una movilidad urbana sostenible, México, ITDP.
- Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), 2016, Vehículos de motor registrados en circulación, en <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>, consultado el 24 de julio del 2018].
- Jann, Werner y Kai Wegrich, 2007, “Theories of the Policy Cycle”, en Frank Fischer *et al.*, *Handbook of Public Policy Analysis. Theory, Politics and Methods*, Estados Unidos, CRC Press, pp. 43-62.
- Lascoumes, Pierre y Patrick Le Gales, 2014, *Sociología de la acción pública*, México, El Colegio de México.
- León, Tansania, 2012, Reactivan alumnos del Tec ciclovia en Guadalajara, en <http://www.itesm.mx/wps/wcm/connect/snc/portal+informativo/por+tema/educacion/rehabilitanciclovia3sep12>, consultado el 27 de julio del 2017.
- Lomelí, Jonathan, 2013, “¿Ciclovia o paso a desnivel?: ciudadanos y gobierno debaten”, *Unión Jalisco*, 11 de julio, en <http://archivo.unionjalisco.mx/articulo/2013/07/11/ciudadanos/guadalajara/ciclovia-o-paso-desnivel-ciudadanos-y-gobierno-debaten>, consultado el 25 de julio del 2017.
- López Zaragoza, Carlos, 2012, La guerra de las bicicletas: BiciTec y la batalla de Sta. Margarita, en <http://transeunte.org/articulos/la-guerra-de-las-bicicletas-bicitec-y-la-batalla-de-sta-margarita/>, consultado el 27 de julio del 2017.
- Medina, Salvador, 2016, “La popularidad del auto en Guadalajara, un producto de la ciudad”, *Revista Territorio*, núm. 12, marzo, en <http://revistaterritorio.mx/la-popularidad-del-auto-en-guadalajara.html>, consultado el 24 de julio de 2018].
- Meléndez, Violeta, 2013, “El lunes reinician obras de ciclovia en Santa Margarita”, *El Informador*, 9 de agosto, en <http://www.informador.com.mx/jalisco/2013/477620/6/el-lunes-reinician-obras-de-ciclovia-en-santa-margarita.htm>, consultado el 25 de julio de 2017.
- Noveno Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, 2016, Programa, en <http://congreso.bicired.org/programa/>, consultado el 20 de julio de 2017.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU), 1996, United Nations Conference On Human Settlements (HABITAT II), en <https://www.un.org/ruleoflaw/wp-content/uploads/2015/10/istanbul-declaration.pdf>, consultado el 20 de julio de 2017.
- Pereyra, Sebastián, 2013, *Política y transparencia*, Argentina, Siglo XXI.

Prensa del Gobierno del Estado de Jalisco, 2013, Presenta gobierno del estado Corredor Multimodal de Avenida Santa Margarita, en <https://www.jalisco.gob.mx/es/prensa/noticias/4757>, consultado el 24 de julio de 2017.

Redacción El Informador, 2009, “Guadalajara 2020 respalda proyectos del Macrobus y Villa”, *El Informador*, 18 de agosto, en <https://www.informador.mx/Jalisco/Guadalajara-2020-respalda-proyectos-del-Macrobus-y-Villa-20090818-0149.html>, consultado el 25 de julio de 2018.

Redacción El Informador, 2012, “Gobiernos privilegian infraestructura para el automóvil”, *El Informador*, 23 de septiembre, en <https://www.informador.mx/Jalisco/Gobiernos-privilegian-infraestructura-para-el-automovil-20120923-0170.html>, consultado el 24 de julio de 2018.

_____, 2015, “A pesar de críticas, la ciclovía de Santa Margarita afianza usuarios”, *El Informador*, 22 de junio, en <http://www.informador.com.mx/jalisco/2015/599278/6/a-pegar-de-criticas-la-ciclovía-en-santa-margarita-afianza-usuarios.htm>, consultado el 25 de julio de 2017.

Robles, Paloma, 2012, “Jalisco sin agenda verde”, *Reporte Índigo*, 23 de julio, en <https://www.reporteindigo.com/reporte/jalisco-sin-agenda-verde/>, consultado el 24 de julio de 2018.

The Prosperity Fund, 2013, Prosperity Fund in México: call for proposals, en <https://www.gov.uk/government/world-location-news/british-embassy-mexico-city-prosperity-fund-call-for-proposals>, consultado el 20 de julio de 2017.

Villaseñor, Thamara, 2013a, “Red Universitaria socializa ciclovía de Santa Margarita”, *El Informador*, 16 de julio, en <http://www.informador.com.mx/jalisco/2013/472170/6/red-universitaria-socializa-ciclovía-de-santa-margarita.htm>, consultado el 25 de julio de 2017.

_____, 2013b, “Robles apuesta a consenso en obra de ciclovía”, *El Informador*, 29 de agosto, en <http://w3.informador.com.mx/jalisco/2013/481778/6/robles-apuesta-al-consenso-en-obra-de-ciclovía.htm>, consultado el 25 de julio de 2017.

_____, 2014, “Entre inconformidades de vecinos, Zapopan inaugura ciclovía”, *El Informador*, 26 de agosto, en <http://www.informador.com.mx/jalisco/2014/545627/6/entre-inconformidades-de-vecinos-zapopan-inaugura-ciclovía.htm>, consultado el 25 de julio de 2017.

_____ y Violeta Meléndez, 2013, “Corredor hará más ágil el tránsito en Santa Margarita, aseguran”, *El Informador*, 9 de agosto, en <http://www.informador.com.mx/jalisco/2013/477577/6/corredor-hara-mas-agil-el-transito-en-santa-margarita-aseguran.htm>, consultado el 20 de julio de 2017.

JORGE FEDERICO EUFRACIO JARAMILLO. Profesor-Investigador titular A en El Colegio de Jalisco. Doctor en Ciencia Social con Especialidad en Sociología por El Colegio de México, maestro en Estudios Sobre la Región por El Colegio de Jalisco y licenciado en Geografía y Ordenación Territorial por la Universidad de Guadalajara. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores Nivel I. Sus líneas de investigación son: procesos electorales, política local, territorio y poder, así como el desarrollo regional. Ha sido ganador de diferentes premios: mejor tesis de maestría de su generación en El Colegio de Jalisco; mejor tesis en temas electorales en el concurso nacional organizado por la Sociedad Mexicana de Estudios Electorales en 2015 y ganador del premio Adrián Lajous Martínez 2015. Galardón entregado por El Colegio de México y la Familia Lajous a las mejores tesis de generación. Correo electrónico: jorge.eufracio@coljal.edu.mx