



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA**  
**UNIDAD IZTAPALAPA**

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

“ACCIÓN PÚBLICA Y ORGANIZACIONES CIVILES:  
EL CASO DEL CICLISMO URBANO EN LA CIUDAD DE MÉXICO Y  
GUADALAJARA”

IDÓNEA COMUNICACIÓN DE RESULTADOS

PRESENTA

ERNESTO MORUA RAMÍREZ

MATRÍCULA: 210381387

PARA OPTAR AL GRADO DE  
MAESTRO EN ESTUDIOS SOCIALES  
LÍNEA EN PROCESOS POLÍTICOS

DIRECTOR: MARIO BASSOLS RICARDEZ

JURADOS: RIGOBERTO RAMÍREZ LÓPEZ Y

RUTH PÉREZ LÓPEZ

**IZTAPALAPA, D.F., 24 DE ENERO DEL 2013**



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

### ACTA DE EXAMEN DE GRADO

No. 0037  
Módulo 21E91187

ACCION PUBLICA Y ORGANIZACIONES CIVILES; EL CASO DEL CICLISMO URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO Y GUADALAJARA

En México, D.F., se presentaron a las 14:00 horas del día 24 del mes de enero del año 2013 en la Unidad Iztapalapa de la Universidad Autónoma Metropolitana, los suscritos miembros del jurado:

- DR. RICOBERTO RAMIREZ LOPEZ
- DRA. RUTH PÉREZ LÓPEZ
- DR. MARIO FEDERICO BASSOLS RICARDEZ



ERNESTO MORUA RAMIREZ  
ALUMNO

Bajo la Presidencia del primero y con carácter de Secretario el último, se reunieron para proceder al Examen de Grado cuya denominación aparece al margen, para la obtención del grado de:

MAESTRO EN ESTUDIOS SOCIALES (PROCESOS POLITICOS)

DE: ERNESTO MORUA RAMIREZ

y de acuerdo con el artículo 28 Fracción III del Reglamento de Estudios Superiores de la Universidad Autónoma Metropolitana, los miembros del jurado resolvieron:

*Aprobar*

REVISO



UIC. JULIO CESAR DE LARA ISASSI  
DIRECTOR DE SISTEMAS ESCOLARES

Acto continuo, el presidente del jurado comunicó al interesado el resultado de la evaluación y, en caso aprobatorio, le fue tomada la protesta.

DIRECTOR DE LA DIVISION DE OSH



DR. JOSÉ OCTAVIO NATERAS DOMÍNGUEZ

PRESIDENTE



DR. RICOBERTO RAMIREZ LOPEZ

VOCAL



DRA. RUTH PÉREZ LÓPEZ

SECRETARIO



DR. MARIO FEDERICO BASSOLS RICARDEZ

## ÍNDICE:

<b>Apartado.....</b>	<b>Página</b>
<b>I.- Introducción.....</b>	<b>1</b>
II.- Preguntas de investigación.....	11
III.- Hipótesis.....	11
IV.- Metodología.....	11
VI.- Organización de la tesis.....	12
<b>Capítulo I.....</b>	<b>14</b>
1.1.- Acción pública local: de la jerarquía a la gobernanza.....	15
1.1.1.- La acción pública bajo un esquema burocrático.....	19
1.1.2- Gobernanza y sus elementos.....	26
1.2.- Caracterización y operacionalización de las acciones públicas.....	35
1.3.- Algunos de los retos de la acción pública cooperativa en las ciudades mexicanas.....	38
<b>Capítulo II</b>	
Bicicleta urbana como vehículo político. Programas gubernamentales y organizaciones sociales.....	47
2.1.-La ciudad del automóvil y la bicicleta como vehículo político.....	55
2.1.1 La ciudad del automóvil.....	48
2.1.2 Los movimientos ciclistas.....	54
2.1.3.-Estrategias internacionales y nacionales en favor del uso de la bicicleta.....	62
2.2	
Problemas públicos y programas de fomento al uso de la bicicleta urbana en México y Guadalajara.....	65
2.2.1.- Problemas públicos en las Ciudades de México y Guadalajara que podrían ser tratados con el uso de la bicicleta.....	65
2.2.2.- Programas de fomento al uso de la bicicleta en la Ciudad de Guadalajara.....	72
2.2.3.-Programas de fomento al uso de la bicicleta en la Ciudad de México.....	76

### **Capítulo III**

Organizaciones civiles de ciclismo urbano en las Ciudades de México y Guadalajara.....	89
3.1 Guadalajara la ciudad más amable del país para el ciclismo urbano.....	89
3.1.1 GDL en bici.....	94
3.1.2 Al teatro en bici.....	109
3.2 Ciudad de México entre el tráfico y el tránsito de una de las ciudades más grandes del mundo.....	120
3.2.1 Bicitekas.....	123
3.2.2 Mujeres en bici.....	137
<b>Conclusiones</b> .....	146
Referencias.....	157
Anexo.....	163

## Tablas

Número	Título	Página
Tabla I	Descripción de las organizaciones bicicleteras en análisis	9
Tabla II	VARIABLES DE LA FORTALEZA DE LAS ORGANIZACIONES CIVILES	34
Tabla III	Esquema de análisis de los tipos de acción pública	37
Tabla IV	Confianza en organizaciones gubernamentales y organizaciones civiles en el Distrito Federal	43
Tabla V	Confianza en organizaciones gubernamentales y organizaciones civiles en Jalisco	44
Tabla VI	comparativo sobre el crecimiento de los automóviles y las personas en la Ciudad de México y Guadalajara	68
Tabla VII	Porcentaje de vehículos motorizados que no son automóviles privados	70
Tabla VIII	Tabla VIII: Acción pública en <i>GDL en bici</i>	108
Tabla IX	Acción pública en Al teatro en bici	118
Tabla X	Acción pública en Bicitekas	137
Tabla XI	Acción pública en Bicitekas	144

## Figuras

Número	Título	Página
Figura I	Acción pública	16
Figura II	Annie Londonderry	56
Figura III	Estatua de Jorge Matute Remus	67
Figura IV	Mapa de la vía recreativa del 2004	73
Figura V	Mitad del recorrido de la vía recreativa de Guadalajara en la avenida Javier Mina y la Calzada Independencia	74
Figura VI	Vía recreativa de Guadalajara sobre avenida Juárez y “plaza universidad”	74
Figura VII	Vía recreativa de Guadalajara sobre avenida Juárez y Federalismo, en el “parque rojo”	75
Figura VIII	Ciclovía de Washington	76
Figura IX	Bicicleta pública Bikla	78
Figura X	Bicicleta pública de “al teatro en bici”	78
Figura XI	Bicicleta pública de “pedalea Guadalajara”	79
Figura XII	Mapa de la red de ciclovías	81
Figura XIII	Mapa del paseo dominical del DF	83
Figura XIV	Paseo dominical en la avenida Juárez	84
Figura XV	Bicicleta en el metro	84
Figura XVI	Mapa del Ciclotón	85
Figura XVII	Paseo dominical	86
Figura XVIII	Bicicleta pública ecobici	87
Figura XIX	Portada de la revista	100

	“Mi ciudad en bicicleta”	
Figura XX	Publicidad en la revista GDL en bici	100
Figura XXI	Patrocinadores de al teatro en bici en su acción de “llegaré pedaleando”	113
Figura XXII	Biciestacionamiento y stand de al teatro en bici.	114
Figura XXIII	Sistema para canjear bicivales	115
Figura XXIV	Portada del libro por mi ciudad en bicicleta	130
Figura XXV	Diploma” a los diputados ante el borrado del Wikicarril	131
Figura XXVI	Portada del Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México	132
Figura XXVII	Cartel de la rodada de altura	142

## Gráficas

Número	Título	Página
Gráfica I	Evolución de los valores Materialistas a post-materialistas en México	46
Gráfica II	Número de Automóviles particulares en México y en Guadalajara	77

# I.-INTRODUCCIÓN

“El ciclismo urbano más que un ejercicio físico es un ejercicio político”

ABC bicicarajo<sup>1</sup>

Transportarse en bicicleta en las ciudades de México y Guadalajara podría pensarse como un fenómeno a estudiar desde el urbanismo, la ingeniería en transporte o hasta en materias como la sociología. Sin embargo, el diseño de las ciudades se encuentra relacionado con valores, ideas, imaginarios y recursos, los cuales son disputados por diferentes actores. Por tanto, cuando existen grupos gubernamentales y/o no gubernamentales que buscan intervenir en la ciudad mediante el uso de la bicicleta entran en la disputa política sobre cómo entender y diseñar las ciudades. En particular el tema de la bicicleta urbana<sup>2</sup> entra en confrontación con la ciudad moderna del automóvil, la cual fue constituida económica, social, arquitectónica y políticamente a lo largo del siglo XX y que está causando problemas de movilidad y externalidades sociales y ambientales.

---

<sup>1</sup> Lema de la organización ciclista de Quito Ecuador ABC bicicarajo. Dicha frase pone en entredicho que el uso de la bicicleta sea solo con un fin deportivo o recreativo, y da a entender que el ciclismo urbano representa un cuestionamiento dentro de la arena política en cuanto a las formas de movilización constituidas por la ciudad del automóvil durante el siglo XX.

<sup>2</sup> Existen diferentes modalidades del uso de la bicicleta, que van desde el ciclismo de ruta, pista, trial, en sala, montaña, cicloturismo, hasta la bicicleta urbana. Esta última modalidad de uso de la bicicleta es una forma de transporte sustentable (al no generar externalidades por su uso depende de la energía muscular), que regularmente es individual (aunque las bicicletas tandem y adaptaciones como pueden ser asientos extras y diablitos permiten que los viajes en bicicleta puedan ser de más de una persona), la cual genera tránsito en las ciudades.

Cabe destacar que la forma de transportarse en la ciudad mediante el uso de la bicicleta puede ser: 1) privada unimodal (solo se utiliza en el viaje a la bicicleta como medio de transporte), 2) privada multimodal (se utilizan diferentes transportes para llegar al destino deseado y, se divide en privada multimodal con estacionamiento y privada multimodal con posibilidades de transportar la bicicleta), 3) pública con servicio gratuito (organizaciones gubernamentales, privadas y/o no gubernamentales prestan de forma gratuita bicicletas para el público) y 4) pública con servicio de cobro (organizaciones gubernamentales y/o no gubernamentales prestan bicicletas mediante sistema con cobros). Además la bicicleta pública tiene división en cuanto a la forma de préstamo, pues puede ser automática (no hace falta personal que preste el servicio, pues se realiza mediante tarjetas inteligentes) o de atención personal (requiere que los usuarios se identifiquen ante el personal de atención al público cuando deseen disponer de una bicicleta o devolverla)



Revisando un poco de historia, podemos decir que desde dos perspectivas se han presentado fenómenos políticos de acuerdo al uso de la bicicleta<sup>3</sup>:

- 1) Movilización y organización social: se han dado en diversos años y países movilizaciones a favor del uso de la bicicleta, las cuales van desde movimientos relacionados con la libertad de la mujer durante el siglo XIX, movilizaciones contra la ciudad del automóvil a mitad del siglo XX en Holanda, hasta grupos ecologistas y especialistas en el tema de transporte alrededor del mundo.
- 2) Programas de organizaciones gubernamentales e internacionales: en diversos países alrededor del planeta se han realizado durante la última década del siglo XX y primeras del XXI políticas encaminadas al fomento del uso de la bicicleta urbana. Por nombrar un dato la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas reporta en el año 2012 la existencia de 32 ciudades con programas de ciclovías recreativas<sup>4</sup>. En cuanto a las organizaciones Internacionales, la Organización de las Naciones Unidas (ONU)<sup>5</sup>, el Banco Mundial (BM)<sup>6</sup>, la Organización Mundial de la Salud (OMS)<sup>7</sup>, la Unión Europea (UE)<sup>8</sup> y el Foro Mundial Social,<sup>9</sup> entre otras, han planteado

---

<sup>3</sup> No se desconocen las formas no políticas de su uso, cómo lo son las deportivas, culturales, recreativas y de tránsito, aunque, se destaca que las formas políticas suelen incluir en sus objetivos y justificación alguno de los temas deportivos, recreativos o de tránsito.

<sup>4</sup> Ciclovías recreativas de las Américas, *Mapa de ciclovías recreativas en América Latina*, En línea <http://www.cicloviasrecreativas.org/es/mapa>, revisado el 20 de Marzo del 2012.

Cabe destacar que la ciclovía recreativa es un evento que consiste en el cierre temporal de calles para el tráfico, y abierta al tránsito para trotar, patinar, correr, caminar y andar en bicicleta. Algunos manuales para el fomento del ciclismo urbano en Europa y América Latina consideran que las vías recreativas representan un primer paso para cambiar la forma de transportarse en la ciudad, dado que sensibilizan a los ciudadanos.

<sup>5</sup> Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, "Fomento del desarrollo sostenible de los recursos humanos", *Agenda 21: Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y Desarrollo*, ONU, Río de Janeiro, 1992 Véase en <http://www.cinu.org.mx/eventos/conferencias/johannesburgo/documentos/Agenda21/Programacap07.htm>, revisado por última vez el 20 de mayo del 2012.

<sup>6</sup> Banco Mundial, *Ciudades en Movimiento: revisión de la estrategia de transporte urbano del Banco Mundial*, Banco Mundial, Washington, D.C. 2002, pp 253.

<sup>7</sup> OMS, *Recomendaciones mundiales sobre la actividad física para la salud*, OMS, Ginebra, 2012 pp 55.

<sup>8</sup> Comisión Europea de Medio Ambiente, *Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*, Comisión Europea de Medio Ambiental, Luxemburgo, 2009, pp 25.

recomendaciones y lineamientos en diferentes documentos para que los gobiernos inicien políticas públicas a favor del uso de la bicicleta.

Estas expresiones políticas de uso de la bicicleta como medio de tránsito<sup>10</sup> urbano no son ajenas a las ciudades mexicanas. En variadas regiones se han presentado políticas a favor del uso de la bicicleta, además se han conformado diversas organizaciones civiles que trabajan el tema, e incluso se ha constituido la Red Nacional de Ciclismo Urbano que representa un espacio de encuentro y colaboración de cuarenta organizaciones, clubes, agrupaciones y asociaciones civiles, que trabajan bajo estrategias conjuntas impulsando el uso de la bicicleta como medio de movilidad urbana ante la problemática ambiental, económica, social y de salud que aquejan a la sociedad mexicana<sup>11</sup>. Ejemplo del trabajo conjunto entre las organizaciones civiles, es que hasta el año 2012 se han efectuado anualmente cinco congresos nacionales de ciclismo urbano, en el cual se presenta tanto intercambio de experiencias de las organizaciones civiles, gobiernos locales, como reflexiones sobre las problemáticas públicas en materia de movilidad.

En las Ciudades de México y Guadalajara, podemos encontrar en ellas organizaciones civiles que trabajan el tema así como programas gubernamentales. Es así que tanto los gobiernos como las organizaciones civiles plantean y ponen en marcha acciones que buscan fomentar el uso de

---

<sup>9</sup> Foro Mundial Urbano, Foro Social Mundial, *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*, Foro Social de las Américas, , en Línea [http://www.lapetus.uchile.cl/lapetus/archivos/1239291239Carta\\_mundial\\_derecho\\_ciudad.pdf](http://www.lapetus.uchile.cl/lapetus/archivos/1239291239Carta_mundial_derecho_ciudad.pdf) , revisado el 10 de junio de 2012

<sup>10</sup> La bicicleta (con excepción de la eléctrica) no es un medio de transporte que genere tráfico, sino genera de tránsito. Se considera así porque el tránsito implica la movilización con base en energía muscular y el tráfico implica la movilización que recurre a motores mecánicos para trasladar humanos y/o objetos. Para profundizar en la diferencia entre tránsito y tráfico se recomienda el texto de Ivan Illich, *Energía y equidad; el desempleo creador*, Posada, México,1972, pp 231.

<sup>11</sup> Red Nacional de Ciclismo Urbano, *Qué es la bicired*, En línea <http://www.bicired.org/quienes-somos/acerca-de>, revisado el 10 de junio del 2012.

la bicicleta y lo hacen desde el manejo de distintos temas (cultura, medio ambiente, educación, salud, seguridad vial, recreación y espacio público).

La Ciudad de México o Distrito Federal, es la entidad capital de la república mexicana, es una ciudad con más de ocho millones de habitantes, y que sumada a la zona metropolitana (la cual conjunta varios municipios del Estado de México) se cuenta con casi veinte millones de habitantes. En ella encontramos más de 10 organizaciones civiles que tratan el tema de la bicicleta urbana<sup>12</sup>, 10 paseos ciclistas<sup>13</sup> urbanos<sup>14</sup>, que el gobierno del Distrito Federal implementó a partir del 2006 el *Plan Verde de la Ciudad de México* en el cual podemos encontrar la política de *Muévete en bici* y, en el 2010 comenzó la implementación de la bicicleta pública en el programa *ecobici*.

Por otro lado Guadalajara es la capital del Estado de Jalisco, es un municipio con más de millón y medio de habitantes y una zona metropolitana de cinco millones. En esta metrópoli existen cerca de 10 organizaciones de ciclismo urbano<sup>15</sup>, 30 paseos ciclistas<sup>16</sup>, y se cuenta con los programas de *ciclovía recreativa* y el *Plan de Movilidad Urbana no*

---

<sup>12</sup>Entre las organizaciones de ciclismo urbano encontramos a *Bicitekas A.C.*, *BiciUNAMonos*, *Bici Verde*, *Chilangos MTB*, *Comunidad Ixchel*, *División del Sur*, *Lunaticos*, *Mute*, *Medicletos* y *Paseos a Ciegas*, *Planeta Cleta*, *Mujeres en bici*, *Insolentes*, *Biciraptors* y *Consejo Bicicletero*, etc.

<sup>13</sup> *Terremoto Crew* Sale los lunes a las 8:30, *División del Sur* sale a las 7 PM, *Paseo Biciteka* sale los miércoles a las 9:30, *Mujeres en Bici* sale los martes a las 9 PM, *Proyecto la palma* sale los martes a las 8:30 PM, *Paseo de todos* sale último Jueves de cada mes a las 8 PM, *Desarrollo suave* sale los jueves a las 8 PM, *Club de Biciletas Antiguas y Clásicas de la ciudad de México* sale los domingos a las 12 PM.

<sup>14</sup> La lógica más básica de los paseos ciclistas urbanos es recorrer la ciudad conjuntamente en bicicleta, aunque como se analiza en el capítulo III también existen particularidades en cada organización.

<sup>15</sup> *Pedaleando música: Ginger Ninjas*, *GDL en Bici A.C.*, *Bici 10*, *Al teatro en Bici A.C.*, *Cámara rodante*, *Mueve por tu ciudad A.C.*, *Bici pública S.A.*, *Movilidad solidaria* y *Ciudad para todos*, *Bicicinema* etc.

<sup>16</sup> *Rodantes nocturnos* sale los lunes, martes y miércoles a las 9:30 PM, *Cyclorama* sale los martes a las 8:00 PM, *Roda-dos* sale los martes 9:45 PM, *Tour Le Velo* sale los martes 9:45 PM, *Bici arboledas paseo nocturno* sale a las 10:00 PM, *Al teatro en bici* sale los martes y jueves las 7:30, *Bici 10* sale los miércoles a las 10:00 PM, *Juventud Tlaquepaque* sale el primer y último de cada mes, *Paseo ciclista nocturno Guadalajara A.C.* sale los miércoles a las 11:00 PM, *Biciverso* sale los miércoles a las 9:00 PM, *Paseo de todos* sale el jueves de cada mes a las 9:00 PM, *Metropolitano en bici* sale los jueves a las 9:00 PM, *Ruta Zapopan* sale los jueves a las 10:00 PM, *Rodantes nocturnos paseo familiar* sale los jueves a las 10:00 PM, *Rueda libre* sale los jueves 9:30 PM, *Perlas bike* sale cada tres semanas, *Rodada dominguera* sale a las 9:00 am, *Poncha2* Sale los domingos 9:00 AM, *Piratas bike MTB* rodadas itinerantes, *Cámara Rodante* rodadas itinerantes. Vease Yariel Salcedo y Antonio Vaca, 2012, “30 opciones para rodar en grupo”, en *Ciudad en bici*, Núm 18, pp 9-13.

*Motorizada de la Zona Metropolitana de Guadalajara* (el cual representa un instrumento de planeación de la política que versa sobre el ciclismo urbano y el caminar).

Sin embargo, a pesar de que existan programas y organizaciones no gubernamentales la problemática representa un reto complicado, dado que implica transformar a las ciudades de México y Guadalajara en ciudades sustentables (que sean capaces de tener eficacia energética y al mismo tiempo mejorar la calidad de vida<sup>17</sup>), en el caso en concreto de la bicicleta urbana, sería contar con una movilidad urbana sustentable<sup>18</sup>, lo que implica cuestionar y superar al modelo de ciudad para el automóvil privado, que en la actualidad genera externalidades ambientales, económicas, en salud y sociales, y en la que se han creado imaginarios de modernidad. Por tanto, se requiere otorgar un mayor presupuesto público y realizar políticas públicas que impliquen nuevas formas de movilización las cuales sean eficientes energéticamente, y conlleven menores tiempos de traslado, como lo son la inversión en el transporte público y la movilidad multimodal (transporte público, bicicleta y caminar).

En cuanto al presupuesto gubernamental en México en materia de movilidad beneficia en su mayoría al automóvil privado y apenas se contempla presupuesto para el ciclismo urbano. Según datos del Instituto de Transporte Sustentable (ITDP por sus siglas en inglés) en el 2011 en las zonas metropolitanas de México se destinó un 75% del total de recursos que están encaminados a la movilidad a inversiones para promover el automóvil particular (48% ampliación de vialidades y 29% en pavimentación), 11% en transporte público, 8% en espacio público, 3% en

---

<sup>17</sup> Henri Acselrad, “Sustentabilidad y Ciudad”, en *Eure*, Santiago, Vol, 25, Núm 74, 1999, pp 35-46.

<sup>18</sup> La movilidad urbana sostenible se define como patrones de transporte capaces de proporcionar los medios y oportunidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales, eficiente y equitativamente, evitando los innecesarios impactos negativos y costos asociados con la necesidad de movilización. Véase en Carmen Lizárraga, “Movilidad urbana sostenible un reto para las ciudades del siglo XXI”, en *Economía, sociedad y territorio*, Vol. VI, núm 22, 2006, pp 286-321.

infraestructura peatonal y 0.4% a infraestructura ciclista<sup>19</sup>. En la Ciudad de México el presupuesto del 2011 en materia de movilidad refleja en un 52% en infraestructura para el automóvil, 13% en transporte público, un 28% en la recuperación de espacios públicos, 6% en infraestructura peatonal y menos del 1% en infraestructura ciclista. Mientras que en Guadalajara se destina el 92% de los recursos para la movilidad en beneficio del automóvil privado, 5% en recuperación de espacio público, 2% en infraestructura peatonal y menos de 1% tanto en infraestructura en transporte público y a favor del uso de la bicicleta<sup>20</sup>.

Ante el escenario presupuestal, lo que pretende este trabajo es discutir sobre el tema de la acción pública, entendido este concepto como la forma en cómo el gobierno y organizaciones no estatales construyen y califican los problemas colectivos y elaboran procesos, contenidos y respuestas<sup>21</sup>.

En términos generales el estudio de acción pública implica analizar cómo se han relacionado las organizaciones de ciclismo urbano con los gobiernos locales en la conformación de estrategias para tratar problemas públicos. Este enfoque de análisis político pone el acento en la sociedad en general (gobierno y sociedad civil) y no solamente sobre las acciones gubernamentales<sup>22</sup>. Además implica un análisis que se ubica en el flujo de la lucha de poderes entre el gobierno y la sociedad, en donde se llega a puntos de regulación que dependen de las características gubernamentales y de las organizaciones civiles y de su propensión a cooperar.

---

<sup>19</sup> El estudio analiza los ingresos de 10 estados del país y del gasto ejercido en recursos y fondos federales de 9 zonas metropolitanas.

<sup>20</sup> Javier Garduño, *Diagnóstico de fondos federales para transporte y accesibilidad urbana. Cómo gastamos nuestros recursos en México en el 2011*, ITDP, México, 2011, p 22.

<sup>21</sup> Jean Thoenig, "Política pública y acción pública", en *Gestión y política pública*, Vol VI, Núm 1, CIDE, México, 1997, p 28.

<sup>22</sup> Si bien el concepto de acción pública toma como marco de análisis a la sociedad civil en la presente tesis únicamente se trabajará con las organizaciones civiles que trabajan el tema de la bicicleta urbana.

Para comprender el análisis de la acción pública se reflexiona sobre dos elementos: 1) las formas en cómo el gobierno se concibe, ya sea jerárquico burocrático o cooperativo y 2) la fortaleza y propensión a cooperar de las organizaciones civiles. La combinación de dichos elementos produce formas específicas de acción pública, aunque cabe aclarar que al tener un análisis dinámico se entiende que existen procesos de lucha de poder que pueden hacer que cambie las interacciones entre el gobierno y las organizaciones civiles. Es importante mencionar que en el presente trabajo, si bien se describen los programas gubernamentales y por tanto la acción gubernamental, se tiene un mayor interés en cómo ha intervenido las organizaciones civiles en estrategias para tratar los problemas públicos, es así como se analizará cómo se conformaron, cómo se organizan, cómo inciden en lo público y cómo han trabajado conjuntamente con el gobierno, y por tanto analizar si han existido aportes por parte de las organizaciones de ciclismo urbano en el tema de la acción pública cooperativa.

En la intervención de las organizaciones civiles en la acción pública es donde se ubica el problema de investigación de la tesis, pues, en los últimos años se han desarrollado conceptos como la gobernanza, que considera formas cooperativas de interacción entre los gobiernos y la ciudadanía. Aunque, en el caso de las ciudades mexicanas aún podrían subsistir prácticas corporativas, clientelares y bajo esquemas de gobiernos jerárquicos, que fueron característicos del siglo XX. Por lo que es prudente analizar si en un tema como es la bicicleta urbana las organizaciones civiles logran salir de la dinámica clientelar y/o corporativa, y si es así analizar sus aportaciones en la formación de acciones públicas cooperativas.

De acuerdo a la problemática de la investigación, la justificación del tema se encuentra en dos argumentos: 1) se plantea aportar una forma particular de estudiar la acción pública, la cual permita analizar las dinámicas de

interacción entre el gobierno y organizaciones civiles, 2) son escasos los estudios sobre las organizaciones bicicleteras dentro del ámbito político, esto a pesar de que tales grupos presentan sus demandas y realizan acciones para intervenir en lo público en defensa de derechos medio ambientales<sup>23</sup>, derecho a la ciudad<sup>24</sup> y de acuerdo a valores postmaterialistas<sup>25</sup>.

En cuanto a la delimitación se estudiará cómo es que las organizaciones de ciclismo urbano se han desarrollado y relacionado con los gobiernos locales de la Ciudad de México y Guadalajara, sin embargo, por cuestión de tiempo y con la finalidad de estudiar algunas de las experiencias más exitosas se tomará posición en dos de las principales organizaciones de ciclismo urbano tanto de la Ciudad de México como de Guadalajara. De esta forma se delimita el número de las organizaciones que existen a nivel nacional en materia de ciclismo urbano, se acota a la percepción de cuatro organizaciones civiles y también se delimita su marco de acción en las ciudades de México y Guadalajara, las cuales se consideran como unas de las metrópolis en donde se ha dado un mayor desarrollo político en las organizaciones bicicleteras<sup>26</sup>. Tal es así que han impactado en acciones,

---

<sup>23</sup> Los derechos medioambientales los podemos encontrar en ONU, 1992, *op. cit.* En dicho documento se establece que: se “tiene derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza”.

Y en el principio 1 de la declaración de Estocolmo, la cual establece: “el hombre tiene el derecho fundamental a la libertad y el disfrute de las condiciones de vida adecuadas en medio de calidad tal que le permita llevar una vida digna y gozar bienestar, y tiene la solemne obligación de proteger y mejorar el medio ambiente para las generaciones presentes y futuras”.

<sup>24</sup>El Derecho a la Ciudad se entiende como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en el respeto a sus diferencias, expresiones y prácticas culturales, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y a un nivel de vida adecuado. El Derecho a la Ciudad es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente.




<sup>25</sup> Inglehart entiende a los valores postmateriales como aquellos orientados sobre todo hacia la autorrealización y la calidad de vida, como lo son la preocupación por el patrimonio histórico, la importancia de las ideas y de la libertad de expresión, la aspiración a una sociedad menos impersonal, el deseo de participación en el trabajo y en la política o la opinión relativamente favorable al feminismo y al pacifismo. Este conjunto de valores postmaterialistas", son contrarios con la posición de los sectores sociales que atribuyen prioridad a las necesidades y valores "materialistas", como pueden ser el privilegio a la seguridad o el crecimiento económico. Véase en Ronald Inglehart, *El cambio cultural en las sociedades industriales avanzadas*. Madrid, C.I.S, 1991.

<sup>26</sup> Monterrey, Aguascalientes, Culiacán, Oaxaca y Puebla son otras de las diversas ciudades donde existen organizaciones civiles que inciden dentro de lo público.

programas, planes, además de ser las ciudades más pobladas del país, con mayor contaminación por automotores y mayores tiempos de traslado.

Las organizaciones que se van a analizar son:

**Tabla I: Descripción de las organizaciones bicicleteras en análisis**

Nombre y Ciudad	Descripción	Logo
<i>Bicitekas A.C</i> Ciudad de México	La organización nace en 1998 y trata temas relacionados con la seguridad vial, promoción de la bicicleta y urbanismo. Ha participado en la realización de libros, planes, manuales y diseños de programas junto con el gobierno de la Ciudad de México.	
<i>Mujeres en bici A.C</i> Ciudad de México.	Es creada en 2009 y tiene como fin promover el ciclismo urbano seguro en las mujeres. Este grupo participa en el programa de la Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal llamado “bicientrenate” y “en bici al trabajo”	
<i>GDL en bici A.C</i> Guadalajara	Es una organización que nace a partir de las manifestaciones de convertir la avenida López Mateos en Guadalajara, la cual se planteaba transformar en un viaducto. Actualmente esta organización realiza rodadas nocturnas, tiene una casa ciclista y mantiene la revista “Ciudad en bici”	
<i>Al teatro en Bici A.C</i> Guadalajara	Tiene como objetivos promover la cultura local, recuperar el espacio público y el fomento a la bicicleta como medio de transporte urbano. Todos los días prestan 200 bicicletas, además cada martes y jueves hacen una rodada que se dirige a algún teatro y demás eventos culturales.	

Elaboración propia con base en blogs y páginas de internet. GDL en bici, <http://gdlenbici.org/>, revisado por última vez el 19 de noviembre del 2011; Al teatro en bici; <http://www.alteatroenbici.com/>, revisado el 19 de noviembre del 2011; bicitekas, <http://bicitekas.org/>, revisado por última vez el 19 de noviembre del 2011.

La selección de estas organizaciones se dio con base en que representan formas diversas de intervenir en lo público, en que tienen experiencia en sus temas, tienen una relación con acciones gubernamentales y que tienen como objetivo principal el fomento del ciclismo urbano. De cada organización se estudiará cómo nace, se organiza e incide en lo público.

De esta forma, el objetivo general es analizar el nacimiento, desarrollo e incidencia en lo público, en programas y acciones gubernamentales de



cuatro organizaciones de ciclismo urbano, a fin de conocer cómo ha sido el proceso de cooperación con el gobierno en la conformación de la acción pública.

Para cumplir el objetivo general se plantean seis objetivos específicos que servirán de guía del trabajo:

- 1) Analizar teóricamente la acción pública y sus distintas formas.
- 2) Hacer una descripción histórica de las diferentes expresiones políticas sobre la bicicleta.
- 3) Descripción del problema público y de las externalidades que provoca la forma de movilización actual en las ciudades.
- 4) Describir las estrategias gubernamentales en forma general del fomento al uso de la bicicleta como medio de transporte de la ciudad de México y Guadalajara.
- 5) Estudiar las organizaciones bicicleteras, en la cual se buscará: a) la historia de las organizaciones, b) cómo concibe los problemas públicos, de quién es papel resolverlos, c) cuáles son los objetivos de las organizaciones, d) qué acciones realizan para incidir en lo público y en acciones gubernamentales, e) las organizaciones mantienen algún tipo de vínculo político de lealtad con algún partido o gobierno, han intercambiado apoyo político por puestos gubernamentales o por algún beneficio, f) cómo se allegan de recursos económicos, g) sus acciones son independientes.
- 6) Conocer cómo se relacionan las organizaciones bicicleteras con las acciones gubernamentales en cuanto a: definición de problemáticas, cómo se integran las organizaciones civiles en los programas públicos y cómo es su relación con las áreas gubernamentales.

## **II.- Preguntas de investigación:**

1) ¿Se han desarrollado los procesos de la acción pública para los casos de la bicicleta urbana en dos organizaciones civiles en la ciudad de México y dos organizaciones civiles en Guadalajara en el periodo 2006-2012?

2) ¿Cuáles son los aportes de las organizaciones ciclistas en la ciudad de México y Guadalajara en términos de acción pública cooperativa?

## **III.-Hipótesis:**

1.- Las organizaciones ciclistas en la ciudad de México y Guadalajara han aportado innovaciones en la acción pública local mediante formas particulares de apropiación de lo público (propuestas culturales, recreativas, ambientalistas y contestatarias).

2.- Las organizaciones ciclistas en la Ciudad de México y Guadalajara se han fortalecido en el tiempo analizado, a tal grado que participan con el gobierno en diferentes acciones públicas, aunque aún no han alcanzado una suficiente fortaleza para oponerse a posibles dinámicas gubernamentales jerárquicas, clientelares o corporativas.

## **IV.- Metodología**

El diseño metodológico consiste en operacionalizar la acción pública, esto mediante el desarrollo teórico de los conceptos que la conforman. Se plantea desarrollar por un lado a las formas de gobierno jerárquico-burocratizado y al gobierno por gobernanza, y por otro lado se desarrolla la fortaleza de las organizaciones civiles y sus niveles de propensión a la cooperación.

Las técnicas que se usan son tres:

1) Documental. Se utiliza para revisar textos teóricos, planes de movilidad, se revisará periódicos locales y se buscará datos sobre los problemas públicos tanto de la ciudad de México como de Guadalajara.

2) Entrevista en profundidad a miembros de las organizaciones ciclistas. Se analiza: por qué se formó la organización, cómo conciben el espacio público y su uso, cómo conciben que la bicicleta pueda resolver los problemas, cómo se organizan, cómo se fundan, cuáles han sido sus acciones, cómo inciden en lo público, cómo se relacionan con el gobierno.

3) Observación no participante: el proceso de observación implicó que el analista tuvo que convertirse en ciclista urbano para entender más a fondo a las organizaciones, a los problemas públicos que tratan y a la misma posibilidad de que la bicicleta sea un modo de transporte, por lo que se tuvo que aprender elementos del ciclismo urbano, para en un segundo momento realizar acompañamientos en rodadas.

## **VI.- Organización de la tesis**

La tesis está dividida en tres capítulos: 1) En primer capítulo se desarrolla el marco teórico, el cual permite entender las relaciones entre el gobierno y las organizaciones civiles de acuerdo al concepto de acción pública, por ello se analiza las características de la relación entre los actores cuando se presenta un gobierno jerárquico-burocrático y uno gobierno por gobernanza. Por último se presenta un panorama general para el caso mexicano.

2) En el segundo capítulo se analiza el papel que juega la bicicleta dentro de una nueva forma de desarrollo de las ciudades, se estudia de manera histórica los diferentes movimientos políticos que han girado en torno a la bicicleta, también se describe los problemas públicos de movilidad, falta de

espacios públicos, medio ambiente y las estrategias gubernamentales de la Ciudad de México y Guadalajara.

3) El tercer capítulo tiene como objetivo conocer ¿el por qué del nacimiento de las organizaciones ciclistas?, ¿cómo se apropian del espacio público, cómo se organizan?, ¿cómo se financian y estudiar sus formas de intervención en lo público? Además de conocer ¿cómo se han presentado las relaciones entre las organizaciones ciclistas y el gobierno?

Se aclara que si bien el trabajo argumenta formas de analizar la acción pública, tomando como caso de estudio a las organizaciones ciclistas, se reconoce las limitantes del trabajo, en particular se manifiesta que en el estudio de campo presenta un enfoque hacia el estudio de las organizaciones civiles desde algunos de sus actores clave, de cómo perciben la relación con el gobierno y cómo es su acción social. Queda como pendiente para futuras investigaciones un estudio más amplio de la perspectiva gubernamental (que si bien se discute teóricamente no se contó con los elementos necesarios para determinar con precisión su forma de actuar, tan solo se cuenta con la percepción de algunos de los actores clave de organizaciones civiles) y, faltó también la visión de los participantes de los paseos ciclistas que no necesariamente forman parte de las organizaciones civiles (si bien se entrevistó a actores clave, falta un análisis de los ciudadanos que laboran como voluntarios o son participantes en las acciones de las organizaciones civiles). Finalmente, se reflexiona sobre el uso de la bicicleta en las ciudades modernas, sobre la acción pública y la gobernanza, y sobre las formas en cómo cuatro organizaciones de bicicleta urbana han aportado en el tratamiento de problemas públicos desde enfoques diferentes, algunas veces con participación gubernamental.

## **Capítulo I**

### **Acción pública y organizaciones civiles:**

El gobierno y los partidos políticos no son los únicos actores objeto de estudio en los procesos políticos. Los ciudadanos y las organizaciones no gubernamentales representan también una parte fundamental en la comprensión de la política y su desarrollo, más cuando las explicaciones desde el gobierno resultan insuficientes para entender la realidad política actual que cada día es más diversa, compleja, dinámica y plural.

El presente capítulo analiza los planteamientos de la relación entre el gobierno y las organizaciones de la sociedad civil. Se tiene como objetivo realizar un marco teórico que sirva para la comprensión del estudio de las relaciones entre las organizaciones ciclistas y los gobiernos locales de Ciudad de México y Guadalajara. Para ello, nos remitiremos a conceptos como el de acción pública, gobierno jerárquico, gobernanza y organizaciones civiles.

Para alcanzar el objetivo se divide el capítulo en tres partes: en la primera se estudia a la acción pública como marco de análisis y se describe el cambio en los planteamientos sobre la forma de ejercer el gobierno, de uno jerárquico- burocratizado a uno más abierto y receptivo. En la segunda se describe los elementos de un gobierno que se dirige por gobernanza y las características necesarias de las organizaciones no gubernamentales para que incidan en lo público. Por último, se muestran algunos de los retos para que se presente una relación cooperativa entre el gobierno y las organizaciones civiles en el caso de las ciudades mexicanas.

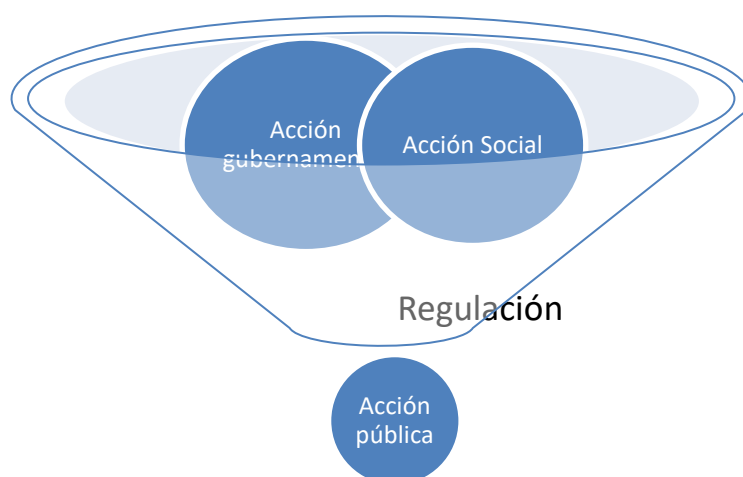
## **1.1.- Acción pública local**

La acción pública local es un concepto que nos permite estudiar procesos de interacción en las relaciones entre gobiernos locales y la sociedad civil. Para desarrollar el análisis de la acción pública se necesita comprender dos elementos: 1) las formas en cómo actúa el gobierno, ya sea de manera jerárquica o cooperativa y 2) las fortalezas y la propensión a cooperar de parte de las organizaciones civiles.

A los dos elementos mencionados se le suma la comprensión de una realidad en la que existen flujos de interacción que modifican las formas de intervención en lo público, esto se presenta por la existencia de la lucha de poder entre el gobierno y las organizaciones civiles. Cabe destacar que la lucha de poder que se presenta en la acción pública puede no estar en la lógica del control del aparato gubernamental, sino en función de la definición y tratamiento de problemas públicos concretos. Por último, se suma al esquema de acción pública el concepto de regulación, que se podría decir, es el resultado o punto de equilibrio entre organizaciones gubernamentales y no gubernamentales.

Las distintas relaciones entre los elementos dan como resultado diferentes tipos de acción pública, las cuales van desde una acción pública dominada por un gobierno jerárquico- burocrático con una sociedad apática, pasando por esquemas de jerarquías gubernamentales que se enfrentan a la movilización social, formas de transición de acción pública en donde el gobierno trabaja forzosamente con organizaciones civiles, formas en donde la sociedad civil no se relaciona con el gobierno y a pesar de ello tratan los problemas públicos, hasta un esquema cooperativo o por gobernanza.

Imagen I: Acción pública



Fuente: elaboración propia

Sin embargo, es necesario profundizar más acerca de la acción pública. Este concepto se caracteriza como la forma en que una sociedad construye y califica los problemas colectivos y elabora respuestas, contenidos y procesos para abordarlos<sup>27</sup>. En este sentido, la utilidad conceptual de la acción pública local, nos dice Enrique Cabrero reside en que “no se queda en la parcialidad de una visión de lo público sólo desde lo gubernamental, y a la vez tampoco se queda en la parcialidad de una visión de lo colectivo desde la sociedad”<sup>28</sup>, sino, que el concepto integra a la acción gubernamental y la acción de los grupos sociales, en acciones concretas de tratamiento de problemas públicos, en donde pueden existir dinámicas particulares tanto en el gobierno como en la sociedad que constituyan maneras de ejercer la política, a veces con un gobierno más interventor, en otros, con una ciudadanía más participativa.

<sup>27</sup> Jean Thoenig, 1997, *Op Cit.*

<sup>28</sup> Enrique Cabrero, *Acción pública y gobierno local*, FCE, México, 2005, p 11.

El análisis de la acción pública se ubica en el flujo de relaciones cruzadas entre el gobierno y la sociedad. Estas interacciones se encuentran bajo restricciones institucionales del gobierno, de la fortaleza de organizaciones civiles, de los retos del contexto y del tipo de problema público a tratar. El enfoque se maneja desde una perspectiva sincrónica y dinámica en la que los actores pueden no encontrarse en la inmovilidad, sino que existen luchas de poder y puntos de regulación que permiten que cambien o se conserven instituciones, se configuren redes y cambien expectativas de los gobiernos y organizaciones civiles.

Es prudente aclarar, en este estudio la acción pública se enfoca en la relación entre las organizaciones civiles en el tratamiento de problemas públicos y la relación con los gobiernos locales. Sin embargo, la acción pública no se reduce a la relación con estos actores, sino que también afecta la relación del gobierno con empresarios, banqueros y cámaras de comercio. Pero al tener como foco de atención a las organizaciones bicicleteras no se desarrollan los demás actores.

Se entiende como organizaciones de la sociedad civil a aquellas que no son gubernamentales, no lucrativas, no buscan el poder político, pero que buscan incidir en problemáticas públicas y su población beneficiaria rebasa el criterio de clase y gremio<sup>29</sup>, de tal forma que pueden ser ubicadas como organizaciones que inciden en lo público, sin que ello signifique que sean estatales<sup>30</sup>.

A partir del punto de vista de la acción pública se entiende que lo público no es solamente asunto del Estado, por lo que también resulta insuficiente la visión de lo público no estatal. De tal manera que el postulado de la acción pública entiende al Estado y la sociedad civil no como una

---

<sup>29</sup> Jorge Cadena, *Las organizaciones civiles mexicanas hoy*, CEIICH-UNAM, México, 2004, p 15.

<sup>30</sup> Luiz Bresser y Nuria Cunill, *Lo público no estatal en la reforma del Estado*, CLAD/ Paídos, México, 2004, pp 486.



dicotomía, sino como un continuo: “un estado que pierde su monolitismo, que se fragmenta en agencias diversas, en racionalidades parciales, en intereses y perspectivas en ocasiones encontrados. Una sociedad civil que se bifurca, se pluraliza cada vez más, en ocasiones se atomiza en una gran cantidad diversa de preferencias, de grupos, de necesidades y convicciones”<sup>31</sup>. Así se entiende que las transformaciones o permanencias en la política y en las políticas se pueden comprender a través del flujo de intercambio entre lo gubernamental y lo social.

Ante un análisis de flujos, de distintos poderes políticos que implica encontrarse con escenarios en posibles constantes cambios es que se recurre al concepto de regulación, dado que permite dar cuenta de cambios y permanencias de la acción pública. Para Thoenig, desde el concepto de regulación se puede comprender cómo es el modo de funcionamiento de la acción pública, dado que permite comprender cómo se negocia acciones recíprocas, cómo se construyen conjuntamente los productos del flujo de interacciones y a quién afecta los costos de la acción colectiva. La regulación en términos generales representa un punto de equilibrio o satisfacción que ajusta los intereses en pugna sobre los problemas públicos a tratar.

Sin embargo, no se puede afirmar que existe una sola forma de acción pública, ni necesariamente el concepto nos está marcando una pauta o receta de lo que se tiene que hacer para mejorar las reformas administrativas o la gestión a nivel local, sino que el concepto de acción pública sirve para comprender la realidad y permite la retroalimentación de experiencias sobre fenómenos que son vistos bajo la lupa de la interacción de los actores gubernamentales y sociales. Por lo que tendremos una variedad de acciones públicas que se encuentran en constante modificación

---

<sup>31</sup> Enrique Cabrero, 2005, *op. cit.* p. 19.

dependiendo del poder de negociación de los diferentes actores, los planteamientos de cómo ejercer el gobierno, los mecanismos de participación de actores no gubernamentales.

Se pueden plantear entonces distintos escenarios, desde una acción pública dominada por el gobierno con nula participación social, esquemas corporativos, clientelares, de movilización social, de participación social sin apoyo gubernamental, hasta una acción pública por gobernanza. Se recuerda además que a pesar de existir diferentes tipos de configuración de acción pública esto no quiere decir que sean inmutables. Por el contrario, se van modificando, dependiendo del poder de los actores y sus intereses.

### **1.1.1.- La acción pública bajo un esquema burocrático**

La burocracia nace con el Estado moderno, pues representó en sus inicios el estándar de organización racional que dejaba de responder a formas de ejercer el gobierno de manera feudal, daba paso a organizaciones que respondían mediante la lógica de medios-fines. El tipo de acción pública desde un gobierno jerárquico burocrático se desarrolla a lo largo de los siglos XIX y XX, entra en crisis por la crítica social de la década de 1960 y por la crítica de su eficiencia en la década de 1970, y es sustituida en la parte del paradigma gubernamental por formas gerenciales de administración y por el esquema de gobernanza, y en la parte social en el nacimiento de organizaciones civiles independientes al poder gubernamental que tratan problemas públicos.

La acción pública burocrática se caracteriza por un gobierno que se concibe con racionalidad total, asociado con la casi exclusividad gubernamental en el tratamiento de lo público y con limitantes en la participación de la ciudadanía. Sin embargo, es importante mencionar que bajo este enfoque durante el siglo XX se conformaron grandes gobiernos, los cuales ya no

solo respondían a derechos a la vida o a la propiedad, sino que se engrosaron al atender derechos sociales y culturales, además de conformar indicadores de una burocracia ideal presentados por Weber, los cuales marcaron estándares de comportamiento adecuado para las burocracias.

La concepción de la acción pública bajo un gobierno jerárquico burocrático denota en términos generales cuatro características:

- 1) Tiene un origen estrictamente estatal de la acción orientada a problemas públicos;
- 2) Privilegia al trabajo de los expertos y de quienes toman decisiones;
- 3) Se basa en la idea de que las políticas nacen del desempeño técnico, legal y administrativo de las burocracias;
- 4) Postula que los programas públicos son producto de consumo de una sociedad pasiva o condescendiente<sup>32</sup>.

En el esquema de un gobierno jerárquico –burocrático el gobierno se maneja mediante un proceso de planeación controlada con exclusividad por el gobierno<sup>33</sup>, en donde se decide desde órganos centralizados como tratar los problemas públicos. La participación de la ciudadanía que no es dirigida por el Estado es vista como un desajuste, por ello, al no tener canales de comunicación adecuados entre gobierno y ciudadanía, es que la

---

<sup>32</sup> Manuel Canto, *Gobernanza y participación ciudadana en las políticas públicas frente al reto de desarrollo*, Política y Cultura, UAM-X, México, Núm. 30, 2008, pp. 9-37

<sup>33</sup> Sin embargo, no se debe considerar a todas las formas de planeación como parte del gobierno jerárquico burocratizado. La planeación estratégica a nivel local es un ejemplo de otras formas de planeación las cuales se conciben como más incluyentes con la ciudadanía. Al respecto a ello dice Antonio Elizalde en su texto *Planeación estratégica territorial y políticas pública para el desarrollo local* publicado por la Cepal en el 2003, señala que la planeación estratégica es una herramienta que sirve para elaborar planes de desarrollo regionales en que se utilizan métodos participativos, se trabajan las debilidades y fortalezas de un territorio y se trazan los posibles caminos o los denominados lineamientos estratégicos para que sean regiones competitivas, de tal forma que el gobierno incluye mecanismos de participación y que en conjunto con la sociedad plantean los problemas públicos y las maneras de solucionarlos. La forma de planeación exclusivamente burocrática en lado distinto al estratégico implica que los planes sean realizados desde órganos centralizados y con poca o nula intervención de actores no estatales.

organización civil se puede expresar en movimientos sociales, por lo cual sus demandas podrán ser incluidas, pero de forma muy parcial, conflictiva y procesadas más lentamente que en otras formas de acción pública.

### **Formas de agregación en la acción pública burocrática**

Ante los problemas de recepción de demandas, la falta de una organización civil independiente y autónoma o de mecanismos que garanticen una planeación participativa en la resolución de los problemas públicos es que en la acción pública burocrática se conforman dos formas de agregación civil: el clientelismo y el corporativismo.

El clientelismo se entiende de acuerdo a tres elementos:

- 1) El ciudadano es visto como cliente, el cual al no satisfacer sus necesidades básicas por medio del mercado, intercambia apoyo político por alguna “ayuda”.
- 2) Se concibe como una institución intermediaria utilizada como una vía de acceso a bienes y servicios de cuyo consumo están excluidos los ciudadanos.
- 3) La contrapartida del cliente es el gobernante y/o funcionario, este personaje utiliza los recursos de autoridad, proporcionando intercambios de demandas por apoyo político, de tal forma que utiliza su cargo como base de maniobra proselitista<sup>34</sup>.

La segunda forma de agregación en el gobierno burocrático es el corporativismo, que es un esquema de representación de intereses en grupos de unidades organizadas que se encuentran limitadas por el reconocimiento estatal, Philips Schmitter nos dice que suelen ser

---

<sup>34</sup> Emilio Duhau, “Gobernabilidad democrática a nivel local. Problemas de la democracia participativa como alternativa al clientelismo y el corporativismo”, en *el Congreso: gobiernos locales; el futuro político de México*, septiembre 23 y 24 de 1999, Guadalajara, 1999.

“obligatorias, no competitivas, jerárquicamente ordenadas y funcionalmente diferenciadas, reconocidas o autorizadas (si no creadas) por el Estado, y a las que se ha concedido un deliberado monopolio representativo dentro de sus respectivas categorías a cambio de observar ciertos controles sobre la selección de sus dirigentes y la articulación de sus demandas y apoyos”<sup>35</sup>. La forma corporativa sí reconoce la participación de organizaciones no estatales, pero esta es supeditada al control gubernamental.

El corporativismo y el clientelismo son formas de agregación que sirven para otorgar satisfactores sociales, en donde se tiene como característica que el Estado tiene el control sobre lo público.

Lo público desde el esquema burocrático es entendido como una función de competencia exclusiva del Estado. En estas circunstancias los planes definen el parámetro de la acción pública, marcando los límites dentro de los cuales se pueden mover las iniciativas de los ciudadanos. El espacio público en un esquema ideal burocrático es dominado por el Estado y presenta poca participación ciudadana. De tal forma que se puede decir que un esquema jerárquico, al ser producto de desempeño técnico de los burócratas, limita la discusión en cuanto al diseño de las ciudades, en tanto el gobierno impone el trazado del espacio público<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup>Schmitter Philips, *Neocorporativismo . Más allá del Estado y el Mercado*, Alianza Editorial, México, 1992, p 24

<sup>36</sup> Un dato a resaltar es que uno de los máximos exponentes a nivel práctico de la teoría organizacional jerárquica burocrática es Henri Ford, quien fue también uno de los más importantes fabricantes de automóviles, y el cual presentó las bases para el entendimiento de las estructuras organizacionales en cuanto a la división del trabajo, jerarquías e incentivos. Este dato muestra que existe una relación entre automóvil y burocracia, pues el modelo fordista sirvió de base para diversas industrias, para ordenar el gobierno e incluso se podría decir que fue un elemento fundamental para la sociedad moderna por la forma de producción en masa. Sin embargo, esta relación no solo se queda como ejemplo de la teoría organizacional, sino que abarca otros aspectos políticos y de espacio público.

El automóvil como vehículo de la modernidad implicó maneras particulares de cómo ejercer políticas económicas y de planeación del espacio público urbano, los automóviles se convirtieron en una necesidad creada desde términos económicos (por la extracción del petróleo y producción en masa), urbanísticos (la mayoría de las ciudades tuvieron que ser diseñadas para la circulación de los automóviles particulares) y hasta en los imaginarios de ciudad, progreso, comodidad y estatus los cuales le fueron

## Crisis del enfoque burocrático

El modelo burocrático entró en crisis en las décadas de los sesentas y setentas del siglo XX, dando como resultado el advenimiento de nuevas formas de acción pública.

Las explicaciones sobre la crisis del modelo burocrático han sido varias, pero en general han girado en tres vertientes:

1) Crisis fiscal del Estado: La crisis fiscal de los años setenta en los Estados Unidos fue un detonante que demostraría que el Estado burocrático es incapaz de conducir a la sociedad hacia metas aceptables de desarrollo, bienestar y seguridad social. La crisis financiera nos dice Luis Aguilar, Guy Peters y Jon Pierre, en sus respectivos textos<sup>37</sup> fue el elemento fundamental para que se cuestionara el tamaño del gobierno y la forma de gobernar, lo que impactó para que se diera un giro en el papel del Estado interventor y se privilegiaran reformas en pro del mercado. El Estado se debilitó mediante privatizaciones y pérdida de funciones, y para dinamizar a la acción pública burocrática se importaron métodos de la gerencia privada.

La crisis fiscal conllevó a diversas maneras de dirigir al Estado, como lo son: el cambio ideológico del Estado hacia el mercado y la prioridad de la

---

otorgado a lo largo de los años a este vehículo. Por tanto el gobierno recurrió a implementar políticas que iban en el sentido de privilegiar al automóvil dejando de lado las externalidades de espacio, económicas, sociales y medio ambientales que este vehículo causa. La burocracia en este sentido desempeñó un papel central en la transformación del automóvil particular como una forma hegemónica del transporte en las ciudades, pues en su racionalidad la modernidad implicaba crear políticas a favor del automóvil, en este sentido los urbanistas rediseñaron la ciudad abriendo calles para permitir la construcción de avenidas que permitieran un tráfico fluido de automóviles. Para profundizar sobre los temas de la ciudad de automóvil más véase Hall Peter, “La ciudad de la autopista”, *Ciudades del mañana*, Ediciones del serbal, Barcelona, 1996, p 285-330. Sheller Mimi y John Urry, “The city and the car”, en Amanda Root (ed), *Delivering Sustainable Transport: A Social Science Perspective*, Oxford, Elsevier, 2003, pp 171-189. Y Sheller Mimi, “Automotive emotions: feeling the car”. En *Theory, Culture and Society*, Vol. 21, no. 4, 2004, pp 221-242.

<sup>37</sup> Luis Aguilar, *Gobernanza y gestión pública*, Fondo de cultura Económica, México, 2005, pp 500 ; Guy Peters y Jon Pierre, “¿Por qué ahora es de interés la gobernanza”, en Agustí Cerrillo (coord.) , *La gobernanza hoy: 10 textos de referencia*, MAP/INAP/IIG, Madrid, 2005, pp 37-57.

eficiencia estatal mediante instrumentos de Nueva Gestión Pública. Estos cambios provocaron que el gobierno ya no tuviera por sí solo la capacidad directiva de la sociedad, y que en términos coloquiales se denominara que “el gobierno que ya no rema sino lleva el timón”<sup>38</sup>.

A partir de la crisis financiera el Estado pierde facultades, se hace más pequeño, adopta características de la administración privada y se descentraliza con el fin de lograr mejores resultados con menos recursos. Sin embargo, esto provocó que el gobierno no pudiera realizar por sí solo acciones, programas y políticas, por lo cual para que estas reformas funcionen adecuadamente requieren una nueva forma de gobernar con base en la coordinación. De lo contrario se puede caer en el riesgo de un Estado pequeño sin capacidades directivas y con relaciones con la ciudadanía mediante métodos clientelares.

2) Cambio y complejidad social: La década de los sesentas y en particular 1968 fueron determinantes para la conformación de nuevas ideas de conducir al Estado. Lo que denominó Immanuel Wallerstein como la revolución mundial<sup>39</sup>, logró conmocionar al gobierno burocrático, pues las demandas de los movimientos sociales escapaban a las típicas exigencias materiales y, ahora se encontraban orientadas hacia la democracia, la libertad, la protección al medio ambiente etc. El esquema de gobierno burocrático no fue capaz de asimilarlas mediante una forma dialogada, coordinada y no conflictiva. Por el contrario, las respuestas gubernamentales tendían a mostrar su incapacidad de gobernar y representar a sus sociedades, pues los métodos usados fueron regularmente

---

<sup>38</sup> Un libro básico que ilustra el cambio en la dirección del gobierno es el de David Osborne y Ted Gaebler llamado *La reinención del gobierno* de 1994, el cual presentó los nuevos criterios para generar una administración eficiente mediante la concepción de un gobierno de corte empresarial con las siguientes características: competitivo, dirigido a resultados, inspirado en las necesidades del cliente, previsor, orientado al mercado y descentralizado.

<sup>39</sup> Immanuel Wallerstein, *Crítica del sistema mundo capitalista*, Era, México, 2003.

represivos. Las generaciones de la década de los sesenta del siglo XX se levantaron contra la manera de manejar el gobierno de manera burocrática y exigió mayores libertades, una mejor democracia, nuevas formas de comprender la convivencia social, derechos asociados a la calidad de vida y un espacio público más plural.

En las décadas siguientes se desarrollaron con mayor profundidad las nuevas demandas sociales, tal es así que se conformarían formas de organizaciones no vinculadas con el Estado ni con beneficios gremiales, pero que trataban los problemas públicos de manera independiente y exigían una nueva manera de comportamiento estatal, que reconoce la pluralidad de actores y demandas<sup>40</sup>.

3) Por último, autores como Antonio Natera, Guy Peters y Jon Pierre<sup>41</sup> añaden a la globalización como un factor explicativo de la crisis del gobierno burocrático, dado que en la actualidad el desarrollo de una sociedad no solo depende de la producción autogenerada ni puede ser dirigida solamente por el Estado, sino que depende de la relación con otros países, instituciones internacionales y empresas multinacionales, por lo que se requiere que el gobierno sea más dinámico al momento de relacionarse con actores no estatales e internacionales.

Es prudente aclarar que los tres elementos mencionados no se dieron de forma lineal, ni tampoco se produjeron simultáneamente. Aunque por otro lado, sí se transmitieron las soluciones a manera de receta de un Estado pequeño y orientado mediante esquemas de Nueva Gestión Pública. Pero al parecer sin tomar en cuenta las especificidades de las regiones y sus distintas formas de vida societal. Puede decirse que en muchos lugares en donde se aplica reducir el papel del Estado resulta innecesario y hasta

---

<sup>40</sup>Jan Kooiman, 2005, *Op. Cit.*

<sup>41</sup> Antonio Natera, "La gobernanza como modo emergente de gobierno y gestión pública", en *Gestión y análisis de políticas públicas*, pp 53-66; Guy Peters y Jon Pierre, 2005, *op. cit.*



dañino. En este sentido Enrique Cabrero nos dice que "la metáfora de las arenas movedizas se aplica a la realidad latinoamericana actual. Si los gobiernos se mueven, es decir, no adoptan las recetas, se hunden; y si los gobiernos se mueven, es decir, se reforman y se reestructuran, también pueden hundirse. Dicho de otra forma, no ingresar al grupo de países que adoptan reformas estructurales profundas los deja fuera del circuito de oportunidades que nacen con la nueva economía mundial; sin embargo, la adopción de las reformas estructurales para insertarse en dicho circuito pueden agudizar la pobreza, deteriorar la cohesión social y dificultar la gobernabilidad"<sup>42</sup>.

A manera de resumen si bien la crisis fiscal del Estado, la globalización y la complejidad social conllevaron consigo críticas al modelo jerárquico burocratizado y, por tanto, cambios en el gobierno, en la sociedad y en sus relaciones, no podemos afirmar que el modelo burocrático ya no está presente, sino solo podemos decir que es una forma de acción pública que se da cuando los problemas públicos solo son tratados por el gobierno, existe un privilegio al trabajo de los expertos burócratas y prevalece la noción de que los programas públicos son producto de consumo de una sociedad pasiva o condescendiente.

### **1.1.2.- Gobernanza y sus elementos**

La gobernanza es considerada como una forma específica de acción pública, en la cual los gobiernos y las organizaciones civiles mantienen relaciones en forma coordinada y con base en el diálogo y la negociación. Se puede decir que la gobernanza es un tipo de acción pública contraria al esquema de control gubernamental jerárquico-burocrático, dado que el esquema por gobernanza reconoce que el gobierno es un actor insuficiente en el tratamiento de lo público, y que además admite y fomenta la

---

<sup>42</sup> Enrique Cabrero, 2005, *op.cit.*, p 12.

participación de organizaciones no estatales en el tratamiento de lo público.

El término gobernanza de acuerdo a Luis Aguilar ha estado presente durante mucho tiempo en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (RAE), sin embargo, su significado era limitado pues se entendía como “la acción o efecto de gobernarse”<sup>43</sup>. La RAE a partir del 2001 modifica el concepto integrando las principales bases del debate teórico en el término, definiéndose a la gobernanza como el “arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad civil y el mercado de la economía”<sup>44</sup>. Esta forma de conceptualizar a la gobernanza incluye dos elementos: 1) el fin valorativo que se ubica en el desarrollo económico, social e institucional y 2) el equilibrio entre el Estado y actores no estatales. Empero, no es suficiente el concepto emanado del diccionario para reflexionar teóricamente, por ello se tiene que recurrir a la construcción de un concepto más operable que nos permita desglosar sus características, esto a partir del entendimiento de la historia del concepto y de la discusión que ha versado sobre él.

En cuanto a la parte histórica, la gobernanza ha sido un concepto muy discutido en la actualidad, tal es así que se le ha puesto múltiples adjetivos como “buena gobernanza”, “vieja gobernanza”, “gobernanza mundial” y “gobernanza territorial”. Si bien los adjetivos denotan cambios temporales en el significado del concepto y territorialidad, lo cierto es que también

---

<sup>43</sup> En el texto de Renate Mayntz, “Nuevos desafíos de la teoría de la gobernanza”, en Agustí Cerrillo (coord), *La gobernanza hoy: 10 textos de referencia*, MAP/INAP/IIG, Madrid, 2005, pp 83-99, se hace una distinción entre la gobernanza antigua y la moderna, la primera implica una acción de conducir al gobierno, mientras que la moderna es un gobierno cooperativo, diferente del antiguo modelo jerárquico, en el que las autoridades estatales ejercían un poder soberano sobre los grupos y ciudadanos que constituían la sociedad civil

<sup>44</sup> RAE, *Diccionario de la real academia de la lengua española*, vigésima segunda edición, en línea, <http://www.rae.es/rae.html>, , revisado el 15 de febrero del 2012

existe una sobreutilización del concepto, incluso se le ha denominado como una palabra “fetiche”<sup>45</sup> que se ha asumido de buena manera porque expresa una forma de entender los límites y oportunidades del Estado en sus relaciones con la sociedad. Y ello ha causado que se utilice en muchas ocasiones por razones no estrictamente analíticas, académicas o científicas, sino puramente retóricas y, por supuesto ideológicas<sup>46</sup>. Para evitar caer en discursos que entienden a la gobernanza tan solo como una manera de incorporación de la sociedad mediante reglas de operación en los programas es necesario entender qué es la gobernanza desde su desarrollo y características básicas.

Para entender el nacimiento de la concepción de gobernanza como proceso mediante el cual los actores de una sociedad deciden sus objetivos de convivencia en forma coordinada con actores gubernamentales y no gubernamentales<sup>47</sup>, nos dice Guy Peters<sup>48</sup> se tiene que seguir dos antecedentes de la ciencia política contemporánea:

- 1) Teoría general de sistemas de Easton. Según Guy Peters la teoría de sistemas intentó dar una explicación general de los procesos políticos. Sin embargo, presenta problemas para describir los procesos de recepción de demandas en la caja negra en gobiernos burocráticos.
- 2) Redimensionamiento del Estado y crisis de gobernabilidad. La crisis fiscal, el desarrollo democrático y el surgimiento de nuevas

---

<sup>45</sup> Antonio Natera, 2005, *op. cit.*, p 55.

<sup>46</sup> Este manejo excesivo del concepto no resulta sorprendente, porque de cierta manera es políticamente correcto hablar de inclusión de la ciudadanía en programas públicos o de diálogo y negociación en la realización de planes gubernamentales, esto a pesar de que no existan condiciones para una participación libre de los ciudadanos o que con un discurso incluyente realmente se encubran relaciones corporativas o de intercambio de voluntades políticas. Desde este planteamiento, no es extraño que existan críticas como las de Jonathan Davies, “Repensando las redes: gobernanza como hegemonía”, en Mario Bassols y Cristóbal Mendoza (coords), *Gobernanza. Teoría y prácticas colectivas*, Anthropos/ UAM-I, Barcelona, 2011 pp 37-66, en donde se argumenta que la gobernanza se ha convertido en una justificación hegemónica neoliberal de control estatal, en donde supuestamente captan a todas las ideologías.

<sup>47</sup> Luis Aguilar, 2006, *op. cit.*

<sup>48</sup> Guy Peters, 2005, *op. cit.*

demandas trajeron consigo debates sobre el “gobierno sobrecargado” y la necesidad de alcanzar gobernabilidad en los Estados.

Por otro lado, Luis Aguilar señala que la gobernanza nace como un paradigma post-gobierno, y que su inicio lo podemos ver a finales de la década de 1980 en el texto del Banco Mundial llamado “El África subsahariana: de la crisis al desarrollo sustentable. Una perspectiva de largo plazo”. En dicho texto se señaló que la incapacidad de gobernar y administrar del gobierno constituía el origen del fracaso del desarrollo, por lo que era necesario mejorar las prácticas de gobierno. El estudio africano fue tomado como base en el gobierno británico que lo re significó como *Good Governance*. En posteriores estudios el concepto pasó a ser la descripción sobre los cambios experimentados en las relaciones entre gobierno y sociedad. De tal manera, la gobernanza comenzó a distinguirse de otros conceptos porque mostraba (más que la ineficacia del gobierno y de la posibilidad de gobernar) la insuficiencia gubernamental para el tratamiento de los problemas públicos, y, de ahí la necesidad de integrar a nuevos actores, con intereses y objetivos distintos.

De esta forma, gobernanza se comprende como un tipo de acción pública que implica la aplicación de procedimientos modernos en la tarea de gobernar, que se realiza por medio del diálogo, la negociación y el esclarecimiento de metas, a su vez fortalecidos por una comunicación política eficaz entre el gobierno y organizaciones no estatales<sup>49</sup>. El enfoque parte del reconocimiento de la insuficiencia del gobierno para el tratamiento de los problemas públicos<sup>50</sup>. Tal concepto se encuentra asociado con el paradigma de política pública al incorporar redes de

---

<sup>49</sup>Mario Bassols, “Gobernanza: una mirada desde el poder”, en Mario Bassols y Cristóbal Mendoza (coords), *Gobernanza. Teoría y prácticas colectivas*, Anthropos/ UAM-I, Barcelona, 2011, pp 7-37.

<sup>50</sup> Luis Aguilar, 2005, Op Cit.

actores no gubernamentales en el diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas<sup>51</sup>.

## **Los elementos de la gobernanza**

Diversos autores han discutido con respecto a las características de la gobernanza, en este sentido Agustí Cerrillo<sup>52</sup>, Jan Kooiman, Antonio Natera y Renate Mayntz, han presentado diversos argumentos.

Agustí Cerrillo nos dice que los elementos de la gobernanza son:

- 1) La participación de actores no estatales: la gobernanza es definida como una forma de administración por red, en la que actores públicos y privados comparten responsabilidades en cuanto a la definición de problemáticas, políticas y servicios públicos. Las redes se pueden definir por la integración de diferentes actores que son interdependientes<sup>53</sup> y que tienen objetivos y estrategias que tratan un mismo problema pero con posturas que pueden diferir.
- 2) La transparencia: la conformación de las redes debe seguir un principio de transparencia para incrementar la legitimidad democrática al permitir procesos claros y abiertos.
- 3) La rendición de cuentas: si bien el instrumento básico de la rendición de cuentas son las elecciones, la gobernanza necesita fomentar otras prácticas gubernamentales de rendición de cuentas de los gobiernos hacia los ciudadanos de tal forma que se tenga un mayor involucramiento social

---

<sup>51</sup> Francisco Porras, “¿Sistema, continuum, modo o marco general?” en Mario Bassols y *Cristóbal Mendoza* (coords), *Gobernanza. Teoría y prácticas colectivas*, Anthropos/ UAM-I, Barcelona, 2011, pp 67-96.

<sup>52</sup> Agustí Cerrillo, “Gobernanza hoy”, en Agustí Cerrillo (coord.), *La gobernanza hoy: 10 textos de referencia*, MAP/INAP/IIG, Madrid, 2005, pp 11-36.

<sup>53</sup> Los actores de una red son interdependientes porque persiguen objetivos comunes que no pueden conseguir por ellos mismos, sino mediante la relación con los otros actores.

y les permita a los ciudadanos tener mecanismos de evaluación del ejercicio gubernamental.

4) La eficacia: las acciones del gobierno tienen que estar enfocadas a ser eficaces y garantizar resultados.

5) La coherencia: los objetivos y el tipo de liderazgo tienen que ser consecuentes con una forma incluyente de actores no gubernamentales.

Por otro lado, para Jan Kooiman el elemento básico de la gobernanza es la presencia de diferenciación social y de la necesidad de integración mediante la ampliación de cadenas de interdependencia. Dicho en otras palabras es necesario una manera una sociedad civil diversificada, la cual interactúa en cadenas interdependientes<sup>54</sup>.

Para Antonio Natera los elementos de la gobernanza son:

1) Estructuras institucionales mínimas de inclusión de actores no gubernamentales: las instituciones gubernamentales tienen que permitir la participación de actores no estatales.

2) La presencia de capital social y confianza ciudadana: es necesario un equilibrio entre el Estado y la sociedad civil, por lo que tiene que existir una ciudadanía activa, la cual presente confianza social, normas y redes que permitan resolver problemas comunes.

3) Líderes que afronten escenarios o situaciones con alto grado de incertidumbre: ante un contexto complejo no se puede tener un líder autoritario y responder al esquema de gobernanza, por lo que se requiere de líderes que sean capaces de coordinar acciones con diferentes actores que tienen intereses distintos.

---

<sup>54</sup> Jan Kooiman, 2005, *Op cit*, p 58.

4) Una sociedad fuerte y diversa: las organizaciones tienen que ser autónomas del poder público, diversas y organizadas<sup>55</sup>

Por último, Renate Mayntz<sup>56</sup> considera que una sociedad civil fuerte es el requisito fundamental para la gobernanza, dado que no es posible la existencia de dicho enfoque con organizaciones civiles débiles, pues podrían ser cooptadas por el sistema estatal. Se considera necesario que las organizaciones civiles sean diferenciadas funcionalmente en subsistemas, que sean especializadas, que lleven a cabo las funciones económicas y sociales importantes, tales como la producción, la enseñanza, el cuidado de la salud, etc. Para Mayntz dichas organizaciones deben gozar de una relativa autonomía, esto es, que no deben ser controladas políticamente, como ocurrió en Estados corporativistas. En concreto las organizaciones civiles deben ser suficientemente autónomas y hábiles como para negociar con intereses opuestos y con las autoridades del Estado. Finalmente, entre los diferentes grupos sociales y organizaciones tienen que existir por lo menos un mínimo sentido de identificación y de responsabilidad con lo público.

De estas características tomaremos la concepción de gobernanza a el fin de operar y comparar con otras acciones públicas: 1) gobierno con mecanismos de participación de actores no estatales en programas, acciones públicas y en las distintas etapas de la política pública; 2) pluralidad de actores y objetivos, los cuales son manejados a través del dialogo y la negociación y 3) actores no gubernamentales autónomos e independientes que incidan en lo público. Estos elementos se explican con mayor detalle enseguida:

---

<sup>55</sup> Antonio Natera, 2005, *op. cit.*

<sup>56</sup> Renate Mayntz, “El Estado y la sociedad civil en la gobernanza moderna”, en *CLAD Reforma y democracia*, núm 21, Caracas 2001.

- 1) Gobierno con mecanismos de participación de actores no estatales en programas, acciones públicas y en las distintas etapas de la política pública: el gobierno en la acción pública por gobernanza tiene que manejarse por redes, de tal forma que incluya mecanismos de participación de actores no estatales.
- 2) Pluralidad de actores y objetivos, son manejados a través del dialogo y la negociación: una vez que los actores no gubernamentales participan con el gobierno en la intervención de lo público es necesario ver cómo lo hacen, si su incidencia es por medio de aprovechar las oportunidades jurídicas, si es por medio de la movilización, por ser grupos con pactos políticos o por tratar los problemas públicos, y ver cuáles son los principales conflictos que han tenido.

En este punto se analiza cuatro elementos de análisis sobre la cooperación de la sociedad civil que son: 1) no cooperación, 2) movilización, 3) cooperación por intercambio corporativo y 4) cooperación con el fin de tratar los problemas públicos. El esquema por gobernanza exige voluntad de cooperación por parte de los organismos no estatales, los demás elementos de análisis de éste punto conforman distintas maneras de acción pública.

3) Actores no gubernamentales fuertes (autónomos e independientes) que incidan en lo público: Para determinar el grado de fortaleza de las organizaciones civiles se toman cinco elementos:

a) Apropiación de los problemas públicos: Las organizaciones no estatales civiles o privadas que participen con el gobierno se enfocan en la resolución de los problemas públicos. Por ello se considera que un elemento a ponderar en la comprensión de la fortaleza de las organizaciones es que se “apropien” del problema



público, en el sentido de que su fin es el beneficio general. Pasando a segundo término los beneficios privados. Este elemento se puede explicar desde la percepción de los actores de los problemas públicos, y su implicación con el mismo.

b) Perfil del personal: si cuenta con un perfil profesional.

c) Objetivos coherentes con el problema público que pretenden tratar.

d) Autonomía financiera: Las organizaciones civiles corren el riesgo de desaparecer si son improvisadas y no logran obtener recursos para mantenerse, por ello es prudente indicar de donde vienen los recursos (gobierno, donaciones nacionales, internacionales).

e) Autonomía en acciones: las organizaciones requieren fuerza para poder realizar acciones autónomas que no dependan del Estado. Además deben tener con la suficiente capacidad para proponer alternativas a las problemáticas y discutir sobre ellas con actores cuyas posiciones encontradas.

**Tabla II: las variables de la fortaleza de las organizaciones civiles**

	Elementos de la fortaleza de organizaciones bicicleteras	Indicadores de las variables independientes
A	Apropiación de los problemas públicos de las O. B*	-Percepción, descripción del problema público.
B	Perfil del personal de O.B	-Profesionalización en el tema.
C	Objetivos de la organización definidos	-Objetivo coherente con el tema a tratar.
D	Autonomía financiera O.B	-Recursos suficientes para solventar gastos administrativos, en material y pagos al personal de base. -Diversificación de recursos (donaciones internacionales, nacionales y gubernamentales)
E	Autonomía en acciones O.B	-Como realizan sus acciones (dependen del gobierno o son autosuficientes). -Con qué apoyos (materiales y humanos) cuenta en la realización de las acciones. -Se presentan beneficios colectivos en las acciones (recreación, sentimientos por el cambio, acción contestataria)

\*Organizaciones bicicleteras

Fuente: elaboración propia. Cabe destacar que no se pondera matemáticamente cada elemento, sino que se toma en cuenta lo dicho y observado por los actores catalogando la evolución tanto del involucramiento de las organizaciones como su fortaleza.

El cuadro anterior nos muestra cuales son las variables a tomar en cuenta para conocer la fortaleza de las organizaciones civiles desde la percepción de problemas, la implicación de los actores con el tema, sus formas de financiamiento y sus acciones.

## **1.2 Caracterización y operacionalización de las acciones públicas**

Como hemos visto la acción pública burocrática tiene características contrarias a la acción pública por gobernanza. Ahora, entre la acción pública burocrática y la de gobernanza existen múltiples formas intermedias, para poder caracterizarlas se realiza una tipología que es resultado de la combinación de las variables de tipo de gobierno, fortaleza de las organizaciones civiles y propensión a cooperar.

Cada posible combinación muestra distintas formas de intensidad en la acción pública, o en la relación entre gobierno y la sociedad civil, por ejemplo en un gobierno jerárquico, con debilidad en las organizaciones civiles y con poca propensión a cooperar, nos presenta una intensidad muy baja de acción pública, y que además ésta se encuentra dominada por el gobierno. Aunque, ésta relación puede cambiar si el gobierno transforma su esquema de burocrático a cooperativo, si los grupos sociales deciden cooperar, movilizarse o si se fortalecen.

Se considera a la intensidad como el grado en que la acción pública es construida colectivamente entre gobierno y sociedad civil.

Es así que la intensidad muy baja demuestra poca o nula relación entre el gobierno y los grupos ciudadanos, pues las organizaciones son débiles, inexistentes o supeditadas a un esquema clientelar.

La acción pública de baja intensidad muestra posibilidades de cooperación entre el gobierno y las organizaciones civiles (sino es que ya existe), pero, las relaciones son marginales, esto puede ser porque a pesar de que el gobierno desee un esquema cooperativo no se cuenta con condiciones de organizaciones civiles capaces de negociar, o que cuando exista organizaciones civiles fuertes que estas no tenga deseo de cooperar, o que se presente un sistema de gobierno jerárquico. En este tipo de intensidad de acción pública se tienen intensiones o posibilidades de negociación, pero no han sido concretadas con efectividad.

En la acción pública de mediana intensidad existen relaciones de cooperación, pero ésta puede estar viciada o solo presentar destellos de gobernanza. En éste esquema el corporativismo puede estar presente tanto de forma burocrática cuando las organizaciones civiles sean fuertes pero tengan una propensión a cooperar por un beneficio particular y no por un tratar un tema público, o también cuando el gobierno tenga un esquema cooperativo en donde las organizaciones sean débiles, pero de igual manera solo busquen un beneficio por gremio. Por último puede presentarse un esquema cooperativo similar al de gobernanza, pero éste solo puede ser temporal en un tema concreto u acción.

Por último, en la acción pública de alta intensidad, las organizaciones civiles participan, tienen la fuerza para negociar o capacidad de chantaje. En ésta intensidad se puede afirmar que existen oportunidades de intervención conjunta del gobierno con organizaciones sociales, aunque aún puede presentarse bajo un esquema corporativo (cuando el fin de las organizaciones civiles no es el tratamiento de problemas públicos, sino buscar un beneficio gremial). También puede fallar el dialogo institucional, pero presentarse movilización social que tenga la suficiente fuerza para negociar con el gobierno. Ahora, cuando el fin de las organizaciones civiles

es tratar los problemas públicos y se tenga una relación de diálogo y negociación se estará en un esquema de gobernanza.

**Tabla III: Esquema de análisis de los tipos de acción pública**

Fortaleza y propensión a cooperar de las organizaciones civiles /tipo de diseño gubernamental		Tipo de diseño gubernamental	
Fortaleza o debilidad de las organizaciones civiles	Propensión a cooperar	Tradición gubernamental jerárquica-burocrática	Gobierno cooperativo
Debilidad de las organizaciones civiles	Propensión a no cooperar	Acción pública de muy baja intensidad (dominada burocráticamente por el gobierno)	Acción pública de baja intensidad (diseño gubernamental simbólico, sin condiciones para la cooperación con las organizaciones civiles)
	Propensión a movilización	Acción pública de muy baja intensidad (dominada por el gobierno a pesar de la movilización social)	Acción pública de mediana intensidad (desfase en la articulación de las organizaciones civiles y en el tratamiento de demandas)
	Propensión a cooperar (apoyo político o beneficio gremial)	Acción pública de muy baja intensidad (dominada por el gobierno mediante clientelismo)	Acción pública de mediana intensidad (corporativismo)
	Propensión a cooperar (para resolver un problema público)	Acción pública de baja intensidad (dominada por el gobierno en donde las organizaciones civiles tienen poco margen de negociación)	Acción pública de mediana intensidad (gobernanza débil)
Fortaleza de las organizaciones	Propensión a no cooperar	Acción pública de baja intensidad (acción gubernamental burocrática con organizaciones civiles que operan en lo público sin cooperación gubernamental)	Acción pública de mediana intensidad (desfase en la cooperación por parte de las organizaciones)
	Propensión a movilización	Acción pública de mediana intensidad (desfase burocrático ante la movilización civil)	Acción pública de alta intensidad (desfase en la cooperación por falta de acuerdos)
	Propensión a cooperar (apoyo político o beneficio gremial)	Acción pública de mediana intensidad (corporativismo con mayor dominio gubernamental)	Acción pública de alta intensidad (corporativismo, mediante acuerdos)
	Propensión a cooperar (en relación al problema público)	Acción pública de mediana intensidad (posibilidades de transición de la acción pública, ya sea las organizaciones civiles al esquema de movilización o del gobierno burocrático al cooperativo, e inclusive a un esquema de gobernanza)	Acción pública de alta intensidad cooperativa en relación al tratamiento de problemas públicos (acción pública por gobernanza)

Fuente: elaboración propia. Notas: Del texto de Cabrero se tomaron las clasificaciones sobre la propensión a cooperar de las organizaciones civiles, de Luis Aguilar y Jesús Treviño los tipos de diseño gubernamental y de Renate Mayntz la fortaleza o debilidad de las organizaciones civiles. Se aclara que se toma parte del planteamiento de mencionados autores para la construcción del modelo de formas de tipos de acción pública.

1) El cuadro es elaboración propia y es resultado del análisis teórico sobre acción pública, burocracia y gobernanza.

2) Para determinar sobre la intensidad de la acción pública se ponderó matemáticamente cada variable otorgándole una calificación: tipo de gobierno (-3 burocrático, 3 cooperativo), fortaleza de las organizaciones civiles (-3 debilidad, 3 fortaleza) y propensión a cooperación de las organizaciones civiles (-3 no cooperar, -1.5 movilización, 1.5 cooperación por apoyo político y 3 cooperación con la finalidad de tratar problemas públicos), se sumaron las distintas combinaciones de tal forma que el mínimo puntaje era -9 y el máximo puntaje era 9. Después se transformó los resultados a índice, para ello se le sumaron a cada resultado 9 puntos y se dividió entre 18, de esta manera se logró realizar un índice que fuera del 0 que significa una acción pública dominada totalmente por el gobierno al 1 que significa acción pública mediante gobernanza. Ahora para obtener los rangos a los resultados se les dividió en cuatro formas: de 0 a .25 una acción pública de muy baja intensidad, de .25 a .50 una acción pública de baja intensidad, de .50 a .75 una acción pública de mediana intensidad y de .75 a 1 una acción pública de alta intensidad.

3) La construcción cuantitativa se efectuó solo para poder realizar el esquema de acuerdo a intensidades, más en el estudio de campo la interpretación no se ponderará de acuerdo a valores cuantitativos, sino que se valora desde el discurso, la historia de las organizaciones ciclistas, sus acciones y de cómo conciben su relación con el gobierno.

El cuadro anterior permite clasificar las formas de acción pública, de acuerdo a la intensidad, y representa una forma de entender las relaciones entre el gobierno con las organizaciones sociales.

### **1.3.- Notas sobre la acción pública en las ciudades mexicanas**

Si bien en el apartado anterior se presentaron los postulados de algunos autores sobre el paso de un gobierno jerárquico a uno por gobernanza, se considera que en el caso mexicano ésta transición no se ha dado tal como se plantea en otros contextos como el europeo, además, se considera que las transformaciones en las relaciones gobierno y sociedad civil no son necesariamente lineales ni forzosamente sin retornos a modos jerárquicos de acción pública. Si no, que el análisis de la acción pública es bastante moldeable por las características de los gobernantes, de las organizaciones civiles, de los contextos históricos de las ciudades e inclusive de la presencia y percepción de los problemas públicos.

La problemática teórica versa en conocer cómo ha evolucionado la acción pública en el caso de una forma de organización civil tal como los grupos de bicicleta urbana en dos ciudades mexicanas y saber cuáles han sido sus aportaciones para la conformación de una acción pública cooperativa. En éste apartado se pretende mostrar de manera general algunos de los

antecedentes y problemas del contexto Mexicano y de las ciudades en análisis.

### **1.3.1.- Apuntes sobre la acción pública en las ciudades de México: el gobierno jerárquico, la cultura política y las organizaciones civiles**

La acción pública en las ciudades mexicanas en el tiempo del dominio hegemónico del Partido Revolucionario Institucional (PRI), aproximadamente de 1929 a 1997, de manera en general estuvo controlada por un esquema corporativo, que tenía como base pactos entre el gobierno y las organizaciones no estatales, éstas últimas mantenían una lógica de supeditación hacia el régimen.

Las formas de intervenir en lo público durante la mayor parte del siglo XX, fueron resultado de los grandes planes sexenales que devenían de la presidencia de la república y que operaban los gobiernos locales. En cierta manera, el presidencialismo se imponía ante los poderes locales. Sin embargo, esto no quiere decir que el presidente era omnipotente, sino que dependía de la lealtad de cada región.

Para mantener la lealtad de las localidades el régimen se mantuvo gracias a un entramado institucional creado para mantener el poder en un solo partido, sin que ello significase eliminar a la oposición, o declarar a México como una dictadura, sino por el contrario el sistema contaba con mecanismos muy particulares en las institucionales las cuales mantenían funcionando.

Algunos de los mecanismos que permitían que sobrevivir a el sistema de partido hegemónico jerárquico burocrático eran: la no reelección en los ayuntamientos, la no elección de autoridades locales en la Ciudad de México, una lenta apertura residual para espacios a la oposición, la capacidad de renovación cada sexenio de manera electoral, una ideología

camaleónica, tomar la constitución como programa gubernamental, la cooptación de líderes de oposición, etc.

Sumado al esquema de una acción gubernamental basada en un gobierno jerárquico, la ciudadanía no presentaba una cultura política participativa, los estudios como el de Oscar Lewis en los “Hijos de Sánchez”, y Almond y Verba en “The civic culture” muestran que los mexicanos mantenían una cultura de la pobreza y de escasa participación política.

Sin embargo, desde 1968 se han presentado cambios tanto en la cultura política como en el diseño institucional.

En cuanto a las instituciones, se ha reflexionado los cambios electorales y recuperación de instituciones que en su momento estuvieron capturadas por el sistema de partido hegemónico, tal es así que hemos transitado a un sistema de competencia electoral en los diferentes órdenes de gobierno, tanto municipal, como estatal y nacional<sup>57</sup>.

Por el lado de la sociedad civil se destaca una lenta transformación de la cultura política. Eventos como la movilización estudiantil de 1968, el temblor de 1985, las elecciones de 1988, la explosión de ductos en Guadalajara de 1992 y el levantamiento zapatista de 1994, fueron detonantes de procesos que transformaron poco a poco la cultura política y que dieron paso a la presencia de organizaciones civiles en pro de la democracia, derechos humanos, medio ambiente, indigenismo etc.

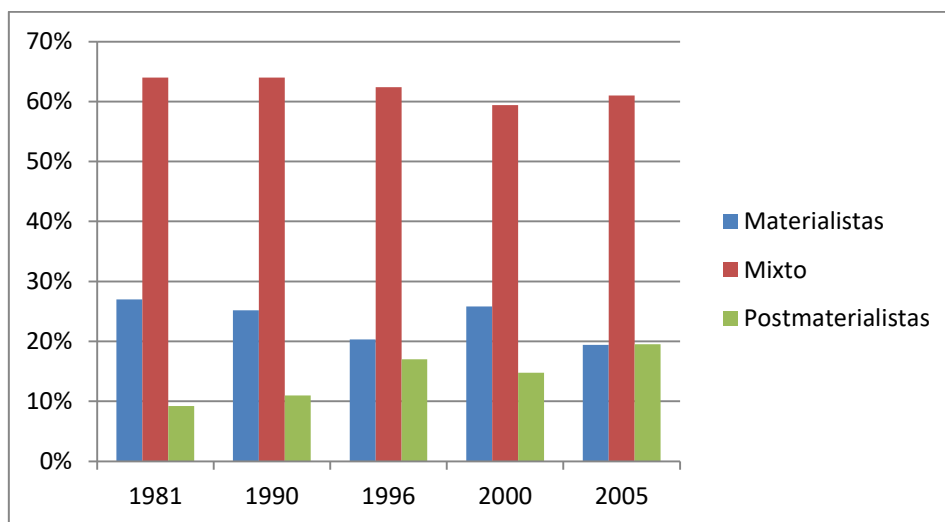
Los cambios en la cultura de los mexicanos son visibles en la Encuesta Mundial de Valores publicada en el 2008, en la cual se presentan datos del contexto mexicano de 1981 a 2005. En dicha encuesta se muestra que

---

<sup>57</sup> Véase Mauricio Merino, *La transición votada. Crítica a la interpretación del cambio político en México*, FCE, México, 2003; Laurance Whitehead, “Una transición difícil de alcanzar: la lenta desaparición del gobierno de partido dominante en México”, en Elizondo Mayer y Benito Nacif (coords), *Lecturas sobre el cambio político en México*, FCE/CIDE, México, 1996, pp 115-148.

existen cambios en la sociedad mexicana en cuanto a la priorización de temas post-materiales como el medio ambiente, participación comunitaria, libertad de expresión, sociedad menos impersonal, desarrollo en lugar de crecimiento, entre otros.

**Gráfica I: Evolución de los valores materialistas a post-materialistas en México**



Fuente: Word Values Survey, 2008

La gráfica anterior nos da cuenta del crecimiento porcentual de ciudadanos que presentan una cultura postmaterialista, este dato sustenta la existencia de grupos civiles que trabajen temas como la democracia, la cultura ciudadana, el medio ambiente, la salud, educación y la recuperación de espacios públicos etc, sin que ello requiera un beneficio gremial o mediante una acción pública jerárquica, por lo que no es de extrañar la presencia de organizaciones civiles que trabajan el tema del ciclismo urbano.

En la Ciudad de México, se destaca que es la entidad capital de la república mexicana, en donde radican los tres poderes federales y cuenta con 8,851,080 habitantes, es una ciudad cosmopolita y con múltiples aristas. En materia política la Ciudad de México mantiene diferencias en relación con otras entidades de la república, pues el encargado del poder



ejecutivo no es gobernador sino jefe de gobierno, la cámara de diputados local es llamada asamblea de representantes, estas dos instituciones tiene relaciones con sus contrapartes nacionales, pues el presidente ratifica al encargado de la seguridad pública, el techo de endeudamiento lo decide la cámara de diputados federal y no la asamblea de representantes y no existen municipios, sino delegaciones que representan una entidad administrativa y no un órgano de gobierno como es el municipio. Además el Distrito Federal hasta 1997 no elegía al poder ejecutivo mediante voto directo, sino que lo imponía el presidente de la república.

En cuanto a los encargados del poder ejecutivo, en la capital desde 1997, año en el que se comenzó a elegir al Jefe de Gobierno, éste ha estado a cargo de la izquierda representada por el Partido de la Revolución Democrática (PRD), de 1997 a 2000 por Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, del 2000 al 2006 por Andrés Manuel López Obrador y del 2006 al 2012 por Marcero Ebrard Casaubon.

La Ciudad de México ha tenido avances en leyes y programas que buscan fomentar la participación de la ciudadanía, como lo son la Ley de Participación Ciudadana, que incluye mecanismos como el referéndum, plebiscito e iniciativa popular, y programas como el de coinversión social que fomenta a las organizaciones civiles o, el programa de Mejoramiento Barrial Comunitario que tiene como fin recuperar espacios públicos. Sin embargo, datos de la Encuesta Nacional de Cultura Política (ENCUP) reflejan poca confianza de los capitalinos a organizaciones civiles, culturales medio ambientales y vecinales y, le dan mayor confianza a instituciones gubernamentales locales y al Presidente de la República.

**Tabla IV Confianza en organizaciones gubernamentales y organizaciones civiles en el Distrito Federal**

Confianza en	Qué tanta confianza tiene a:					Total	Índice de confianza*
	Mucha	Algo	Poca	Nada	No sabe o no responde		
Jefe de Gobierno	18.7%	43.0%	29.5%	5.7%	3.1%	100%	60%
Presidente de la República	15.8%	39.1%	34.6%	7.5%	3.1%	100%	55%
Delegado	9.7%	32.1%	42.5%	11.6%	4.2%	100%	46%
Organizaciones culturales	7.5%	24.1%	47.8%	10.3%	10.4%	100%	43%
Organizaciones medioambientales	5.7%	23.6%	46.5%	14.5%	9.7%	100%	40%
Organizaciones vecinales	2.7%	24.3%	50.3%	16.5%	6.3%	100%	37%
Partidos políticos	2.9%	19.9%	33.2%	38.8%	5.2%	100%	29%

\*\*El índice de confianza es elaboración propia, y sirve para ordenar la confianza en las organizaciones analizadas. Este índice se construyó otorgando los siguientes valores: Mucha confianza=2, Algo=1, No sabe=0, Poca=-1, Nada=-2, después se suman las ponderaciones, luego se convierten en positivos y se pasa de 0 a 1.

Encuesta Nacional de Cultura Política y Prácticas Ciudadanas, 2008, Segob.

La tabla anterior nos revela que los ciudadanos del Distrito Federal tienen poca confianza en organizaciones comunitarias y civiles que tratan temas culturales y medio ambientales. Además, los datos de participación de los ciudadanos en la resolución de los problemas de su comunidad en la ENCUP nos dice que el 95% no ha participado, y que por tanto solo un 5% participa más allá de la acción del voto en la resolución de problemas locales.

En cuanto a Guadalajara, es un municipio que es la capital del Estado de Jalisco, que cuenta con 1,495,189 habitantes, el cual desde 1995 hasta el 2009 fue gobernado por presidentes municipales devenidos de la derecha expresado en el Partido Acción Nacional (PAN), los presidentes municipales han sido César Luis Coll Carabias de 1995 a 1997, Francisco Ramírez Acuña de 1997 al 2000, Fernando Garza Martínez del 2000 al 2003, Emilio Gonzales Márquez del 2003 al 2006 y Alfonso Petersen Farahen el periodo 2006-2009. En el periodo del 2009 al 2012 pierde el PAN la presidencia municipal de Guadalajara (junto con los municipios de

Tlaquepaque, Tonalá y Zapopan) y gana el PRI, que tenía como candidato a Jorge Aristóteles Sandoval Díaz.

Lamentablemente no se cuenta con datos municipales de la ENCUP, pero a nivel del estado de Jalisco se presenta mayor confianza en todas las organizaciones y se destaca una mayor confianza en organizaciones culturales, medio ambientales y vecinales, las cuales son superiores a las del Distrito Federal.

**Tabla V Confianza en organizaciones gubernamentales y organizaciones civiles en Jalisco**

Confianza en	Qué tanta confianza tiene a:					Total	Índice de Confianza*
	Mucha	Algo	Poca	Nada	No sabe o no responde		
Presidente de la República	24.1%	39.3%	23.7%	11.3%	1.6%	100%	60%
Organizaciones medioambientales	9.8%	45.7%	17.6%	12.3%	14.6%	100%	56%
Organizaciones culturales	7.8%	40.3%	18.2%	11.4%	22.4%	100%	54%
Gobernador	14.8%	35.0%	31.3%	15.8%	3.0%	100%	50%
Presidente Municipal	11.5%	31.8%	30.1%	24.1%	2.6%	100%	44%
Organizaciones vecinales	8.0%	28.3%	26.1%	21.0%	16.6%	100.0%	44%

\*El índice de confianza es elaboración propia, y sirve para ordenar la confianza en las organizaciones analizadas. Este índice se construyó otorgando los siguientes valores: Mucha confianza=2, Algo=1, No sabe=0, Poca=-1, Nada=-2, después se suman las ponderaciones, luego se convierten en positivos y se pasa de 0 a 1.

Encuesta Nacional de Cultura Política y Prácticas Ciudadanas, 2008, Segob.

La ENCUP nos muestra un estado de Jalisco con mayor confianza en las organizaciones civiles a comparación del Distrito Federal, aunque continúa siendo baja. En cuanto a la participación de los ciudadanos en comunidad para la resolución de los problemas públicos no se diferencia mucho con los datos de la Ciudad de México, pues un 95.3% afirma no participar y un 4.7% si.

Sumado a la poca confianza en organizaciones civiles, el contexto mexicano presenta dificultades para su desarrollo y mantenimiento. En concreto esto se da por sustentabilidad financiera y poca

profesionalización, lo que trae como consecuencia la desaparición rápida de organizaciones civiles.

Se recuerda una forma de gobierno cooperativo necesita de una sociedad civil autónoma del poder político gubernamental. Por lo que se necesitan de organizaciones con propuestas, que realicen acciones libres de presión gubernamental y con suficientes recursos económicos para ser autónomas.

Es así que el contexto mexicano no es muy alentador para la presencia de gobernanza por dos cuestiones:

1) A pesar de que el gobierno se proponga adoptar el modelo de gobernanza, aún pueden existir herencias de prácticas corporativas y clientelares, las cuales pueden representar aún un bache para la consolidación de un gobierno incluyente. Por otro lado la participación ciudadana es poca, existe escasa confianza interpersonal y un bajo nivel de confianza hacia las instituciones gubernamentales<sup>58</sup>. Por tanto, se cree que es posible encontrarse en un contexto de acción pública de baja intensidad cooperativa, por lo que en las ciudades mexicanas la gobernanza se enfrenta a retos de posibles herencias de gobierno poco incluyente y una ciudadanía en construcción. 2) Una de las expresiones o mecanismos con los que la ciudadanía ha podido incidir en los asuntos públicos, sin recurrir necesariamente al gobierno o a los partidos políticos son las organizaciones de la sociedad civil, y que en los últimos años se ha empezado a reconocer un papel importante en la elaboración de políticas públicas<sup>59</sup>, sin embargo

---

<sup>58</sup> La Encuesta Nacional de Cultura Política y Prácticas Ciudadanas realizada por la SEGOB y escritos como los de Durand Ponte, *Ciudadanía y cultura política en México*. Siglo XXI, México, 2004, muestran que los cambios políticos vividos en México se expresan también en la población, en donde existe una pobre evaluación del régimen democrático, poca participación, una alta desconfianza hacia las instituciones gubernamentales, lo que ha construido una forma de ver la política mucho más crítica, pero también desilusionada, decepcionada, que ve a la política y a lo público como algo ajeno, extraño y reprochable.

<sup>59</sup> Entre los argumentos de la inclusión de la organización civil en las políticas públicas se destaca que al incorporarlas se aumenta la representatividad y efectividad de la acción gubernamental, y vigoriza la vida democrática de las instituciones, fortaleciendo así la gobernabilidad. Asimismo, la participación de los

Mónica Tapia <sup>60</sup> nos dice que en México las organizaciones de la sociedad civil son poco reconocidas y prevalecen prejuicios arraigados, como la percepción de que las organizaciones son “pura caridad” para calmar la conciencia de los ricos, que son negocios de unos cuantos para evadir impuestos o que son grupos de presión que buscan sacar recursos al gobierno, y, que además entre los funcionarios públicos hay poca comprensión del trabajo de la sociedad civil, pues existe una resistencia para aceptar a las organizaciones civiles como aliadas e interlocutoras en las políticas públicas.

En resumen, el caso mexicano enfrenta el problema de que para que se presente una forma de actuar por gobernanza es necesaria, la presencia de organizaciones civiles autónomas y con respaldo social, aquí se presentan posibles dificultades: 1) las herencias de un gobierno corporativo y/o clientelar y 2) una ciudadanía en transformación o transición de una que participa poco a una sociedad civil interesada en temas públicos, que presenta confianza interpersonal y es participativa en el tratamiento de problemas públicos.

---

ciudadanos organizados facilita la articulación de las demandas sociales, aumenta la conciencia y las virtudes cívicas de la sociedad en la deliberación de asuntos públicos y obliga a la burocracia a realizar sus trabajos con mayor eficiencia. Todo esto contribuye a hacer más efectivas las acciones de gobierno, bajo una dinámica que favorece la vigilancia, la transparencia y la supervisión ciudadana.

<sup>60</sup> Mónica Tapia, “Sociedad civil y políticas públicas”, en José Luis Méndez (coord.), *Los grandes problemas de México XII*, Colmex, México, 2010, pp 411-448.

## Capítulo II

### Bicicleta urbana como vehículo político

La bicicleta a lo largo de la historia no solo ha sido un medio de transporte, sino que ha servido como una maquinaria que ha estado asociada a ciertos movimientos políticos, desde feministas, pasando por los contestatarios (sobre la forma de entender las ciudades) y hasta como una forma de expresión de valores ecológicos. Sin embargo, durante muchos años la bicicleta fue un vehículo relegado ante la hegemonía del automóvil en el diseño del espacio público en la mayoría de las ciudades del mundo. Las grandes obras, ejes viales e incluso segundos pisos han sido diseñados para tener un esquema casi exclusivo del automóvil, el cual no necesariamente garantiza el derecho a la movilidad<sup>61</sup>, ni el derecho a la ciudad para todos<sup>62</sup>.

El siguiente capítulo tiene como objetivo analizar el papel que juega la bicicleta dentro de una nueva forma de desarrollo de las ciudades. Se estudia algunos de los diferentes movimientos políticos que han girado en torno a la bicicleta, también se describe los problemas públicos de movilidad, espacios públicos, medio ambiente y las estrategias gubernamentales de la Ciudad de México y Guadalajara. Para desarrollar el objetivo del capítulo se divide en dos partes: 1) se realiza un recorrido sobre el repensar la ciudad desde la bicicleta. 2) se describen de manera

---

<sup>61</sup> El derecho a la movilidad se entiende como el libre desplazamiento en condiciones óptimas entre el medio ambiente, espacio público e infraestructura. Véase Ruth Pérez, *¿Ciudades para personas o para autos?*, Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, México, 2009, pp17-21.

<sup>62</sup> El concepto de Derecho a la ciudad proviene de Henry Lefebvre y se entiende como el de los ciudadanos a vivir en territorios propicios a la convivencia y ricos en usos diversos, en los que el espacio y los equipamientos públicos sean factores de desarrollo colectivo e individual.

general los problemas públicos y se describen los planes gubernamentales de fomento del uso de la bicicleta en las ciudades de México y Guadalajara.

## **2.1.-La ciudad del automóvil y la bicicleta como vehículo político**

Las ciudades son muestra de su historia, su arquitectura y espacio público dan cuenta de las ideas predominantes de ciudad en diferentes épocas. Las ciudades también son resultado de la lucha entre poderes, intereses políticos y de las diferencias sociales, además en ellas se expresan y concretizan los valores e imaginarios de lo que es el desarrollo, el progreso y lo público.

La construcción de las ciudades del siglo XXI son en gran parte herencias de los siglos XIX y XX, las ciudades son resultado del crecimiento poblacional, de los avances tecnológicos, de las promesas de desarrollo, de la dispersión de los habitantes con la creación de suburbios, de las contradicciones sociales y de la creciente aplicación y diseño de un sistema de la carretera sin ciudades.

Si nos remontamos a finales del siglo XIX y principios del siglo XX las ciudades se expandieron gracias al desarrollo de los trenes. La construcción de nuevas viviendas estaba en función de la cercanía con las estaciones de trenes<sup>63</sup>. En este tiempo las maquinarias como el velocípedo (1818, inventado por Karl von Drais) y la bicicleta con pedales (1860, inventada por Pierre Michaux y Ernest Michaux) fueron de gran popularidad entre las clases altas de la sociedad en Estados Unidos y Europa. Sin embargo, con el nacimiento del modelo “T” de Henri Ford en 1908, y gracias a la manera de su producción en masa es que los automóviles se popularizaron como manera moderna de moverse en las ciudades, desplazando a la bicicleta como alternativa al desplazamiento con

---

<sup>63</sup> Peter Hall, *Ciudades del mañana*, Ediciones del Serbal, 1996.

base en fuerza de animales. Aunque, cabe destacar que no fue sino hasta después de la segunda guerra mundial cuando el automóvil alcanzó una mayor popularidad a tal grado que a lo largo del todo el mundo las ciudades tuvieron que ser rediseñadas para tener grandes ejes viales que permitieran la circulación de los mismos. De esta forma la bicicleta quedó relegada en el pensamiento de muchos como una maquina deportiva, relacionada con formas de transporte de pequeños pueblos o como un medio de transporte para obreros<sup>64</sup>.

Pero, ¿cómo surge y se desarrolla el estilo de ciudad del automóvil?, ¿qué externalidades tiene el uso extendido del automóvil como forma de movilización?, ¿cómo y porqué surgen grupos de ciclistas que intervienen en lo público? Y ¿Cuáles son las principales líneas de políticas que ofrecen las organizaciones internacionales y nacionales en el sentido del fomento de la bicicleta? Para responder dichas preguntas primero se tiene que entender a la ciudad del automóvil, para después dar un recorrido más preciso sobre los movimientos políticos bicicleteros.

### **2.1.1 La ciudad del automóvil**

El automóvil fue uno de los inventos más importantes de la industria del siglo XX. Las formas en cómo se han producido (fordismo y toyotismo) han influido y transformado al capitalismo<sup>65</sup>. El automóvil consume diversos recursos para su construcción como lo son metales, caucho, plásticos, etc, para que pueda moverse ocupa en su mayoría combustibles

---

<sup>64</sup>Carlos Caracciolo, “Bicicleta, circulación vial espacio público en la Italia fascista”, en *Historia crítica*, núm 39, Universidad de los Andes, Colombia, 2009, pp 20-42.

<sup>65</sup> André Gorz incluso, afirma, que el automóvil materializa el triunfo de la ideología burguesa, al nivel de práctica cotidiana, pues sustenta la creencia de que cada individuo puede prevalecer y beneficiarse a expensas de los demás (naturaleza y sociedad). André Gorz, *la ideología social el automovil*, 2009, en letras libres en línea <http://www.letraslibres.com/revista/convivio/la-ideologia-social-del-automovil?page=full> visto el 4 de febrero de 2012.



fósiles y necesita un diseño de espacio público adecuado para su uso<sup>66</sup>, de tal forma que gran parte de la economía y de los planes gubernamentales está en función del mantenimiento del esquema de movilidad por el uso del automóvil.

Para Jonh Crawford, Catalina Noroña y Richard Rogers<sup>67</sup>, la ciudad a partir de la producción masiva de automóviles dejó de ser pensada para la movilización de los ciudadanos, para ser sustituida por un diseño basado en las necesidades del automóvil, esto porque muchos gobiernos de ciudades y países del siglo XX constituyeron esencialmente una planeación urbana con base en la construcción de carreteras y avenidas. No es que en las ciudades no existiesen áreas para peatones, transporte público o bicicletas, es que en gran medida el espacio fue condicionado para tener como elemento central al automóvil privado.

El transporte basado en el automóvil permitió que los asentamientos humanos se dispersaran, dado que permitía un mayor acceso a áreas más lejanas. Aunque para la implementación de un sistema funcional se necesitó la construcción de las nuevas avenidas y calles, lo que implicó por un lado creación de nuevos espacios para el automóvil y por otro lado destrucción o rediseño de calles.

El modelo de construcción de la ciudad del auto tiene sus antecedentes en Estados Unidos, en donde la ciudad de Nueva York, Detroit y en especial Los Ángeles mostraron que las ciudades se podían extender en grandes zonas siempre y cuando se construyeran caminos y estacionamientos adecuados. Cabe señalar, que la clase media latinoamericana en gran parte

---

<sup>66</sup> Mimi Sheller y John Urry, "The city and the car", en Amanda Root (ed), *Delivering Sustainable Transport: A Social Science Perspective*, Oxford/ Elsevier, 2003, pp 171-189

<sup>67</sup> John Crawford, *Carfree Cities*, International Books, Holanda, 2000; Richard Rogers, *Ciudades para un pequeño planeta*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2000; Catalina Noroña, *De la bicicleta a la Utopía: la construcción de organizaciones socio ambientales desde las propuestas de transporte alternativo: el caso de Quito, Ecuador*, Tesis doctoral en ciencias sociales, Flacso Ecuador, Quito, 2009.

quiso imitar al modelo norteamericano, pero, las ciudades latinoamericanas sufrían del fenómeno de la ciudad dual: por un lado se construyeron suburbios muy al estilo de Norteamérica y, por otro se construía una ciudad alterna de pobres, de esta manera gran parte del patrimonio histórico de las ciudades y recursos estatales que pudieron ser enfocados a prioridades como la desigualdad, educación o salud se transfirieron a la priorización de construcción de avenidas amplias para la movilización de automóviles.

Por otro lado, un efecto que resulta interesante analizar es que según Mimi Sheller y John Urry<sup>68</sup> las ciudades creadas para el automóvil fomentan una semiprivatización del espacio público, esto porque los conductores presentan una sensación de extensión de sus espacios privados y porque la capacidad de movilización en la ciudad privilegia una forma individual que genera externalidades sociales. La semiprivatización del espacio público hace que el uso de la calle quede en gran medida condicionado a la capacidad de pago de los habitantes, de tal forma que la calle como espacio público que se supone que es abierto a todos se condiciona a las oportunidades de movilidad al tener un automóvil, incluso es muy común que se confunda el derecho del uso del espacio público y el derecho a la movilidad con el pensamiento de que la calle como espacio público es de uso exclusivo del automóvil<sup>69</sup>. Al fenómeno de la semiprivatización del espacio público por el automóvil Mimi Sheller le llama como ““living room on wheels” e “invisibility cloaks”, pues los automovilistas dejan de tener contacto con la ciudad, su cuerpo, las distancias, las sensaciones de pendientes y de relación de que conviven con otros ciudadanos en la movilidad. Por lo que, una ciudad que está pensada en el automóvil, resulta ser una ciudad que privilegia la individualidad a costa de vivir en la misma

---

<sup>68</sup> Mimi Sheller y John Urry, 2003, Op. Cit.

<sup>69</sup> Este problema se agrava cuando en situaciones cuando las zonas peatonales y el transporte público son ineficientes.

ciudad, pues se extiende la sensación de espacio privado, dejando de lado la interacción con el medio urbano, con la naturaleza y con otros ciudadanos.

En torno al automóvil se han creado imaginarios y representaciones sociales, de tal forma que en la sociedad moderna el automóvil no solo significa una forma de transporte, y es que el uso de coches no tiene únicamente que ver con una manera de pensar racional economicista, dado que en gran medida se le dota a este vehículo con elementos estéticos, emocionales y sensoriales, así como con patrones de status, parentesco y sociabilidad. Incluso existen factores emocionales que hacen del coche parte importante de la vida de los usuarios. Para Mimi Sheller se necesita crear una nueva ética del automóvil si se quiere cambiar el patrón de movilización, pues se tiene que comprender que existen emociones que incluyen experiencias personificadas de la movilidad, y que son cuestiones que implican que los coches son incorporados dentro de las vidas personales, las redes familiares y las culturas nacionales. Los automóviles y las carreteras se puede decir que implican prácticas sociales amplias y relaciones humanas, culturas materiales y estilos de vida<sup>70</sup>.

En resumen, la ciudad del automóvil implicó por un lado a los urbanistas y políticos con ideas y acciones en pro de constituir un nuevo diseño de ciudad, por otro lado tenemos una sociedad que le otorga al automóvil valores sociales directamente relacionados con estilos de vida. Sin embargo, el uso prolongado y extendido del automóvil provoca la presencia de problemas públicos, los cuales tienen que ser tratados.

Iván Illich en 1972 en su libro *Energía y equidad* ilustra los problemas de la sociedad del automóvil, los cuales son:

---

<sup>70</sup>Mimi Sheller, "Automotive emotions: feeling the car", en *Theory, Culture and Society*, Vol. 21, núm 4, 2004, pp 221-242.

- 1) La existencia de una contradicción entre la energía usada para la movilidad del automóvil y la equidad social. Según Illich existe un abuso de la energía (la cual es usada por pocos) que evita el desarrollo de la sociedad en forma general, dado que los recursos y energía que se pueden destinar a mejorar la calidad de vida, como educación, mejora de los espacios públicos y salud, son desaprovechados para la movilidad, la cual resulta entorpecida tanto por la energía usada como por el espacio que ocupan los mismos automovilistas.
- 2) La insostenibilidad del modelo en términos ecológicos. En este sentido se diferencia entre el concepto de tráfico y tránsito. El primero implica una movilización mediante máquinas y el segundo es mediante la energía muscular. Inevitablemente el tráfico en términos de Illich conlleva costos sociales y medio ambientales, pues en términos físicos se está usando energía con una carga enorme de entropía, o en otras palabras se está desperdiciando una gran cantidad de energía sin obtener beneficios, por el contrario el uso excesivo del automóvil ha causado graves problemas medio ambientales por la cantidad de gases de efecto invernadero, por lo cual se daña tanto al medio ambiente como a la salud de los habitantes.
- 3) Un uso excesivo e innecesario del espacio público. El automóvil implica un uso del espacio tanto para moverse como para estacionarse, de esta manera se pierden áreas verdes, parques y la oportunidad de tener una ciudad más compacta. En este sentido Illich pone el ejemplo de que para que 40 000 personas puedan cruzar un puente en una hora moviéndose a 25 km por hora, se necesita que éste tenga 138 m de anchura si viajan en coche, 38 m si

viajan en autobús y 20 m si van a pie; en cambio, si van en bicicleta, el puente no necesita más de 10 m de anchura<sup>71</sup>.

Los problemas mencionados por Illich en la década de los setenta continuarían las siguientes décadas. Además muchos de estos problemas fueron tema central para instituciones internacionales, gobiernos y organizaciones sociales.

### **2.1.2 Los movimientos ciclistas**

El esquema de ciudad del automóvil ha sido criticado con diferentes posturas políticas desde la bicicleta. La recuperación del espacio público, las ideas de ciudad sustentable, equitativa y saludable han sido algunas de las principales propuestas de la bicicleta en contra de la ciudad del automóvil. Sin embargo, antes de que existiera la hegemonía del automóvil ya se habían presentado posturas políticas en razón del uso de la bicicleta, y estas están en función de la libertad de la mujer.

Con la innovación de los herreros franceses Pierre y Ernest Michaux de poner pedales y manivelas rotativas al velocípedo en 1860, pronto este nuevo vehículo llamado bicicleta se convirtió en una nueva forma de entretenimiento para las élites. En Europa y Estados Unidos comenzaron a surgir pequeños círculos sociales que compartían el gusto por las competencias ciclistas, esto no pasó desapercibido para varias mujeres que decidieron experimentar con el nuevo invento. Pero, que una mujer usará la bicicleta a finales del siglo XIX era ridiculizado, incluso existieron argumentos de médicos que condenaron enérgicamente la práctica por supuestas razones anatómicas (daño físico como esterilización y aborto) y hasta morales (formas de excitación sexual)<sup>72</sup>. Sin duda, eran tiempos en

---

<sup>71</sup>Ivan Illich, 2009, op. cit.

<sup>72</sup> André Schetino, , *A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX*, Revista Estudos Feministas. vol.17, Universida de Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009, pp 118

los cuales las mujeres se les negaban los derechos básicos políticos, económicos, sociales y hasta biológicos.

La crítica de parte de la sociedad y de los supuestos estudios médicos que afirmaban que el uso de la bicicleta era perjudicial para las mujeres, no impidió que mujeres como la francesa María Pognon y las estadounidenses Susan Brownell y Frances Willard, entre otras líderes de los movimientos por los derechos civiles de las mujeres usaran la bicicleta, e incluso la utilizaran como una forma desafiante hacia la concepción de los roles femeninos tradicionales.

Para María Pognon, presidenta de la Liga Francesa de Derechos de la Mujer, la bicicleta es un instrumento igualitario y nivelador que ayuda a liberar a las mujeres<sup>73</sup>. Para Susan Anthony, líder estadounidense por los derechos civiles, mencionó alguna vez que “la bicicleta es el objeto que más ha contribuido a la emancipación de la mujer. Le da a la mujer la sensación de libertad y seguridad en sí misma. Cada vez que veo una mujer manejando una bicicleta me alegro, porque es la imagen de la libertad”<sup>74</sup>. Mientras que en 1885 en Estados Unidos la sufragista Frances Willard tomó a la bicicleta como una manifestación política de libertad de la mujer en su libro “A Wheel within a wheel: how I learned to ride the bicycle”<sup>75</sup>, Willard a lo largo del texto insta a las mujeres para superar las barreras tradicionales e involucrarse en prácticas que desafíen el modelo de los roles de la mujer.

De manera general se puede decir que la bicicleta ayudó a que grupos relacionados con el sufragio femenino vieran en la bicicleta una mayor libertad en las mujeres en el siglo XIX en tres sentidos:

---

<sup>73</sup> André Schetino, 2009, *ibíd.*, p 112

<sup>74</sup> André Schetino, 2009, *ibíd.*, p 120.

<sup>75</sup> Frances Willard, *A wheel within a wheel: how I learned to ride the bicycle*, Fleming H Revell Company, New York, 1885, pp. 80.

- 1) La bicicleta les permitió alcanzar distancias largas, lo que fomentaba un conocimiento de su entorno y una movilidad sin dependencia de los hombres.
- 2) Reconoció críticas a los vestidos victorianos, los cuales resultaban incómodos, imprácticos para su uso en la bicicleta, por lo que adquirió fuerza argumentos en contra de los corsés y las faldas largas. Esto trajo consigo nuevos estilos de ropa que permitieron una mayor movilidad en el cuerpo de las mujeres.
- 3) Permitted un reconocimiento de su cuerpo y de sus fuerzas físicas.

Por poner un ejemplo, en 1894 Annie Londonderry, que era una joven madre judía se convirtió en la primera mujer a montar en bicicleta alrededor de Estados Unidos. Londonderry, cuyo nombre real era Annie Cohen Kopchovsky, salió del estado de Massachusetts el 25 de junio de 1894 y regresó el 24 de septiembre de 1895. A lo largo de su viaje Annie Londonderry desechó el vestido victoriano que resultaba poco práctico, y ella optó por pantalones holgados llamados bloomer y, después por ropa de hombre<sup>76</sup>

### **Imagen 2 : Annie Londonderry**



MISS LONDONDERRY.

Fuente: Peter Zheutlin, *Around the world on two wheels. Annie Londonderry extraordinary ride. One woman, one bicycle, one unforgettable journey*, Citadel Press Book, New York, 2007, pp 253.

---

<sup>76</sup>Peter Zheutlin, *Around the world on two wheels. Annie Londonderry extraordinary ride*, Citadel Press Book, New York , 2007, pp 253.

En resumen, el uso de la bicicleta por parte de las mujeres en sus inicios se argumentó que podría deteriorar la delicada esfera de la unidad familiar al permitir a la mujer viajar más allá de sus límites anteriores sin la vigilancia de los hombres, además de provocar posibles daños físicos y morales. Sin embargo, a pesar de los argumentos tradicionalistas las mujeres que estaban en pro del voto femenino lograron realizar críticas a la sociedad machista con el uso de la bicicleta, expresaron deseos de libertad y provocaron cambios en los estilos de vestimenta que oprimían el cuerpo de la mujer.

Por otro lado, la política y la bicicleta siguió expresándose a lo largo del mundo, algunos ejemplos relevantes fueron en China, Italia.

En el país oriental Mao Tse Tung toma a la bicicleta como una de las principales herramientas del movimiento revolucionario y es nombrada como uno de las cuatro pertenencias básicas de todo chino. El régimen chino constituyó en cada ciudad fábricas de bicicletas. A la fabricación masiva de bicicletas se añade el proyecto de urbanización del gobierno socialista. Pues en cada ciudad, todas las arterias principales debían tener un carril para las bicicletas<sup>77</sup>.

En Italia que había logrado un desarrollo ciclista amplio durante las primeras décadas del siglo XX, con la llegada del fascismo queda relegada no porque la sociedad lo quisiese, sino porque en la idea de modernidad de Benito Mussolini la bicicleta no tenía cabida: había que darle paso al automóvil<sup>78</sup>. La ciudad del automóvil en Italia se constituyó relegando a la bicicleta del espacio público, pero no solo por la construcción de vías rápidas, sino también mediante reglamentaciones que en muchos casos no reconocían a la bicicleta como vehículo.

---

<sup>77</sup>Catalina Noroña, 2009, *op.cit.*

<sup>78</sup> Carlos Caracciolo, 2009, *Op Cit.*



Ahora, las primeras críticas devenidas por una organización social al modelo de ciudad de automóvil las podemos ver en la década de 1960, en donde un grupo ciclista con expresiones de contracultura se presentó en Ámsterdam, esto mediante la movilización denominada “provos”<sup>79</sup> y conocido también con el nombre de “White Bikes”. Ésta organización tenía dos objetivos:

1) Denunciar las desventajas del modelo de ciudad con base en el automóvil, pues éste modelo implicaba mayor contaminación del aire y auditiva, una destrucción de edificios y calles de barrios tradicionales para permitir la movilidad del automóvil, además de ser un peligro para los niños que jugaban en las calles. Es así como se comenzó una movilización ciclista contestataria, la cual consistía en manifestaciones mediante rodadas en el centro de Ámsterdam con bicicletas pintadas de color blanco. Muchas de sus acciones iban en función de desquiciar la ciudad mediante la conducción en sentido contrario, deteniéndose en medio de las avenidas o, simplemente, manifestándose colectivamente conduciendo las bicis en las calles, de tal forma que los “provos” consiguieron en varias ocasiones colapsar completamente el tráfico de Ámsterdam.

2) Los “provos” tomaron además de acciones contestatarias formas comunitarias de acción social independiente, esto mediante el primer sistema de bicicleta pública, en donde se prestaban gratuitamente. Las bicicletas estaban pintadas de blanco, la idea era que fueran reconocibles y con esto también se podrían evitar robos. El sistema de bicicleta pública estaba a disposición de la ciudadanía y el único compromiso que adquirirían los usuarios era que las distancias fueran breves y que luego de su uso fueran devueltas en el mismo lugar en donde se recogieron. Esto funcionó

---

<sup>79</sup> Se trataba de un grupo de jóvenes que provocaba al sistema de capitalista mediante una combinación de humor absurdo, movilización social y agresividad “no-violenta”.

bien tan solo por unos meses, debido a que no se disponía de ningún sistema de seguridad o seguimiento de las bicicletas disponibles, por lo que el sistema fracasó por los robos<sup>80</sup>.

Sin embargo, el movimiento de los “provos” sembró un antecedente en Holanda, tal es así que actualmente la bicicleta es el medio de transporte más usado en ese país.

Otro movimiento interesante es el sucedido en San Francisco, éste movimiento fue llamado *Bicycle Coalition*, y, se puede decir que conformó la primera organización formal pro ciclismo urbano. Ésta organización se fundó en 1970 por un grupo de activistas que tenía como finalidad transformar las calles y los barrios de San Francisco en lugares más amables y cómodos para vivir, esto mediante la promoción del uso de la bicicleta como alternativa diaria de transporte. En los años ochenta *Bicycle Coalition* decayó, pero en 1990, por medio del diario “Tubular Times” recobraron importancia en la sociedad de San Francisco. El objetivo material de *Bicycle Coalition* es incidir en el espacio público mediante la creación de ciclovías conectadas en cada barrio de la ciudad<sup>81</sup>.

Hasta el momento los movimientos sociales mencionados se han quedado en un ámbito local. Sin embargo, en 1992 e igualmente en la Ciudad de San Francisco, se inició un movimiento que alcanzó una escala internacional, y es el movimiento de “Critical Mass”<sup>82</sup>. Este tipo de movilización más que

---

<sup>80</sup>Para mayor información algunos textos que hablan sobre el movimiento: Marcelo Mendoza, “Apuntes sobre la re flexibilidad del movimiento ecologista”, en *Política y sociedad*, Universidad Bolivariana de Santiago, Madrid, 1996, pp 153-172 y Ferrando Hartz, *Guía metodológica para la implantación del sistema de bicicletas públicas en España*. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de España, Madrid, 2007, p 25.

<sup>81</sup>Bicycle coalition, en línea, <http://www.sfbike.org/>, revisado el 18 de febrero del 2012

<sup>82</sup> El nombre “Critical Mass” está tomado de la película-documental de “Ted White” acerca del ciclismo. Y es sacado de una parte del documental que muestra el fenómeno que se da en China: los ciclistas a menudo no pueden cruzar las intersecciones debido al tráfico de automóviles y a la inexistencia de semáforos. Pausadamente, más y más ciclistas se amontonan esperando para cruzar la calle y, cuando existe un número suficiente “una masa crítica” les es posible moverse todos juntos con la fuerza de su número para parar el tráfico mientras cruzan la calle

conformar una organización formal permitió replicar ciertas acciones a lo largo de muchas ciudades del mundo. El objetivo de “Critical Mass” ha sido formar un grupo de bicicletas que, al desplazarse por las calles, ayude a crear conciencia de que las bicicletas son tránsito, y que constituyen una alternativa al tráfico motorizado.

Los participantes de “Critical Mass” se reúnen cada fin de mes para “rodar” y demostrar que tienen derecho al uso de la calle, dicen no perseguir ningún objetivo político y no se unen por la defensa de una misma causa particular. Las expresiones de manifestación y protesta no están anunciadas, las únicas reglas que tienen son que cada uno debe respetar escrupulosamente las normas de circulación y cada quien es responsable de sí mismo. El movimiento tuvo su origen en San Francisco el 13 de septiembre de 1992. Ese día un grupo de ciclistas se reunió en la ciudad de San Francisco para protestar por las condiciones del tráfico. Su estrategia de protesta era causar problemas al tránsito motorizado. En la primera rodada, bajo el nombre de “The Commute Clot” asistieron 60 ciclistas, número que se fue aumentando durante los meses siguientes. El número de participantes en estas reuniones aumentó alrededor de un 75% cada mes, de tal forma que a principios de 1993 *Critical Mass* contaba ya con casi 500 participantes y empezaba a ser conocida entre los ciclistas de la ciudad. Un par de meses después, se empezó a replicar las acciones de *Critical Mass* en otras ciudades. Sin embargo, a pesar de salir a la calle colectivamente mes con mes no existieron problemas con las autoridades de las ciudades sino hasta julio de 1997, cuando hubo disturbios con la policía al intentar detener la manifestación<sup>83</sup>.

A partir de mediados de la década de 1990 se da una explosión mundial de movimientos urbanos a favor del uso de la bicicleta como medio de

---

<sup>83</sup>Critical Mass, en línea <http://critical-mass.info/>, 20 de febrero del 2012

transporte. Estos movimientos nacen en un primer momento en Norte América y Europa, y después se extienden a varios países alrededor del mundo, ejemplo de ello son las organizaciones ciclistas de Chile, Ecuador, Colombia y México.

En este sentido es que en la primera década del siglo XXI se han realizado estudios tratando de entender el surgimiento de los movimientos ciclistas. Para Peter Pelzer<sup>84</sup>, estamos en presencia del nacimiento de culturas ciclistas, las cuales se expresan en cada región por diferentes razones vinculadas con la interacción de cuatro factores: los sensoriales, la interacción con el entorno, formas de movilidad y entorno físico. En este sentido para Anne Ebert<sup>85</sup> el factor de identidad nacional fue clave para la presencia de una cultura ciclista en Holanda, mientras que para Dave Horton<sup>86</sup> en un análisis de Londres encuentra que la bicicleta se convierte en un símbolo para el movimiento ecologista y, para Zack Furnes en Estados Unidos la politización de los grupos ciclistas se debe a una señal de resistencia contra el capitalismo y conservadurismo en los EE.UU<sup>87</sup>. De esta forma las expresiones políticas en cuanto al uso de la bicicleta han girado en relación a identidades, movimientos ecologistas y críticas al espacio público y al capitalismo. De tal manera que el entendimiento de los movimientos ciclistas no solo se conciben por luchas por ciclovías, sino que detrás de sus acciones e intervenciones en acciones gubernamentales se encuentran valores e imaginarios de ciudad que le dan sentido político a sus acciones en el espacio público.

---

<sup>84</sup> Peter Pelzer, *Bicycling as a way of life: a comparative case study of bicycle culture in Portland, or and Amsterdam*, Tesis de maestría en: Metropolitan Studies, University of Amsterdam, Amsterdam, 2010, pp 118.

<sup>85</sup> Anne Ebert, "Cycling towards the nation: the use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880- 194", *European Review of History: Revue Europe enned' histoire*, Vol.11, No. 3, 2004, pp. 347-364

<sup>86</sup> Dave Horton, "Environmentalism and the Bicycle". *Environmental Politics*, Vol 12, 2006, pp. 41-58

<sup>87</sup> Zack Furness, *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*. University Press, Philadelphia, 2010, pp 348.

En general, los movimientos ciclistas han presentado demandas y soluciones que escapan a las demandas materiales y gremiales, dado que los grupos han estado relacionados con demandas como la equidad de género, recuperación de espacios públicos y medio ambiente. Sin embargo, siguiendo el esquema de la acción pública es necesario revisar no solamente la acción social, sino que es necesario estudiar el marco estatal e internacional.

### **2.1.3.-Estrategias internacionales y nacionales en favor del uso de la bicicleta**

El uso de la bicicleta como medio de transporte no solo ha sido tema tratado por organizaciones civiles y movimientos bicicleteros, sino, que ante la emergencia de los esquemas del automóvil organizaciones internacionales, países y ciudades han adoptado medidas en favor del uso de la bicicleta.

La primera organización internacional que incluyó a la bicicleta como forma de transporte en las ciudades fue la ONU, esto a través de la *Agenda 21: Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable* celebrada en Rio de Janeiro. En dicha cumbre, en el apartado sobre el fomento del desarrollo sostenible de los recursos humanos se menciona la necesidad de construir sistemas de transporte urbano eficientes y ecológicamente racionales en todos los países y que para ello uno de los puntos es alentar el uso de medios de transporte no motorizados, para ello es necesario facilitar pistas ciclistas y vías peatonales seguras en los centros urbanos y suburbanos<sup>88</sup>.

---

<sup>88</sup>ONU, 1992, op. cit.

La OCDE en 1996 produjo el documento *Pollution prevention and control: Environmental Criteria for Sustainable Transport*<sup>89</sup> un documento que nos presenta los criterios sobre el control de la contaminación del aire con base en la urbanización adecuada y mediante políticas de transporte eficaces, entre una de ellas encontramos la generación de medios de transporte no motorizados.

El Banco Mundial en el 2002 produce el documento, *Ciudades en Movimiento. Revisión de la estrategia de transporte urbano del Banco Mundial*, en el cual se toma al fomento de la bicicleta no solo como una política medio ambiental, sino como una política social, en donde se recomienda procurar formas de financiamiento de adquisición de bicicletas<sup>90</sup> para los más pobres, dado que son vehículos que no gastan tantos recursos y permiten que no se contamine el ambiente. Según el BM el gasto de energía de una bicicleta resulta no solo amigable con el medio ambiente, sino con la salud y es equitativo socialmente.

Por último la Unión Europea se ha manifestado en diversos documentos como lo son: la Comisión Europea de Medio Ambiente en *Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*, Comisión Europea de Medio Ambiente, Luxemburgo y en Loyola de Palacio, 2009, *Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, comisión Europea de Transporte, Luxemburgo. Estos documentos tienen como finalidad servir de diagnóstico para mejorar la fluidez en las ciudades resolviendo los problemas de congestión urbanos que provoca repercusiones múltiples: económicas, sociales y ambientales. Los libros anteriores de la Unión Europea evocan las siguientes acciones:

- Hacer atractivas y seguras las alternativas a los automóviles;

---

<sup>89</sup> OCDE, 1996, *Pollution Prevention and Control: Environmental Criteria for Sustainable Transport*, OCDE, París.

<sup>90</sup> Banco mundial, 2002, op. cit.

- Promover la comodidad en el transporte;
- Fomentar los desplazamientos a pie y en bicicleta y desarrollar las infraestructuras correspondientes;
- Sacar la máxima ventaja al uso de los automóviles, alentando su uso compartido, y la “movilidad virtual”
- Aplicar una política adecuada de estacionamiento para reducir la circulación;
- Favorecer conexiones de continuidad con el transporte público;
- Crear sistemas de tarificación urbana, como en Londres y Estocolmo;
- Favorecer la introducción de sistemas inteligentes de transporte que permiten planificar mejor los trayectos;
- Fomentar la utilización de vehículos más pequeños y menos contaminantes para el reparto urbano de mercancías;
- Integrar mejor la distribución urbana de mercancías en la formulación de políticas locales y en el marco institucional correspondiente

Una vez presentado las estrategias internacionales y de los movimientos ciclistas se pasará a entender el problema público que se presenta en el caso de estudio.

A manera de conclusión del apartado, la ciudad del automóvil fue constituida en el siglo XX como una alternativa de movilización moderna que sustituía al modelo por fuerza animal. Esta forma de transporte implicó un rediseño del espacio público de las ciudades, permitió que se expandieran las ciudades, sin embargo, también trajo consigo

externalidades ambientales, sociales y en salud pública. Ante ello en países como Holanda y Estados Unidos surgieron grupos que comenzaron a criticar la ciudad del automóvil mediante el uso de la bicicleta, y años más tarde el tema sería incluido como parte de recomendaciones de organismos internacionales. Lo presentado hasta este momento representa un marco histórico de las formas políticas del uso de la bicicleta de manera general.

## **2.2-Problemas públicos y programas de fomento al uso de la bicicleta urbana en México y Guadalajara**

Este apartado tiene la finalidad de describir algunos de los problemas públicos y los programas de fomento de uso de la bicicleta en las ciudades de México<sup>91</sup> y Guadalajara. Se tiene la intención de conocer cómo dos gobiernos desde perspectivas distintas llegan a plantear programas similares. En Guadalajara, la justificación para dar inicio a programas con el uso de la bicicleta está relacionada con la necesidad de crear una nueva imagen de ciudad tanto para los habitantes como para el turismo, mientras que en la Ciudad de México, inició como un programa de la secretaría de Medio Ambiente.

### **2.2.1.- Problemas públicos en las Ciudades de México y Guadalajara que podrían ser tratados con el uso de la bicicleta**

Como ya se mencionó anteriormente el uso de la bicicleta ayuda a tratar temas públicos como recuperación de espacio público, problemas ambientales, de movilidad y de salud. En el caso de las ciudades mexicanas analizadas estos problemas son especialmente conflictivos, dado que el crecimiento de la tasa de automóviles rebasa la tasa de crecimiento de la población, provocando saturación en las avenidas y por tanto mayores tiempos de traslado, el número de muertes por accidentes viales es grave,

---

<sup>91</sup> No se toman en cuenta los programas delegacionales.



tal es así que es una de las principales causas de muerte y la contaminación producto del excesivo uso del automóvil es causante de enfermedades respiratorias.

Sin embargo, antes de mostrar los datos es prudente aclarar que la construcción de avenidas y el trazado en la ciudad de México y Guadalajara provocaron al igual que en el resto del mundo que gran parte del trazado colonial y de la naturaleza se transformara.

En la ciudad de México, los casos más paradigmáticos son la demolición del Teatro Nacional en 1904, el cual se encontraba en la avenida cinco de mayo en el centro histórico y la construcción de avenidas como la Viga y Viaducto (entre otras) las cuales entubaron arroyos naturales. Cabe recordar que la naturaleza del valle de México es de un lago y de diversos arroyos, y que poco a poco desaparecieron por la urbanización.

Por el lado de Guadalajara nos encontramos con la demolición de diversos edificios en la ampliación de las avenidas Juárez y 16 de septiembre durante la década de 1950. Pero en el caso de Guadalajara existe un edificio que resistió a estos cambios y que todo jalisciense conoce, es el edificio de telefónica, el cual fue desplazado para evitar su demolición y los trabajos de comunicación que se llevaban a cabo en ese edificio a causa de la apertura de la avenida Juárez, este desplazamiento del edificio fue por encargo del ingeniero Jalisciense Jorge Matute Remus, y actualmente se encuentra una estatua de este personaje enfrente del edificio de telefónica.

### **Imagen 3: Estatua de Jorge Matute Remus.**

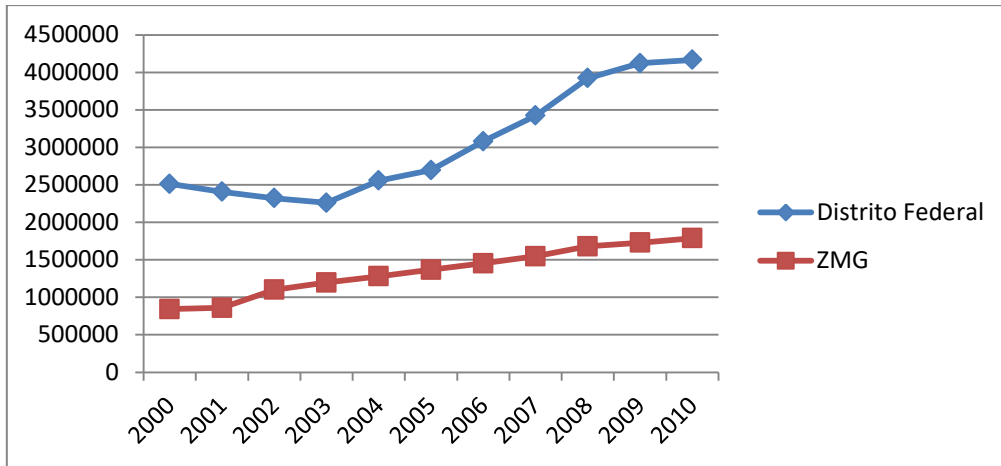


Fuente: elaboración propia

No es materia de esta investigación hacer un repaso histórico de los cambios urbanos de la Ciudad de México y Guadalajara, aunque que si se tiene que destacar que las ciudades han tenido un crecimiento exponencial en el siglo pasado, su trazado refleja distintos proyectos o formas de ejercer la política, tal es así que en ambos casos se constituyó una ciudad dual, en donde por un lado se existe una ciudad ordenada y con todos los servicios, y por otra parte se construían colonias enteras sin servicios y en lugares de alto riesgo como barrancas y cerros.

Regresando a los problemas actuales que pueden ser tratados desde el uso de la bicicleta como medio de tránsito urbano, nos encontramos con un crecimiento elevado en cuanto a vehículos en la ciudad de México y la Zona Metropolitana de Guadalajara ha sido constante, la siguiente gráfica nos lo muestra:

## Gráfica II: Número de Automóviles particulares en México y en Guadalajara



Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI

Este crecimiento en ambas ciudades ha superado a la tasa de crecimiento de habitantes, pues en el año 2000 al 2010 la tasa de crecimiento de autos en la Ciudad de México fue de 65.9 mientras que de personas de 2.8, pasando de 29 coches por cada 100 habitantes a 47. En la Zona Metropolitana de Guadalajara en el mismo periodo la tasa de crecimiento de autos fue de 112%, mientras que de personas fue de 19.5%, pasando de 23 coches por cada 100 habitantes a 41.

**Tabla VI: comparativo sobre el crecimiento de los automóviles y las personas en la Ciudad de México y Guadalajara**

	Habitantes		Tasa de crecimiento de personas	Automóviles		Tasa de crecimiento de automóviles	Coches por habitante	
	2000	2010		2000	2010		2000	2010
Distrito Federal	8605239	8851080	2.86	2511543	4166756	65.9	0.29	0.47
Zona Metropolitana de Guadalajara	3665739	4380600	19.5	842896	1787124	112	0.23	0.41

Fuente: elaboración propia con base en el INEGI

Los datos sobre el crecimiento de los automóviles privados ponen en jaque al tráfico de las ciudades, dado que su crecimiento incluso opaca en el caso de la ciudad de México al transporte público y en Guadalajara a pesar del crecimiento de automóviles privados también ha crecido proporcionalmente los de carga y el transporte público.

**Tabla VII:**

**Porcentaje de vehículos motorizados que no son automóviles privados  
(transporte público y de carga)**

	2000	2010
DF	8%	3%
ZMG	33%	33%

Fuente: elaboración propia con base en el INEGI

El incremento en el número de automóviles causa que los tiempos de traslado aumenten, y ante este aumento el tratamiento del problema público con base en la construcción de paso a desnivel y segundos pisos si bien por un tiempo reducen los tiempos de traslado a corto plazo, provoca en mediano plazo el fenómeno llamado “tráfico inducido”<sup>92</sup>. Sin embargo, a pesar de estos datos también es cierto que en la Ciudad de México tan solo el 20% de las personas que se movilizan a diario lo hace en automóvil particular<sup>93</sup> y Guadalajara un 26%<sup>94</sup>, si a esto sumamos que los beneficios del automóvil se dirigen a los deciles con mayores recursos, tendremos que la inversión en el automóvil privado resulta también inequitativo.

<sup>92</sup> Se puede definir como el incremento de viajes y por tanto de tráfico que ocurre como resultado de un aumento de la capacidad. El incremento se debe a que cuando aumenta el espacio de vialidades, disminuye momentáneamente el tráfico y resulta entonces atractivo para más automovilistas utilizar la vía. Esto trae consigo que muchos automovilistas hagan viajes más largos para poder utilizar esta vía o que lleven a cabo viajes cortos con mayor frecuencia. Luis Miguel Galindo, David Heres y Luis Sánchez, “Tráfico inducido en México: contribuciones al debate e implicaciones de política pública”, en *Estudios Demográficos y urbanos*, vol 21, núm 1, México, 2005, pp123-157.

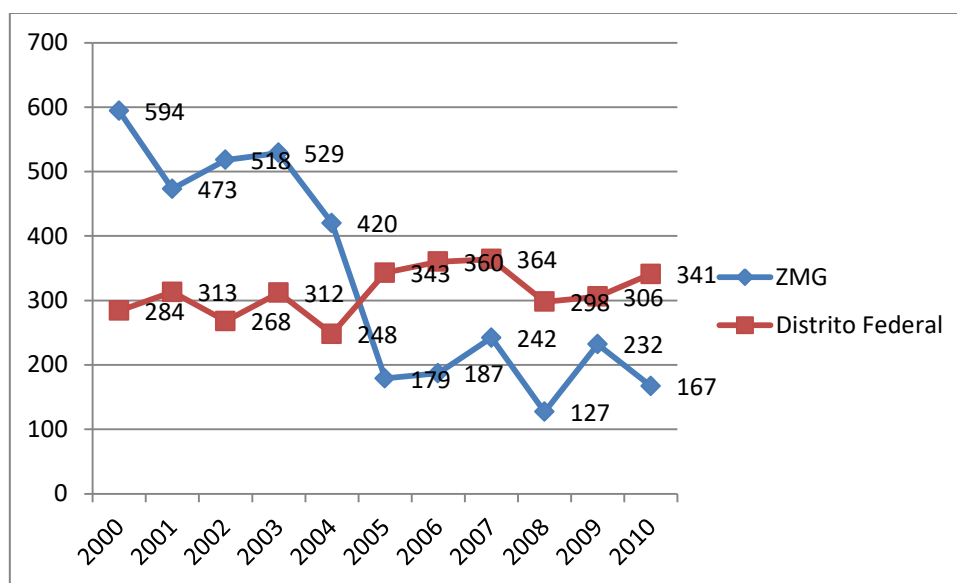
<sup>93</sup> INEGI, Encuesta Origen Destino para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 2007.

<sup>94</sup> INEGI, Encuesta Origen Destino para la Zona Metropolitana de Guadalajara, 2007.

En cuanto al tema de salud se puede nombrar varios problemas como las muertes por accidentes, la obesidad y las enfermedades respiratorias relacionadas con el exceso de contaminantes.

1) Los accidentes de tráfico son materia de salud pública en el momento en que empiezan a ser una de las principales causas de muerte. Según el Sistema Nacional de Información en Salud los accidentes por automotor significan la sexta causa de muerte en población en general y la cuarta en el rango en edad de 15 a 64 años de edad<sup>95</sup>. En el Distrito Federal vemos como las muertes por automotor se mantienen cerca de 300 al año, mientras que en la zona Metropolitana de Guadalajara se nota un descenso drástico.

**Gráfica III: Total de muertos en accidentes de tráfico**



Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema Nacional de Información en Salud.

En cuanto al sobrepeso, México ocupa el primer lugar mundial en los índices de sobrepeso, seguido por Estados Unidos de América<sup>96</sup>. El 70% de la población mexicana adulta sufre una enfermedad relacionada con la obesidad. El índice nacional de sobrepeso y obesidad en niños de 5 a 11

<sup>95</sup> Sistema Nacional de Información en Salud, *Mortalidad información tabular del 2000 al 2008*, México, en línea <http://sinais.salud.gob.mx/mortalidad/>, revisado el 20 de julio del 2012.

<sup>96</sup> Franco Sassi, *Fit Not Fat: Obesity and the Economics of Prevention*. Paris: OCDE, 2010.

años es de alrededor de 26 % y el de adolescentes es de uno de cada tres. Esto representa un problema de salud pública prioritario, ya que la obesidad es responsable de varias enfermedades como la diabetes, la cual, representa la primera causa de muerte en el país, y esto en gran medida se debe a un estilo de vida sedentario.

En cuanto al medio ambiente en las ciudades mexicanas, el transporte es la fuente principal de emisiones contaminantes, con 75% del volumen total de las emisiones a la atmósfera; en particular, se destacan las relativas a CO (98%), NO<sub>x</sub> (68%) y HC (54%), siendo los vehículos particulares los principales emisores de las mismas<sup>97</sup>. Asimismo, el sector transporte representa la segunda fuente de emisión de gases de efecto invernadero en el país, con el 18% de las emisiones totales, de los cuales 16.2% provienen del subsector automotor, en su mayoría por viajes en transporte individual motorizado<sup>98</sup>.

Se destaca que si bien los problemas públicos mencionados podrían ser tratados desde el uso más extendido de la bicicleta<sup>99</sup>, las distancias largas podrían ser una limitante para su uso, por lo que se recomienda la implementación de sistemas intermodales que implica el uso combinado de transporte público- bicicleta.

---

<sup>97</sup>SEMARNAT, *Informe sobre la situación del Medio Ambiente en México 2005. Capítulo 6: Atmósfera*. En línea [http://app1.semarnat.gob.mx/dgeia/informe\\_04/06\\_atmosfera/cap6\\_1.html](http://app1.semarnat.gob.mx/dgeia/informe_04/06_atmosfera/cap6_1.html), visto el 10 de julio del 2012.

<sup>98</sup>INE, *Inventario nacional de emisiones de México*, México, INE-SEMARNAT, 2006.

<sup>99</sup> En este sentido Mariano González en su *texto Guía divulgativa. Ventajas de los medios de transporte público y no motorizados*, de Ecologistas en acción/Ministerio de Medio Ambiente de España, Madrid, 2005 pp.28, considera a la movilidad como un derecho y como un bien social, en donde el automóvil representa un medio de transporte caro económica y energéticamente, por lo que es necesario una apuesta por el transporte público integral o multimodal (autobús, metro y bicicleta), lo que permitiría una movilidad mayor a costos y externalidades menores. En cuanto al sistema de bicicletas públicas nos dice Mariano González que reportan beneficios a los usuarios y a los ciudadanos en general. Los beneficios a los usuarios son el poco coste de mantenimiento, la mejora de salud asociada con el mayor ejercicio físico y un mayor acercamiento a la comunidad pues supone estar más en contacto con su entorno, y los beneficios que reporta a la ciudadanía en general son la nula emisión de gases de efecto invernadero y el poco espacio que ocupan las bicicletas para el traslado.

## **2.2.2.- Programas de fomento al uso de la bicicleta en la Ciudad de Guadalajara**

Los programas de fomento al uso de la bicicleta los podemos dividir en cuatro: 1) la *vía recreativa*, 2) la construcción de ciclovías, y 3) la bicicleta pública, y 4) el *Plan Maestro de Movilidad No Motorizada de la Zona Metropolitana de Guadalajara*.

### **1) La vía recreativa**

Los programas de uso de la bicicleta inician en la ciudad de Guadalajara en el año del 2004, con el programa de la *vía recreativa* el cual es considerado como el semillero de ciclistas urbanos, dicho programa fue producto de la discusión del gobierno municipal de Guadalajara en el Foro Metropolitano de Turismo y Negocios, en ésta reunión se dio nacimiento a la asociación de “Guadalajara 2020”<sup>100</sup>. Dicho foro tenía como fin posicionar a Guadalajara hacia el año 2020 como el destino líder de Latinoamérica en turismo de negocios. El objetivo de aquel foro fue la elaboración de un plan estratégico de desarrollo de turismo de negocios de la Zona Metropolitana de Guadalajara, 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. Dicho foro termino con reflexiones y estrategias para mejorar de manera integral la ciudad, y una de las estrategias fue la creación de la *vía recreativa*.

La *vía recreativa* comenzó el 12 de septiembre del 2004, y se buscó con su implementación construir una imagen más amable de Guadalajara, para

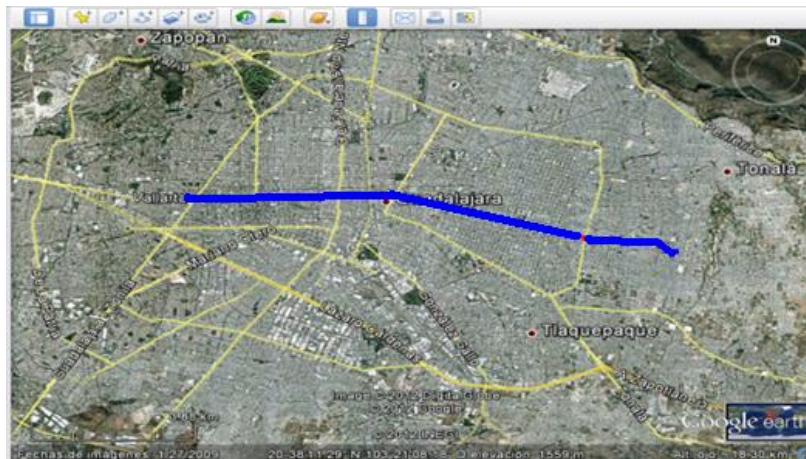
---

<sup>100</sup> Es una asociación formada por ciudadanos, académicos y empresarios, que pretenden generar conciencia cívica, proyectos públicos/privados y pretende unir a la comunidad en la construcción de un entorno metropolitano armónico, sostenible, ordenado, y disfrutable.

ello se planteaba hacer más atractiva a la ciudad dejando un día a la semana el uso del automóvil para permitir que la calle se convierta en un parque lineal.

La primera ruta inició con una distancia de 11 kilómetros desde Tetlán hasta los Arcos y con cuatro horas de duración de 8 a 12. Destaca la asistencia en el primer año que fue de cerca de 10 mil usuarios en cada semana en promedio<sup>101</sup>.

#### Imagen IV: Mapa de la vía recreativa del 2004



Fuente: Google Earth

El mapa anterior muestra como la primera ruta de la vía recreativa cruza gran parte de la ciudad de oriente a poniente. Por oriente inicia cerca del parque de la solidaridad, y de una de las zonas populares de los municipios de Guadalajara y Tonalá, la ruta sigue por la avenida Javier Mina, la cual recorre la misma ruta que la línea 2 del tren ligero, esto permite a los habitantes llegar al centro de manera sencilla y de ser necesario regresarse en tren. De Tetlán al centro representa 7 kilómetros que a paso de principiante tomando en cuenta que la ciudad de Guadalajara se encuentra en una pendiente constante se llega al centro en aproximadamente entre 30

---

<sup>101</sup> Guadalajara 2020, Vía recreativa, en línea [www.gdl2020.mx/recreativa](http://www.gdl2020.mx/recreativa), revisado el 12 de mayo del 2012.



y 40 minutos. La ruta una vez llegando a la Calzada Independencia entra a un paso a desnivel, y después se llega al centro de Guadalajara.

### **Imagen V:**

#### **Mitad del recorrido de la vía recreativa de Guadalajara en la avenida Javier Mina y la Calzada Independencia**



Fuente: Avenida Juárez, elaboración propia

Una vez llegado al centro, los habitantes pueden ir al mercado San Juan de Dios, pasar por las múltiples cafeterías, restaurantes parques o plazas, entre las zonas más visitadas son Plaza Universidad y el parque Revolución o “parque rojo”.

#### **Imagen VI.- Vía recreativa de Guadalajara sobre avenida Juárez y “plaza universidad”**



Fuente: Avenida Juárez, elaboración propia

## **Imagen VII: Vía recreativa de Guadalajara sobre avenida Juárez y Federalismo, en el “parque rojo”**



Fuente: Avenida Juárez, elaboración propia

El fin de la vía sin duda es emblemático, pues se trata de la antigua puerta a Guadalajara, la cual es un símbolo para la ciudad. La *vía recreativa* desde sus principios recorrió zonas populares y lugares significativos de la ciudad.

Al principio la vía fue muy bien recibida por parte de los ciudadanos, pues de 3 mil usuarios esperados llegaron a ser 10 mil, sin embargo, si existió un rechazo por parte de muchos ciudadanos automovilistas al dificultarse su tráfico cotidiano afectado. Aunque, por la dinámica urbana de la ciudad de Guadalajara se pueden tomar otras vías sin afectar al tráfico, dado que la ciudad cuenta con calles paralelas en las cuales se puede circular sin mayor problemática.

La ciclovía recreativa tuvo un éxito contundente, dado que se fue expandiendo. En 2005 se amplió a tres rutas, es decir 21.5 kilómetros, y el promedio de visitantes aumentó a 80 mil, en 2007, ya se contaba con un promedio de 93 mil visitantes y el municipio de Zapopan se unió a este proyecto. En el 2008 se sumó el municipio de Tlaquepaque contándose

con 25 kilómetros y un promedio de 110 mil visitantes. El 22 de marzo del 2009, se llegaron a tener más de 189 mil usuarios. A inicios del 2010, la Vía Recreativa se incluye ciertos elementos como stand de transparencia itinerantes, espectáculos de danza, clases de yoga, ludoteca, clases de aerobics, paseos guiados, etc<sup>102</sup>.

## 2) Ciclovías

Por parte del gobierno municipal se han construido dos ciclovías, han existido varios estudios y se ha llamado ciclovías a obras públicas que no son formalmente ciclovías pero que llevan el nombre.

La primer ciclovía construida formalmente fue la de federalismo, la cual mide 4.5 kilómetros. Fue construida en el 2008, y tuvo un costo total aproximado de \$6,202,798.86<sup>103</sup>. La segunda ciclovía fue construida entre el 2011 y el 2012 sobre la avenida Washington, mide 1.8 kilómetros y costó \$6,160,814.85<sup>104</sup>.

### Imagen VIII: Ciclovía de Washington



<sup>102</sup> Consejo Municipal del Deporte de Guadalajara, “vía recreativa”, en línea <http://www.viareactiva.org/>

<sup>103</sup> Municipio de Guadalajara Secretaría de Obras Públicas, *Control de obra pública 2008*, en línea <http://enlinea.guadalajara.gob.mx/obraspublicas/obrapublica08/trabajos2008.asp>, Guadalajara, México.

<sup>104</sup> Comisión de adjudicación de obra pública, 2011, *sesión ordinaria 19/11* [http://enlinea.guadalajara.gob.mx/obras/obrapublica11/sesiones2011/SESION\\_19-11\\_ORDINARIA.PDF](http://enlinea.guadalajara.gob.mx/obras/obrapublica11/sesiones2011/SESION_19-11_ORDINARIA.PDF), Guadalajara, México.

La ciclovia de Federalismo y Washington presentan diferencias, la principal es que la de federalismo corre de norte a sur y tiene dos sentidos en cada lado de la avenida, mientras que lado Washington corre de oriente a poniente y solo se encuentra en un lado de la avenida.

Fuente: Calle Washington elaboración propia

Por otro lado se han licitado otros estudios para la construcción de ciclovías como lo son: en la avenida 8 de julio, en Lázaro Cárdenas, en Avenida Alcalde, cerca del Parque Solidaridad y se han tenido intenciones fallidas de construir una en la Calzada independencia. Cabe resaltar que existió presupuesto para la construcción de la ciclovia en Lázaro Cárdenas, y supuestamente ésta ciclovia correría de San Dionisio a calle Fuelles, en un aproximado de 7.4 kilómetros, para ello se otorgaron \$18,980,966.31 a la constructora Arquitectura Coordinada S.A. de C.V.<sup>105</sup>, lo que representa tres veces más que el costo de las dos ciclovías construidas. Sin embargo, no se construyó una ciclovia, sino que se construyeron gimnasios públicos en distintas partes de la avenida, esto se puede corroborar en la página de Obra pública del Municipio<sup>106</sup>.

### **3) Bicicleta pública**

En Guadalajara existen tres formas de acceder a una bicicleta pública:

La primera es mediante un sistema de préstamo con la organización privada Bikla la cual cuenta con 150 bicicletas para préstamo y cuenta con 25 estacionamientos, el sistema es por cobro.

---

<sup>105</sup> Secretaría de Obras Publicas pública , en línea [http://enlinea.guadalajara.gob.mx/obras/concursos\\_LP/concurso\\_licitacion.asp](http://enlinea.guadalajara.gob.mx/obras/concursos_LP/concurso_licitacion.asp)

<sup>106</sup> Gobierno municipal de Guadalajara, *Contrato OPG-CONADE-PAV-LP-C16-237/10, de la obra construcción de parque lineal y ciclovia de San Dionisio y Fuelles*, en línea <http://enlinea.guadalajara.gob.mx/obras/obrapublica10/237-10.pdf>

### **Imagen IX: Bicicleta pública *Bikla***



Fuente: elaboración propia

La segunda forma se desarrollará más adelante con la organización de “al teatro en bici”, la cual presta 200 bicicletas de forma gratuita.

### **Imagen X: Bicicleta pública de *Al teatro en bici***



Fuente: elaboración propia

La tercera es acceder a una bicicleta prestada por el programa perteneciente a la Secretaría de Cultura Municipal llamado “Pedalea Guadalajara” y el cual tiene la capacidad de préstamo de 83 bicicletas y 8 cicloestacionamientos.



### **Imagen XI: Bicicleta pública de *pedalea Guadalajara***



Fuente: elaboración propia

### **Imagen XI: Bicicleta pública de *pedalea Guadalajara***



Fuente: elaboración propia

El sistema público gubernamental de préstamo de bicicletas tiene como objetivos:

1. Generar una alternativa de movilidad no contaminante para la población.
2. Favorecer la multimodalidad en el transporte.
3. Recuperar el espacio público.
4. Propiciar estilos de vida saludables.

Según datos del informe de gobierno de municipio de Guadalajara, las bicicletas alcanzaron 574 prestamos en promedio todos los días, lo que implica que cada bicicleta es prestada 7 veces al día.

#### **4) Plan Maestro de Movilidad no Motorizada de la Zona Metropolitana de Guadalajara<sup>107</sup>**

El *Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada del área Metropolitana de Guadalajara* es un instrumento que indica cómo organizar y priorizar las acciones para armar una red unificada peatonal y ciclista de dimensiones capaz y suficiente para articular los diferentes territorios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán y El Salto.

El plan fue realizado en el 2009 en conjunción con el gobierno Estatal, los gobiernos municipales de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán y El Salto y las organizaciones civiles como *GDL en bici*, *(DN)*, *Fijalajara*, *Bici 10*, *Colectivo Ecologista de Jalisco*, *Ciudad para Todos*, *Cita*, *Muévete por tu ciudad*, *Parlamento de colonias*, *Rescatemos Guadalajara*, *Movilidad Solidaria*, *Bicipública* y *Cámara Rodante*, además de asesores especializados del *Instituto de Transporte y Políticas de Desarrollo*, *Alta Planning* y *Walk and Bike for Life*.

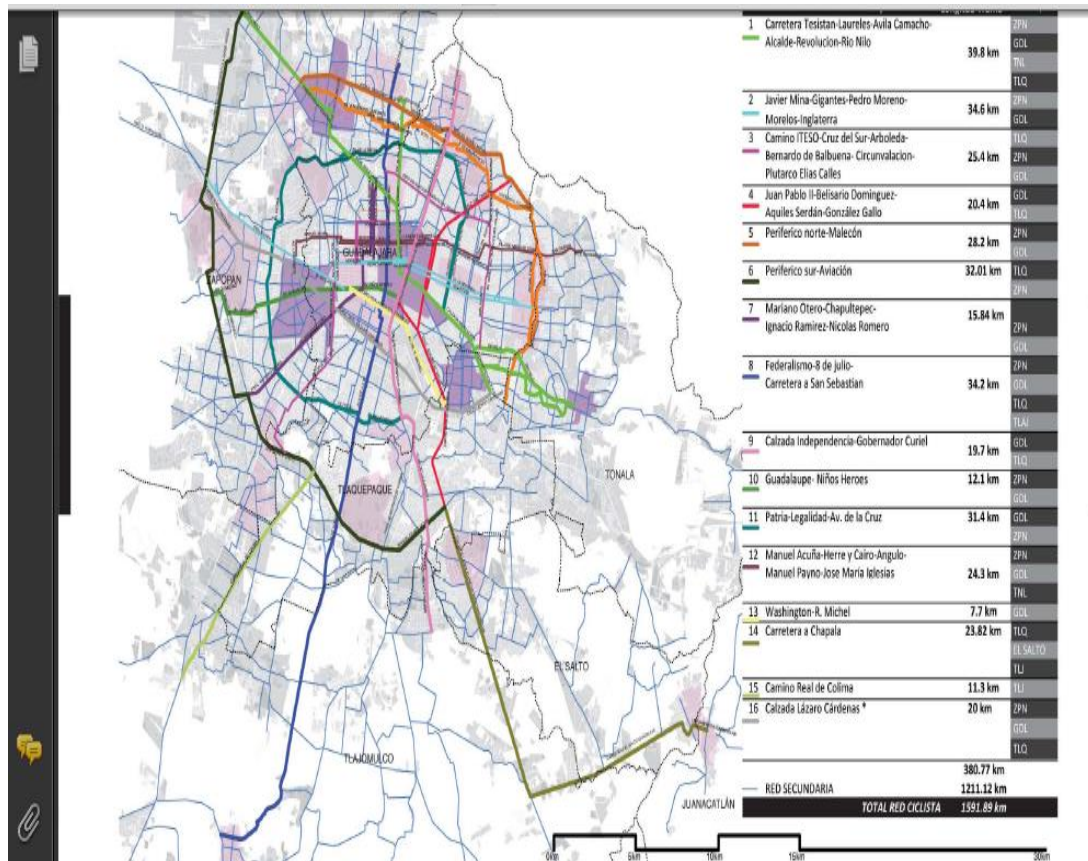
El plan a diferencia de los planes únicamente realizados por el gobierno, se planteó estas tareas: 1) la participación ciudadana, 2) el dialogo con expertos, 3) la realización de indicadores, objetivos y políticas, análisis de demanda y beneficios, 4) la propuesta de red peatonal y ciclista.

---

<sup>107</sup> El Plan Maestro se desarrollará más en el siguiente capítulo.

La red de ciclovías suma en total 1591 kilómetros en toda la zona metropolitana, y con características diversas según el tipo de avenida, calle u eje vial y también dependiendo del flujo de ciclistas.

**Imagen XII: Mapa de la red de ciclovías**



Fuente: Plan Maestro de Movilidad No Motorizada de la Zona Metropolitana de Guadalajara, pp 154

A pesar del plan, solo se han construido 3.5 kilómetros más de ciclovías, y esto se debió en gran parte por la alternancia de los gobiernos municipales de la zona metropolitana del PAN al PRI. Dado que se desconoció el trabajo realizado en el trienio del PAN y decidieron hacer un nuevo plan que se encuentra en curso.



### **2.2.3.- Programas de fomento al uso de la bicicleta en la Ciudad de México**

A diferencia de Guadalajara que inició con el programa de ciclovía recreativa, el gobierno del Distrito Federal ya había tenido experiencia sobre la construcción de ciclovías en la década en el caso de la ciclovía de la ciudad de México construida en el 2002 en el sexenio de Andrés Manuel López Obrador, la cual representaba una concesión ante la construcción de los segundos pisos del periférico. Esta estrategia no se considera como adecuada para fomentar el ciclismo urbano de manera integral pues no llaman a los ciudadanos a tomar el espacio público.

Se recomienda que antes de construir infraestructura primero se necesita crear la estrategia de una ciclovía recreativa que recorra lugares representativos o simbólicos que logren quitar el miedo, los prejuicios y ayuden a pasar un tiempo agradable sobre la bicicleta. Es por ello que existe un corte de estrategia de fomento con el sexenio de Marcelo Ebrard, dado que con él y con Martha Delgado como Secretaría de Medio Ambiente se inició una etapa de fomento del ciclismo urbano en el Distrito Federal y no solo de construcción de obras.

Por ello las estrategias del uso de la bicicleta que se describen son: 1) El plan verde de la ciudad de México y la política de muévete en bici, 2) el programa de corredores de movilidad no motorizada y 3) ecobici.

#### **1) El Plan Verde y Muévete en bici**

*El Plan Verde de la Ciudad de México* contiene las directrices para que se logre una vida más sustentable, el plan contiene estrategias y acciones para encaminar a la Ciudad de México hacia la sustentabilidad de su desarrollo, para que continúe siendo un espacio adecuado para sus habitantes, sin comprometer el patrimonio natural que la hace viable.

En el eje de movilidad se puede encontrar un punto llamado incentivo para la movilidad no motorizada, aquí se plantea poner en prácticas la política de *Muévete en bici* y sus respectivos programas.

La estrategia de *Muevete en bici* nace en 2007 por iniciativa de la Secretaría de Medio Ambiente, y tiene como acciones los paseos dominicales, el *cicloton*, paseos nocturnos, *Bicientrenate* y *En Bici al trabajo*.

La acción de paseos dominicales tiene los mismos objetivos que la ciclovía recreativa de Guadalajara, sin embargo, el trayecto no ha crecido a lo largo de los años. Existen en esencia dos rutas, la primera es de Reforma-Chapultepec a la Villa y la segunda es un paseo por el centro histórico.

**Imagen XIII: Mapa del paseo dominical del DF**



Fuente: Secretaría de Medio Ambiente del DF

El paseo pasa por lugares emblemáticos de la ciudad, desde la puerta de Los Leones de Chapultepec, el Ángel de la Independencia, la Diana

Cazadora, el Monumento a la Revolución, la Alameda Central, Bellas Artes, Zocalo, etc. Suelen asistir cerca de 20 mil personas<sup>108</sup>

#### **Imagen XIV: Paseo dominical en la avenida Juárez**



Fuente: Elaboración propia

Por las características de la ciudad no es tan sencillo llegar al paseo si se vive en las periferias por lo que para llegar e irse del paseo se tiene que tomar el Metro.

#### **Imagen XV: Bicicleta en el metro**



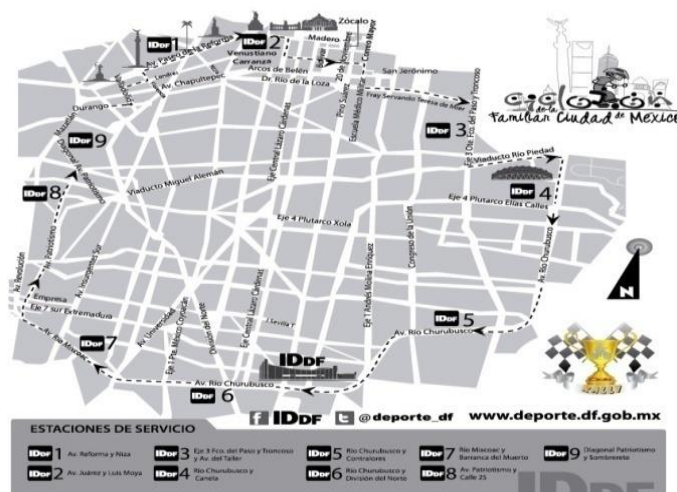
Fuente: Sistema de transporte colectivo, elaboración propia

---

<sup>108</sup> Secretaría de Medio Ambiente, Datos de los paseos dominicales y cicloton, México, 2012. [http://www.sma.df.gob.mx/sma/cicloviias/asistencia\\_muevetenbici\\_may-2007\\_dic-2011.pdf](http://www.sma.df.gob.mx/sma/cicloviias/asistencia_muevetenbici_may-2007_dic-2011.pdf)

Uno más de los programas de la política de *Muevete en Bici es el ciclotón*, el cual es un paseo ciclista con 30 kilómetros a recorrer y con mayor acceso de las periferias, dado que en gran parte se recorre el circuito interior. Éste programa se realiza el último domingo de cada mes y pasa por más lugares representativos de la ciudad como lo son Coyoacán y el Palacio de los Deportes. Suelen asistir cerca de 45 mil ciudadanos<sup>109</sup>.

**Imagen XVI: Mapa del Ciclotón**



Fuente Instituto del Deporte del Distrito Federal

Otro paseo organizado por el gobierno son los paseos nocturnos, los cuales se realizan tan solo en el centro histórico de la ciudad los últimos sábados de cada mes y suelen tener temáticas como la primavera, el día del amor, el día de muertos, etc. En estos paseos suelen asistir 15 mil personas.

<sup>109</sup> Secretaría de Medio Ambiente, 2012, Datos de los paseos dominicales y cicloton, México. En línea [http://www.sma.df.gob.mx/sma/ciclovias/asistencia\\_muevetenbici\\_may-2007\\_dic-2011.pdf](http://www.sma.df.gob.mx/sma/ciclovias/asistencia_muevetenbici_may-2007_dic-2011.pdf)

## Imagen XVII: Foto del paseo dominical



Fuente: elaboración propia

Además de los paseos, *muévete en bici* cuenta con el programa de *bicientrénate* el cual tiene como objetivo capacitar a los ciclistas para mejorar sus habilidades, destrezas y conocimientos sobre la bicicleta, para utilizarla como medio de transporte a corto y mediano plazos. Por último tenemos el programa de *al bici en trabajo*, el cual está dirigido a empresas que quieran fomentar el ciclismo junto con los trabajadores. Estos dos últimos programas se ha implementado con el apoyo de la Asociación *Mujeres en Bici* durante los paseos dominicales.

### 2) Ciclovías

El Distrito Federal cuenta con varias ciclovías, de las 16 delegaciones en 6 podemos encontrar ciclovías, como lo son Azcapotzalco, Coyoacán, Tlalpan, Álvaro Obregón, Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc.

La ciclovía de Azcapotzalco mide 4.6 kilómetros, en Coyoacán la ciclovía de Ciudad Universitaria mide 4.9 kilómetros, y la delegación implementó un sistema de ciclovía con pintura en el centro delegacional, la ciclovía de la Ciudad de México construida en 2003 mide 90 kilómetros y pasa por las delegaciones del sur como Tlalpan, Magdalena Contreras y Álvaro

Obregón, y por las céntricas como Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc, y por último la Ciclovía Modelo de reforma al Zócalo y la de 20 de noviembre a Chapultepec miden 8 kilómetros. Sin embargo, la construcción de ciclovías aún representa un avance muy pequeño y centralizado.

### 3) Ecobici

*Ecobici* un sistema de bicicleta pública que es operado por la empresa Clear Channel a través de Smartbike, su sistema se basa en préstamos de bicicleta con base en el pago de una tarjeta de 300 pesos, los beneficios son que se pueden tomar una bicicleta por 45 minutos. Actualmente cuenta con 85 estaciones y 1140 bicicletas en el perímetro de las colonias Centro, Condesa, Juárez, Roma, etc.

#### Imagen XVIII: Bicicleta pública ecobici



Fuente: Cicloestacionamiento de Ecobici en paseo de la reforma, elaboración propia

La localización de los cicloestacionamientos en las colonias céntricas y de clase media no es de sorprender, tampoco el sistema de pago, ésta estrategia conlleva el hacer la bicicleta como un objeto deseable para las clases medias. Aunque por otro lado se olvida de los sectores de la ciudad como lo es Iztapalapa o Xochimilco en donde la bicicleta ya es un medio



de transporte cotidiano, pero, en éstas zonas no se cuenta con infraestructura.

Otra forma de acceder a la bicicleta pública es por medio de la organización *Bici-gratis, Confianza y Equidad*, los cuales cuentan con 19 cicloestaciones, y prestan bicicletas hasta por tres horas.

Por último los programas de fomento al uso de la bicicleta en estas dos metrópolis se ven centralizados.

En Guadalajara la ciclovía recreativa ya es parte de los domingos en la ciudad, sin embargo el programa de bicicleta pública representa una acción muy pequeña y poco efectiva, y las ciclovías se encuentran muy centralizadas y son escasas. Aún así andar en bicicleta no es muy difícil, dado que sus calles trazadas paralelamente permiten desplazarse sin mayores complicaciones, claro con claras excepciones de avenidas rápidas como Lázaro Cárdenas, Colón y Periférico.

En cuanto a la Ciudad de México, podría parecer que la estrategia es más funcional que en Guadalajara, sin embargo, es proporcional e incluso mucho más centralizada. En la Ciudad de México las barreras urbanas como los múltiples ejes viales de alta velocidad como Calzada de Tlalpan, eje tres oriente o circuito interior, entre otros, sumado a mayores distancias dificultan que alguien que no vive cerca del paseo ciclista o de la política de préstamo de bicicleta conozca de estos programas. Por lo que los retos son mayúsculos en ambos casos para el gobierno, y las acciones insuficientes.

Una vez conocido lo realizado por el gobierno, es necesario estudiar a las organizaciones civiles.

## Capítulo III

### Organizaciones civiles de ciclismo urbano en las Ciudades de México y Guadalajara

Las organizaciones civiles de ciclismo urbano tanto en México como en Guadalajara son diversas, cada una tiene formas diferentes de fomentar el ciclismo urbano, y también cada ciudad tiene sus particularidades.

Éste capítulo tiene como finalidad poner en práctica el esquema teórico planteado en el capítulo I, el objetivo es conocer la fortaleza de las organizaciones, su historia, la apropiación de lo público, las acciones públicas y su relación con el gobierno.

En un primer momento se muestran los antecedentes de organizaciones de ciclismo urbano en las ciudades de México y Guadalajara, después se desarrollarán la historia de cada organización analizada y sus formas de incidir en lo público.

#### 3.1.-Guadalajara la ciudad más amable del país para el ciclismo urbano

El año 2011 la organización internacional de ciclismo urbano *The Copenhagenize* puso en lugar número 12 en el ranking mundial a Guadalajara como una de las ciudades más amables para el ciclismo urbano<sup>110</sup>, ésta calificación no escapó a la reflexión de los ciclistas tapatíos. Uno de ellos fue Mario Silva<sup>111</sup>, el cual se cuestionaba si realmente están entre las mejores condiciones en cuanto a infraestructura y estrategias de movilidad, y es que incluso Guadalajara se codeaba con Dublin y París, e

---

<sup>110</sup> The Copenhagenize, *The Copenhagenize index bicycle-friendly cities 2011*, en línea <http://copenhagenize.eu/index/12guadalajara.html> Revisado el 10 de mayo del 2012.

<sup>111</sup> Mario Silva, ¿ciudad amable para las bicicletas?, 2011 en línea <http://www.bici10.org/2011/10/ciudad-amable-para-la-bicicleta.html> Revisado e 10 de mayo de 2012



inclusive se encontró por arriba de San Francisco, cuna de *Critical mass*, por tanto la pregunta no sobraba ¿cómo una ciudad con apenas unos cuantos kilómetros de ciclovía estaba en el lugar número doce? y el mismo responde:

“Las categorías que ponderan la infraestructura, el equipamiento y las facilidades en el uso de la bicicleta nos dejan en pésimo lugar. Sin embargo, existe un vibrante movimiento social promotor de la movilidad sustentable y la bici es uno de sus emblemas. Del 2007 a la fecha se han constituido más de 12 organizaciones civiles a favor del transporte eficiente, el uso de la bici y el respeto al peatón. Tenemos un Consejo Ciudadano de Movilidad no Motorizada en el Ayuntamiento de Guadalajara y un Plan Maestro de Movilidad no Motorizada para la Zona Metropolitana. También la Vía Recreativa, con más de 250 mil usuarios cada domingo. Paseos nocturnos en bici, semanales y mensuales. Proyectos culturales como "Al teatro en Bici" o las charlas ciclistas mensuales. Proyectos como las ciclovías ciudadanas de Av. Inglaterra y Av. Santa Margarita. Y recientemente el congreso "Hacia Ciudades Libres de Autos", que se llevó a cabo gracias a un grupo de colectivos involucrados en la materia” Mario Silva

Los argumentos de Mario Silva se acercan a una comprensión de acción pública donde la sociedad toma lo público y el gobierno se ve enfrascado, y es que pedalear en Guadalajara tiene como en todas las ciudades sus retos, en algunos lugares el ciclista urbano es clandestino ante una avenida rápida y con poca o nula iluminación, en otros la ciudad es muy amable, pero estar con los grupos ciclistas es entrar a una dinámica social compartida, es como ser parte de un enjambre que recorre la ciudad para conocerla, recrearse y demostrar que la ciudad es de todos. Y es que en Guadalajara el uso de la bicicleta va más allá del uso de mecanismo de movilidad, pues se convierte en un elemento socializador y formador de cultura cívica.

### **Los inicios del movimiento ciclista tapatío**

El área metropolitana de Guadalajara no es una ciudad que se caracterice por tener grandes avenidas, sin embargo, el presupuesto para la construcción y mantenimiento de avenidas, viaductos, pasos a desnivel y vías rápidas son la prioridad en Guadalajara (representando un 92% de los recursos destinados a movilidad) y esto atenta contra la movilidad. Esto porque no es lo mismo transitar caminando o en bici en una avenida con

automóviles que van a máximo 40 kilómetros por hora con semáforos que hacen que se detengan a ir en una avenida con velocidades de hasta 80 kilómetros por hora sin semáforos y con puentes vehiculares, las dinámicas urbanas se rompen y en lo que en ojos de automovilistas es una vía que soluciona tiempos de traslado para el ciclista y el peatón representan un obstáculo que en muchas ocasiones pone en peligro su transitar.

El movimiento ciclista en Guadalajara nació en contra del privilegio exclusivo de la calle para los automóviles. Y es que la justificación del movimiento ciclista las encontramos en un descontento colectivo en contra de la transformación de la avenida López Mateos en un viaducto en septiembre del 2007.

El 8 de Septiembre del 2007, un grupo de manifestantes se reúne para mostrar su inconformidad de que la Secretaría de Vialidad y Transporte decidió establecer un viaducto libre para la circulación de los automóviles. Así es como se reúnen manifestantes en plaza del Sol que se encuentra en López Mateos, en dicha manifestación se sacaron pancartas que decían cosas como “¿15 segundos es suficiente?”<sup>112</sup>, en referencia a los pocos segundos que duraba el semáforo para poder atravesar 6 carriles.

Tiempo después en ese mismo mes jóvenes dueños del *Café Caligari* en el barrio de Santa Teresita, llaman a los medios y emiten una convocatoria pública en algunos diarios y por internet para realizar un paseo a las 11 de la noche para mostrar su inconformidad por lo sucedido en López Mateos. La noche de la rodada fue el 22 de septiembre, que casualmente es el día mundial sin auto, y fue el día en que pusieron en marcha la construcción de un viaducto en López Mateos, en esa primera rodada se juntaron 500

---

<sup>112</sup> Vanesa Robles, 2007, “Peatones hicieron suya López Mateos”, en Milenio, 9 de septiembre del 2007, en línea <http://www.milenio.com/cdb/doc/impreso/7125663>, revisado el 10 de agosto del 2012

ciclistas<sup>113</sup>. Al final de la rodada decidieron reunirse los siguientes miércoles, y es así como de la inconformidad y del disfrutar rodar por la ciudad que se comenzó poco a poco los paseos ciclistas. Y si bien esa rodada no fue la primera, fue la que motivó a la creación de organizaciones cívicas como *GDL en bici o Ciudad para todos*, las cuales son unas de las primeras organizaciones tapatías hacia donde se canalizaron manifestaciones y expresiones que mantendrían una exigencia por mejores condiciones para la movilidad y para el espacio público. Unos meses después se conformaría el *Paseo de todos*, que es el primer paseo ciclista nocturno, y el cual se realiza el primer jueves de cada mes y que ha logrado reunir a cuatro mil ciclistas.

A cinco años de esa rodada existen más de 10 organizaciones que tienen diferentes formas de fomentar el ciclismo urbano.

Se puede decir que los paseos ciclistas corresponden a acciones ciudadanas, en estos paseos los asistentes poco a poco han ido dando forma a versiones de los mismos y definiendo las modalidades de cada una de sus propuestas. Aunque también tienen ciertas particularidades en común como el hecho de ser nocturnos y abiertos a toda población, aún para aquellos que quieran realizarlo en patines o patineta.

Para Gabriela Solano<sup>114</sup> la conformación de los paseos nace de la percepción de los ciclistas sobre las problemáticas urbanas en torno a la movilidad en general y en específico debido a la falta de espacios

---

<sup>113</sup> Se destaca que en la ciudad de Guadalajara en 1947 había 8,700 ciclistas, mientras que existían tan solo 4,234 automóviles, y sin embargo, las intervenciones gubernamentales y sociales eran muy marginales, en cuanto a la primera infraestructura ciclista es realizada en 1983 en la avenida de los laureles. A principios de la década de los noventa existía el Movimiento Bicicletero de la Comunidad Ecológica de Occidente y el grupo Pedal y Fibra. Pero no es hasta el 2004 con la implementación de la vía recreativa que se comienza una política mayor a favor del uso de la bicicleta y trabajos conjunto con organizaciones como el Colectivo Ecologista de Jalisco A.C. Véase Colectivo Ecologista Jalisco A.C, ITDP, Fundación Hewlett, Propuesta de red de movilidad en bicicleta para la zona metropolitana de Guadalajara, Colectivo Ecologista Jalisco A.C, ITDP, Fundación Hewlett, Guadalajara, 2008, pp 49.

<sup>114</sup> Gabriela Solano, “Los trayectos en las movilidades ciclistas. Guadalajara”, *Tesis doctoral en Ciudad, territorio y sustentabilidad*, UDG, México, 2009.

adecuados para la bicicleta, a esta afirmación se agregaría la necesidad de recuperar espacios de recreación y goce de la ciudad.

Las pautas de organización de estos paseos han ido incluyendo a mayor número de ciudadanos, por medio de un movimiento social que convoca a la participación y a pasear por la ciudad en bicicleta.

Actualmente existen aproximadamente 30 paseos ciclistas mensualmente a lo largo de la zona metropolitana de Guadalajara, cada uno con dinámicas diferentes, y que dependen de las temáticas (bicicletas fixies, oldies, formas de manifestarse con dinámicas mensuales, ir a eventos culturales, por reivindicación del género, o solo salir a rodar) y el nivel en que ruedan (principiante, medio y avanzado), además de las rodadas con algún evento particular, en el cual se reúnen los diferentes grupos ciclistas, como lo son: la rodada por el día mundial sin auto<sup>115</sup>, el día mundial de la bicicleta o la Word Naked Bike Ride<sup>116</sup>.

Por su relevancia una de las organizaciones que anteceden y ayudan a explicar la diversificación de grupos ciclistas es *GDL en bici*, dado que fue una de las primeras organizaciones exclusiva en el tema del ciclismo urbano en la zona metropolitana de Guadalajara.

---

<sup>115</sup> El día mundial sin auto aparece en 1974 en Europa como una forma de no incentivar más el uso del automóvil, esta fecha se conmemora el 22 de septiembre y en la Unión Europea esta celebración ha evolucionado en “la semana de la movilidad”.

Tanto en Guadalajara como en la Ciudad de México las organizaciones civiles y ciudadanos independientes se reúnen para realizar eventos como los denominados parquendo, los cuales consisten en tomar cajones de estacionamientos y acondicionarlos como pequeños parques urbanos.

<sup>116</sup> Es una manifestación ciudadana en bicicleta, dónde se sugiere ir tan desnudo como sea posible. Los participantes se organizan para protestar, y crear conciencia, fomentando el uso de la bicicleta como un transporte sustentado en la energía y locomoción humana, para dar así una visión al mundo de que la bicicleta es un medio de transporte libre de contaminantes, segura, benéfica para el cuerpo y la salud

### 3.1.1.-El nacimiento de GDL en bici<sup>117</sup>

El primer paseo ciclista constante fue el *paseo de todos*<sup>118</sup>. Luego en el 2008 se iniciaron diferentes propuestas con sus propias características, en octubre del 2008 se efectuaba seis paseos ciclistas nocturnos: *el Paseo popular nocturno*, que se realizaba el primer jueves a las 11:00 PM, el paseo de *Cámara Rodante* y *Paseo Bici 10* que se llevaba a cabo los miércoles a las 10:00 PM, *el Paseo Pedalea* que se realizaba también a las 10:00 PM, *el Paseo de las Águilas* y *el Paseo Zapopan* que se realizaban los viernes a las 8:00 PM. Sin embargo varios integrantes del *Paseo de todos* decidieron ir más allá de solo rodar y decidieron conformar una organización civil, y ahí nació tanto la organización *Ciudad para todos*, como *GDL en Bici*. La primera organización se dedicó a temas de transporte en general, como lo son el caminar, el uso de la bicicleta y el transporte público. Por otro lado, *GDL en bici* se especializó en el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, y comenzó a replicar acciones de otros lados del mundo como la instalación de bici blanca cuando un ciclista muriera atropellado, decidió realizar boletines informativos sobre los beneficios de la bicicleta y consejos para transitar seguro.

Los integrantes de *GDL en bici* en sus inicios asistían al *paseo de todos*, pero, comenzaron a criticar tanto su horario como únicamente asistir al *paseo de todos* a rodar:

“*GDL en bici* no quería nomas rodar, no nada más ir rodar que bonito y ya nos vamos, a parte decíamos que sobre las rodadas a las 11 de la noche que ya era

---

<sup>117</sup> Los entrevistados fueron Yariel Salcedo director de la Revista “Mi ciudad en Bicicleta” y Refugio Ruiz encargado de la publicidad de la misma revista. Ambos son miembros fundadores de GDL en bici.

<sup>118</sup> Este paseo se realiza el primer jueves de cada mes y tiene diferentes temáticas, ejemplo: el jueves 3 de mayo los ciclistas demandaron un aire limpio sumándose a la manifestación de la bicired “hazla de tos por un aire libre”, la cual constaba en toser colectivamente y firmar un desplegado en donde se pedía a la Comisión Federal para la Protección de Riesgo Sanitario que regulará a límites de la OMS la cantidad de contaminación atmosférica. Bicired, 2012, en línea <http://hazladetos.org/?p=351>, revisado el 3 de septiembre del 2012.

muy tarde, ya casi todo el mundo se fue a dormir, ya no hay tráfico, y difundamos más, no nada más rodemos, sino hagamos un boletín” Yariel Salcedo

Además la unión del grupo se dio por amistad:

“*GDL en bici* empezó, más bien los miembros de *GDL en bici* empezamos en *Ciudad para todos*, y no sé, encontramos coincidencias entre nosotros e hicimos *GDL en bici*, la característica fue que nos hicimos muy amigos, se nos dio el trabajo, y empezamos a lanzar camisetas, lacas y convocatorias, éramos un grupo de amigos que planteábamos hacer algo por el bien colectivo” Refugio Ruiz

*GDL en bici* durante las rodadas tuvo vigilancia de la autoridad municipal que trató de ayudar para que el paseo tuviera seguridad, pero la supervisión de la policía en patrullas fue rechazada.

“Al principio no teníamos trato con el gobierno, después se nos acercaron queriendo que hubiera patrullas, pero nosotros los rechazamos todo esto porque nosotros pensamos que nosotros como sociedad podemos organizarnos. Y somos capaces de llevar a cabo este tipo de manifestaciones sin que venga el gobierno a decirnos como hacer las cosas. Es la manera en que te sientas libre y que puedes andar en bicicleta, y que en el grupo te sientas capaz, que pierdas el miedo andando en grupo y después andes de manera individual” Refugio Ruiz

Una cuestión que no fue mencionada por los entrevistados pero que muestran varios grupos ciclistas sobre la no funcionalidad de la vigilancia por patrullas es la estrategia de bloqueo que se realizan durante los paseos, pues existen muchas ocasiones que por cuestión de seguridad (mantener al grupo unido) se pasa el alto, o se detiene el tráfico, esto con la finalidad de mantener al grupo compacto y sin interferencia de automóviles. Esta estrategia es aplicada por uno o varios ciclistas (normalmente los que convocan o los más experimentados) los cuales se paran enfrente de los automovilistas y de manera amable se les pide que esperen para que pase todos los ciclistas. Esta estrategia no implica que durante todo el paseo los ciclistas se pasen los altos, lo que sucede es que si parte del contingente pasa el semáforo en verde y en el transcurso cambia a amarillo y después a rojo se necesita parar el tráfico para que pasen todos los del contingente y no existan automóviles que partan la dinámica del paseo.

También *GDL en bici* comenzó con ciertos conflictos con otros grupos:

“Los del *paseo ciclista nocturno* nos odiaban, porque nos separamos de ellos y nosotros somos los más antiguos... cuando tenían un problema decían que *GDL* les mandaba boicotadores” Yariel Salcedo

En cierta manera la separación y la diversificación causa cierto enfrentamiento ante los diferentes, pero con el tiempo se fueron limando asperezas.

Ya después de 5 años ya no hay bronca, y yo creo que con el tiempo y la plática se va acomodando” Yariel Salcedo

Por último los inicios del grupo se encuentran relacionados con los problemas públicos de la ciudad:

“Mira (en los inicios) hubo gente que salía reivindicando al ciclista, había banda que le latía mucho lo de la ecología, la sustentabilidad, había banda que simplemente por moda, y a lo mejor es un ratito pero ya se le quedó la experiencia. Otra gente está buscando un cambio en la ciudad y cree que la bicicleta trae beneficios a la ciudad” Yariel Salcedo

En resumen, *GDL en bici* nace de una separación del “paseo de todos”, tienen conflictos con grupos ciclistas, presentan la propuesta de un boletín y realización de camisas etc, y se mantienen alejados de una supervisión gubernamental.

### **Apropiación del problema público**

La apropiación de los problemas públicos se da por implicación de la historia de vida de los entrevistados, por beneficios individuales como el metabolismo o la ética, por beneficios colectivos como los problemas de transporte público, el caos vial, la sustentabilidad de la ciudad, el significado educativo, con un cambio social y con imaginarios de que Guadalajara alguna vez fue un “pueblo bicicletero”.

En cuanto a la implicación individual Yariel Salcedo da cuenta que el ser ciclista urbano tiene que ver con su propia historia de vida desde la niñez.

... “yo ser ciclista urbano, usar la bicicleta como medio de transporte empecé desde que iba en quinto de primaria. Mi papá nos llevaba a la escuela que estaba como a dos kilómetros de la casa, mi papá nos llevaba en coche. Él me compró una bici desde muy chico, pero como nos llevaba a los dos, pues tenía que llevarnos en su camioneta, pero un día me acuerdo estaba desesperado de esperarlos para irnos, entonces tome la bici y dije –estoy cerquita-, y me fui. Después mi papá se dio cuenta que yo iba en bici y optó por llevar a mi hermana en bici”... Yariel Salcedo

El entrevistado también da cuenta que después en su vida tuvo que dejar de usar la bicicleta porque no checaba con sus entornos sociales tanto en la secundaria como en la universidad, por lo que tuvo que dejarla por la presión social más que por querer hacerlo. Además Yariel Salcedo comienza a usar la bicicleta por reconocimiento de ciertos problemas públicos como lo es el tráfico y la salud:

“Yo la utilizo (la bicicleta) por todas esas razones: porque me ahorro una lana, hago ejercicio y está bien porque en mi familia existen antecedentes diabéticos, y además ayudo a la ciudad, me encanta” Yariel Salcedo

También existe un reconocimiento sobre el problema del tráfico:

“El caos vial que existe en la ciudad, ya en Guadalajara las horas picos son casi todo el día, pues la bicicleta ayudaría mucho a que la ciudad no estaría tan contaminada”. Yariel Salcedo

Por otro lado Refugio Ruiz persigue un fin meramente colectivo en el ciclismo urbano y lo relaciona con la educación.

“El ciclismo urbano es puramente humanismo llevado a la práctica, y yo creo que todos los ciclistas urbanos hacen es el papel que muchos maestros hacen en la escuela, que es educarnos. El ciclista urbano educa con el ejemplo, porque a su vez que lo práctica lo promueve, porque cuando tu vas circulando por la calle, promueves lo que estás haciendo, que en este caso las mujeres lo potencializan al doble o al triple”. Refugio Ruiz

Esta idea del ciclismo como ejemplo o como educación es repetida por Yariel, aunque en él se advierte un discurso relacionado con Guadalajara como una metrópoli que se va educando poco a poco a través de: primero la vía recreativa, después los paseos ciclistas y por último ciclistas urbanos consumados:



“la vía recreativa es cómo el kínder, es para que la banda se anime, le pierda el miedo a la bici, es como las primeras clases de cómo moverse la ciudad, después luego existe banda que le queda la espinita y de repente escucha los paseos nocturnos y después descubre otra ciudad que no nada más es los domingos, sino que descubramos toda la ciudad, después de los paseos nocturnos alguna banda dice -yo la puedo usar todo el día a cualquier hora-. Es como una escuela o proceso, que comienza con la vía recreativa y que para mí ha culminado con gente que conozco que ha venido en coche y que ahora pasando todas las fase, ahora esta todos los días en su bici, pasando todas esas fases del ciclista en Guadalajara en la ciudad” Yariel Salcedo

En el mismo sentido dos comentarios advierten el fortalecimiento de que la bicicleta urbana se convierte en una excusa para la ciudadanización y para tratar los problemas públicos pero no únicamente desde el gobierno, sino que el gobierno tiene un papel de coordinador y la sociedad responde a ello:

“Yo creo que si le entramos con que el gobierno haga algo, no va hacer nada, yo creo que debernos posicionarnos entre la ciudadanía” Yariel Salcedo

...“Esto ayuda a empoderar no a la bicicleta sino al ciudadano, porque nosotros sabemos que la bicicleta es un símbolo nada más, lo que hay detrás es un ciudadano, no tanto los ciclistas, sino como el empoderamiento de la persona y no del objeto” Refugio Ruiz.

Sumado a la concepción de las acciones a favor de la bicicleta urbana como una escuela se nota, que existe una justificación de ambos que Guadalajara es una ciudad bicicletera por historia:

“decían que en la década de los 50 Guadalajara era conocido como un pueblo bicicletero” Yariel Salcedo

“Guadalajara puede ser una ciudad ciclista, que ya lo era por naturaleza, era un pueblo bicicletero, tenía ese mote por tradición” Refugio Ruiz.

Como conclusión de la apropiación del problema público, en los entrevistados se encuentra en el reconocimiento de los problemas sociales y de los beneficios del uso de la bicicleta, también persiste la idea de que Guadalajara al ser antes un pueblo bicicletero aún lo puede ser, esta idea justifica su actuar. Por último presentan una apropiación de los problemas y le dan un significado educativo y ciudadano, dado que entienden al

ciclismo urbano como una manera de educación colectiva, como un ejemplo, en donde el gobierno ha puesto su papel en la vía recreativa, pero que es un proceso que conlleva práctica de los ciudadanos para que realmente existan más ciclistas urbanos.

### **Recursos e incentivos organizacionales.**

En cuanto a recursos la organización recibe dinero de la publicidad de la revista “Ciudad en bici”, el ITDP les paga la mitad de la renta de la casa ciclista, reciben donaciones, venden suvenires y tienen un taller ciclista. La principal fuente de recursos es la revista “Ciudad en bici”, la cual fue evolucionando de ser un boletín a una revista formal con un tiraje de seis mil revistas mensuales, además de las descargas gratuitas de la misma por internet, esta estrategia permite por un lado ser repartida a diferentes establecimientos relacionados con el ciclismo urbano de la ciudad, y además presentar recomendaciones, puntos de vista, críticas de manera más extendida.

...“lo que nos da mucho y nos mantiene, bueno no tenemos muchos gastos, pero sí de la casa ciclista da gastos fuertes, es de la revista de GDL, porque nos da dinero de la publicidad, nos da dinero para la renta. Pero si nadie de aquí tiene sueldo, al principio poníamos dinero de nuestra lana, ahora ya no tanto, porque si nos movemos un poco, ahora las empresas privadas no dan recursos como pintura para las bicis blancas, la gente nos da papelería, a veces soltamos convocatoria, otras nos donan, para la casa nos han donado el refri, la cocineta, el tanque de gas” Yariel Salcedo

...”todos somos voluntarios, todos somos profesionistas, muchas veces nosotros ponemos de nuestro dinero, ahora tenemos una revista que salió en blanco y negro a dos tintas, y pagábamos la publicidad con la promoción de los talleres ciclistas (con los pequeños que hacen reparación y venta de bicicletas).

Hace dos años tratamos de profesionalizarla a la revista y de vender más publicidad, de llegar a un espectro mayor, fue ahí cuando tratamos de tener más publicidad, pero obviamente la revista creció y con ello también en los gastos. Ahora es a colores y se imprimen 6 mil ejemplares, que es mucho tomando en cuenta que no tenemos apoyo, ni dinero permanente, ahora si nos deja un apoyo, pero se va al mantenimiento de la casa.

Eso si tenemos políticas de no anunciar cualquier cosa, por ejemplo ahora que estamos en época electoral nos buscaron candidatos del PRI, de otro partidos políticos, con la bandera de apoyar la movilidad no motorizada y la ciclovías, y

hasta donde llega su visión, y no anunciamos bebidas transnacionales, no partidos políticos, en fin no anunciamos mucho”. Refugio Ruiz

### Imagen XIX: Portada de la revista “Mi ciudad en bici”



Fuente: Dir Yariel Salcedo, 2012, “Ciudad en bici”, Guadalajara

### Imagen XX: Publicidad en la revista GDL en bici



Fuente: Dir Yariel Salcedo, 2012, “Ciudad en bici”, Guadalajara, pp 19.

En cuanto a recursos materiales *GDL en bici* cuenta con la casa ciclista, la cual tiene el funcionamiento de taller mecánico, hostel para los ciclistas visitantes y una sala de juntas.

Los incentivos de pertenecer en *GDL en bici* pasan desde atender los problemas de la ciudad, exigir cambios en la forma de moverse hasta estar orgulloso de lo logrado.

“Yo creo que: uno porque les gusta andar en bici, dos están convencidos de que como va la ciudad está mal, vamos a un caos de ciudad, de ciudadanía, eso nos mueve mucho y cada uno da su granito de arroz” Yariel Salcedo

“El incentivo es que un grupo de siete amigos, creció a ser una de las organizaciones más importantes en una de las ciudades más importantes en materia de ciclismo a nivel nacional, es nuestro aliciente e incentivo para seguir haciendo cosas, el hecho de tener esta casa, que es un espacio físico también es un incentivo e invita a seguir adelante y seguir apoyo para esto, el hecho de recibir a 30 ciclistas extranjeros” Refugio Ruiz

En cuanto a su personal la mayoría trabaja en organizaciones civiles o en la academia, por lo que no dependen de los recursos que genere la asociación.

“En mi caso soy fotógrafo y trabajo en varios medios de comunicación, trabajo con varias agencias de noticias, otro compañero Eugenio es ingeniero de audio, Bernardo es ingeniero en sistema, Carmen Díaz trabaja en el ITESO, Margarita estudia la maestría en Praga, Yariel da mantenimiento en redes, y de los compañeros del taller Israel Rocha es egresado de artes visuales, acaba de llegar de Europa y es encargado del taller, mi pareja es socióloga y psicóloga y trabaja en una asociación civil, ella da terapia para adolescentes y adultos, otros compañeros pertenecen a otras A.C.” Refugio Ruiz

En conclusión mantienen recursos, incentivos y el personal permite la independencia del gobierno.

### **Objetivo y estructura**

Ya se mencionó que todo el personal de *GDL en bici* es voluntario, esto por un lado permite una estructura horizontal, pero por otro evita tener personal de tiempo completo y que existan proyectos a largo plazo, ejemplo de ello es que se menciona que muchos de los proyectos son abandonados porque los integrantes consiguen trabajo o tienen otra actividad, lo cual impide asistir y nada les garantiza fuera del compromiso social adquirido continuar, a pesar de esto la organización mantiene un objetivo claro, que es promover el ciclismo urbano.

“El objetivo principal es promover a la bicicleta como medio de transporte, se ha mantenido en los cinco años de GDL en bici. En cambio si ha cambiado los objetivos secundarios, existen veces que la relación del gobierno, otras a veces importa más la relación con otros grupos. Pero la casa ciclista es un objetivo que

hemos logrado, que ha sido un gran objetivo, el mantener este espacio, la educación es otro objetivo, pero como en Guadalajara en bici todos somos voluntarios, pasa que decimos “vamos hacer talleres de educación pero la pasa que la persona encargada ya consiguió chamba, ya se casó, por eso hemos podido mantener la dinámica de la bicicleta como medio de transporte. Pero las metas anuales nunca son rígidas, y si no se puede lo modificamos y lo sacamos”.  
Yariel Salcedo

### **Independencia organizacional y en acciones**

La organización no depende de ningún partido, ni gobierno, y esto se refleja en su línea editorial que imposibilita la propaganda electoral o gubernamental, sino que se encuentra enfocada a temas de transporte, además niegan haber cambiado apoyo político con gobierno o partido alguno, y no es una organización única permitida por el gobierno en la materia, por lo que se puede desechar una lógica clientelar-corporativa con esta organización.

El ejemplo de independencia en acciones más próximo se presentó cuando el gobierno Estatal en el 2011 construyó una ciclovía en cinco días en el periférico norte, y en la cual se esperaban que la promocionaran en la revista:

“Una vez cuando vialidad (del Estado) hizo la ciclovía en periférico norte, que es asco y le tiramos duro, tanto que se enojó el secretario de vialidad. Entonces pensaron que era algo personal, y le dije -yo traigo algo con lo que haces y haces mal, si haces algo bien bravo que bien-, entonces se enojó el secretario, y cuando me voy le digo que si le iba a entrar a la revista, y fue cuando me entregó un anuncio de la ciclovía de periférico norte. Y me dice -pues lo único que tengo, es eso o nada-, y pues nada. Yariel Salcedo

Hasta el momento la organización se ha mantenido alejada de los partidos, del control gubernamental y sus acciones en las rodadas, la revista y el taller mecánico son independientes.

## Relación con el gobierno

Ya se comentó un poco que el gobierno a través de la policía de Guadalajara intentó vigilar por seguridad a los ciclistas en los paseos nocturnos, sin embargo la relación no queda ahí, sino que con el tiempo se ha intensificado.

Una vez pasada esta etapa de vigilancia gubernamental, *GDL en bici* comienza a criticar ciertas acciones gubernamentales en el 2008, en concreto realiza manifestaciones en contra de la construcción de una cicloavía en la Calzada Independencia. La cicloavía estaba diseñada para ir en la banqueta, con lo cual se minaba el derecho al peatón y de cierta manera se catalogaba al arrollo vehicular como casi exclusiva del automóvil<sup>119</sup>. Y después de esta manifestación sucedida en el 2008, es que el gobierno municipal decide conformar un consejo de movilidad no motorizada para realizar acciones vigiladas por parte de organizaciones civiles.

“Nosotros lo que hacíamos era denunciar, periodicosos, en nuestro mismo boletín era denunciar cosas etc. Ejemplo alguna vez quisieron hacer una cicloavía en la banqueta de la calzada independencia, hicimos una manifestación en calzada independencia rodando, y a partir de eso el gobierno nos empezó a jalar”. Yariel Salcedo

El consejo reunió a las organizaciones civiles como *GDL en bici*, (DN), *Fijalajara*, *Bici 10*, *Colectivo Ecologista de Jalisco*, *Ciudad para Todos*, *Cita*, *Muévete por tu ciudad*, *Parlamento de colonias*, *Rescatemos Guadalajara*, *Movilidad Solidaria*, *Bici pública* y *Cámara Rodante*, además de asesores especializados del Instituto de Transporte y Políticas de Desarrollo, *Alta Planning* y *Walk and Bike for Life*, los cuales

---

<sup>119</sup> Documentos donde se puede encontrar el posicionamiento en contra de la Cicloavía de la Calzada Independencia son: Raul Torres, “Hacer las ciclovías en las banquetas podría generar incidentes con los peatones, advierten”, en la *Jornada*, domingo 27 de julio del 2008, México, 2008. Colectivo Ecologista de Jalisco, Ciudad para todos, Guadalajara 2020, Muévete por tu ciudad, GDL en Bici, Accede, Un Techo para México, Universidad de Guadalajara, ITESO, Instituto Jalisciense de la Juventud, “Pronunciamento ciclo vía calzada Independencia”, en línea [www.bici10.org](http://www.bici10.org).

decidieron junto con los gobiernos municipales y el estatal realizar *el Plan Maestro de Movilidad no Motorizada de la Zona Metropolitana de Guadalajara*.

“El plan maestro nació a partir del Consejo del Plan de Movilidad no Motorizada de Guadalajara, ahí en ese consejo nos empezamos a ubicar varios grupos ciclistas, grupos de arquitectos y grupos que tratan otras movilidades el tema de peatones y espacios públicos. Nos ubicamos y empezamos a trabajar en conjunto, en ello nació en una reunión la necesidad de un plan maestro, pues para construir ciudad es necesario construir un plano. Y exigimos que el gobierno haga un plan maestro, cómo el gobierno va tratar el problema de movilidad de los peatones y ciclistas Ahí está lo chistoso, de un consejo ciudadano municipal, incidió en el gobierno del Estado, que ahí importo mucho que el gobierno estatal y municipal eran del mismo partido, ahí el gobierno Estatal contrató a una consultoría e hicieron el Plan Maestro, pero eso si todos los grupos estuvimos vigilando, entre auditando y a aconsejando, hasta le tuvimos que entrar a la chamba de encuestas en los barrios, y siempre íbamos a los avances”. Yariel Salcedo

El resultado se tradujo que en menos de dos años estuviera listo el *Plan Maestro de Movilidad no Motorizada de la Zona Metropolitana de Guadalajara*, el cual siguió una lógica de participación ciudadana, las características de la población, el uso del suelo, el ingreso, la infraestructura, el transporte público, la forma en cómo se mueven los ciudadanos, para de esta forma diseñar corredores y distritos con alta demanda ciclista, beneficiar los viajes no motorizados, reducir emisiones y mejoramiento de calidad del aire y mejorar la salud mediante la actividad física, buscar un ahorro económico , eficiencia en los desplazamientos y recuperación de espacios públicos.

El Plan conlleva la construcción de ciclovías por toda la zona metropolitana, aproximadamente 1591 KM en toda la zona metropolitana. El cual tiene tres fechas 2012 como meta de corto plazo, 2020 como mediano plazo y 2030 como finalización. Su construcción se encuentra bajo la lógica de tener conocimiento de las necesidades del peatón, ciclista novato, mediano y experto, así como de construir ciclovías según la característica de la vialidad, ya sea cuando: los volúmenes vehiculares

altos o medios con camellones angostos o sin camellón se construye una ciclobanda o ciclovia a nivel intermedio de la banqueta. Cuando se construyen en camellones anchos la ciclovia pasa por el camellón, y cuando existen volúmenes y velocidades vehiculares muy altas se construye infraestructura ciclista exclusiva.

El plan fue de realización colectiva entre múltiples organizaciones y los gobiernos y, representó una manera de ver cómo sería la ciudad diseñada para el transporte no motorizado.

Lamentablemente la realización de la primera etapa que era del 2009 al 2012 no se realizó, esta etapa contemplaba 70 kilómetros de ciclovia, que corrían de Zapopan, pasando por Guadalajara y terminando en Tonalá<sup>120</sup>. Esta falta de acción según Yariel Salcedo de *GDL en bici* se debe a la alternancia partidaria en el ayuntamiento, de ser presidido por el PAN a cambiar por el PRI, con lo cual no se pretendía continuar algo realizado por otro partido:

“El Plan salió bien decente, aunque faltaron cosas, la bronca fue el gobierno, el plan se quedó solo en papel, se politizó también mucho porque el plan lo realizó el PAN, y hace casi tres años ganó casi todo el PRI, entonces no pasó nada, se politizó, ninguno de los gobiernos municipales lo querían, y estuvimos chingando que el gobierno de estatal del PAN pasara a los gobiernos municipales, luego los presidentes municipales dijeron “no me gusta”, y lo hicieron y centraron para hacer el Plan Maestro Integral de Movilidad, tan solo agregaron el integral por el transporte público y el coche, pero ya se van hasta el momento no lo han integrado, ya van dos años y medio que va ese plan y todavía no lo vemos”. Yariel Salcedo

Sin embargo, Yariel Salcedo no cree que el gobierno fuera diferente gobernado por el PRI o el PAN, sino que existían en los puestos de dirección Panista gente ciclista, como en su momento fue Gabriel Michel, un académico del ITESO que fue el encargado de la vía recreativa.

---

<sup>120</sup> Plan Maestro de la Zona Metropolitana de Guadalajara, pp 80



Con el gobierno del PRI, sin embargo, se nota un distanciamiento dentro del Consejo de Movilidad no Motorizada y un descontento con los gobiernos municipales, y esto se expresa en las declaraciones de Refugio y Yariel.

“Ya en los consejos nos vemos cada cuatro meses, nos vemos, recomendamos y no hacen nada, no toman las recomendaciones en cuenta, te dicen que si, luego te dicen que no, y ya, mejor el reto es ese que nos mantengamos como ciudadanía haciendo cosas”. Yariel Salcedo

... “se hizo una ciclovía en la avenida Washington, pero es de un kilometro y medio, pero el plan maestro cruza a toda la ciudad, Aristoteles (ex presidente municipal y ganador de las elecciones estatales del 2012) se sacó la foto y ya bien, y todavía estaba sin terminar, al final de año, se dijo la ciclo vía de Washington entra dentro del plan maestro, y dices chale solo la hizo para sacarse la foto” Yariel Salcedo

“El plan Maestro se quedó en un documento, después de esto vino las elecciones intermedias, anteriormente estaba posicionado el tema, ya se había hecho una ciclovía en federalismo, la hizo el PAN. Pero el PRI ganó (la elección del 2009 al 2012), y los partidos hacen mierda todo, y dijeron el plan no está listo, se gastaron un dineral, y el plan no era panista era ciudadano, porque todos participamos, después con el PRI hicieron otros estudios, no se ha hecho nada, no sé se lo robaron.

El Plan Maestro es un documento que queremos que se ejecute, ahora que haya un cambio de gobierno” Refugio Ruiz

En conclusión la relación entre *GDL en bici* con el gobierno municipal ha tenido encuentros y desencuentros para el tratamiento del tema de la bicicleta urbana.

### **Acercamiento a las formas de acción pública de *GDL en bici***

En su origen podemos notar una organización débil financieramente, más parecida a un movimiento social, pero con apropiación de los problemas públicos que trata los temas de la bicicleta urbana y se encuentra alejada del control gubernamental. En cuanto al gobierno se nota poco interesado ante las rodadas nocturnas, las cuales intentan tutelar. En esta etapa que va del 2007 al 2008 se presenta una acción pública de muy baja intensidad, pues la organización civil juega más un papel de movilización social en

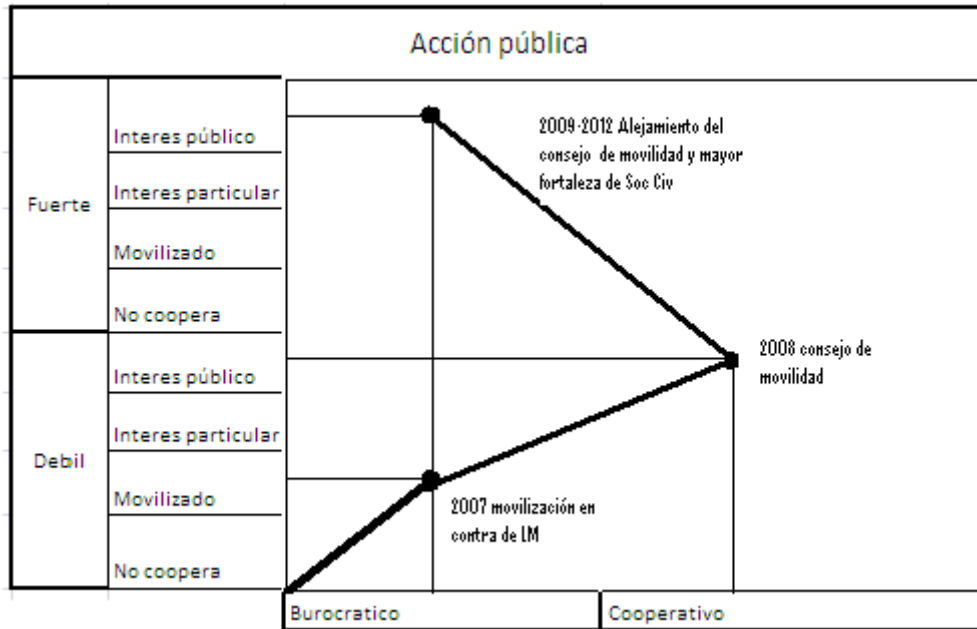
mucho con fines recreativos y el gobierno se describe como un gobierno que intenta velar por la seguridad de las personas.

En 2008 ante una manifestación en contra de la acción de construcción de una ciclovía en la banqueta en la Calzada Independencia se decide integrar en consejo de movilidad, el cual se genera un espacio de dialogo. En dicho consejo se decide hacer un plan para la movilidad no motorizada, sin embargo, la realización del plan no fue gratuita o solo por voluntad política, sino que dependió de la fuerza de presión de las organizaciones sociales y entre ellas los grupos ciclistas. La realización del Plan Maestro de Movilidad Urbana no Motorizada significó un punto de encuentro de participación entre organizaciones civiles y el gobierno, en donde se definieron prioridades. En esta etapa encontramos con que *GDL en bici* presenta propensión a cooperar junto con el gobierno, en este punto se da el mayor grado de intensidad en la acción pública, pues tenemos a ambos actores cooperando y una organización civil fortaleciéndose, por lo que se tiene una acción pública de mediana intensidad o gobernanza débil, pues solo representa un punto de cooperación.

Por último en el 2009 se presentó la alternancia partidaria, lo que hizo que el Plan Maestro de movilidad no motorizada diera un paso para atrás, y la cooperación con el gobierno se distanció y comenzó a tener ciertos problemas con el director de la vía recreativa, esto sumado a la no realización de lo planteado y un consejo de movilidad que se reúne a cuenta gotas son indicadores de una acción pública de baja intensidad, la cual es dominada por el gobierno en donde las organizaciones civiles tienen poco margen de negociación. Sin embargo, en estos años *GDL en bici* se fortaleció mediante la profesionalización de la revista “ciudad en bici”, el mantenimiento inicial de la casa ciclista, la realización del segundo congreso nacional de ciclismo urbano en 2009, el mantenimiento de su

independencia en acciones y realización de trabajo en rodadas con nuevos grupos ciclistas.

**Tabla VIII: Acción pública en *GDL en bici***



Fuente: Elaboración propia

Por tanto, se ha presentado tres formas de acción pública, en un primer momento en 1997 una acción pública de muy baja intensidad dominada por el gobierno a pesar de la movilización social, en una segunda etapa se pasa a una acción pública de mediana intensidad o gobernanza débil, en ella se conforma el Consejo de Movilidad y el Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada, y en un tercer momento pasando las elecciones del 2009 se tiene una acción pública de mediana intensidad, con una organización civil fuerte y un gobierno jerárquico-burocrático, esto porque el Consejo de Movilidad que era el espacio de diálogo gubernamental se debilitó y se fortaleció *GDL en bici* en recursos (casa ciclista) como en acciones (revista ciudad en bici).

En concreto *GDL en bici* ofrece una perspectiva de fomento del ciclismo urbano desde la visión de que cada ciclista urbano educa con el ejemplo, si

bien se apropia del problema público *GDL en bici* lo hace desde la perspectiva de una ciudad educadora. La organización discute con los funcionarios cómo debería ser una ciudad educadora en sus programas, en especial la ciclovía recreativa, se opone a acciones que considera inadecuadas como la ciclovía en periférico norte, pero coopera con aquellas que considera bien realizadas.

En conclusión *GDL en bici* aporta desde la apropiación del tema de la bicicleta urbana una posición de ciudad educadora, la cual se expresa tanto en la relación con el gobierno como en sus acciones sociales. Es una organización que aún falta que se fortalezca, en especial financieramente para contar con personal de base. Y por otro lado aunque no se puede constatar completamente que sea jerárquico o por cooperativo si se puede dar un primer indicios de que la institución municipal en especial en este último trienio le faltó entablar una relación más directa con los grupos ciclistas, le faltó asumirse como insuficiente, pues las acciones de desconocimiento del *Plan Maestro de Movilidad Urbana no Motorizada*, la realización de una ciclovía con costos similares a una cuatro veces más grande, y llamar ciclovía a una obra que no la contempló (ciclovía de Lázaro Cárdenas) nos habla que existió en el último trienio un alejamiento con los grupos ciclistas.

### **3.1.2.- Al teatro en bici**

En el año del 2009 ya existían varios paseos ciclistas, y las organizaciones bicicleteras ya tenían un espacio de dialogo con el gobierno, en este escenario la organización al teatro en bici resultó una propuesta que vendría a enriquecer el espacio de la propuesta social.

Los problemas públicos que se tratan con el uso de la bicicleta de manera colectiva como lo son la movilidad, la contaminación y el rescate del

espacio público en esta organización se toman en cuenta y se suman con el aspecto cultural. Dado que el uso de la bicicleta potencializó relaciones para que se conformará esta organización civil, que superó los márgenes de un simple paseo ciclista y que no se manifestó mediante críticas a lo realizado en materia de infraestructura por parte del gobierno, sino que encontró mecanismos independientes de construcción de una agenda colectiva con organizaciones privadas, colectivos y gobierno.

### **El nacimiento de al teatro en bici<sup>121</sup>**

Al teatro en bici nace en julio del 2009 cuando Alberto Mejorada Eller director de la revista Esenofilia decide convocar a espectadores para la obra “Del corazón y otras viseras”, la dinámica fue sacar una convocatoria por periódicos, blogs y diferentes espacios de organizaciones de ciclismo urbano para que la gente asistiera gratis si se iba en bici, para ello se convocó en la plaza liberación y se recorrería hacia el teatro Larife.

La dinámica gustó, dado que asistieron cerca de 100 personas, por lo que se decidió replicar los siguientes meses, y según Alberto Mejorada esto triplico el número de asistentes<sup>122</sup>. Después en octubre se convocó a las personas al proyecto de *bicinema* del mismo *Al teatro en bici*, esto para asistir al festival internacional de cine de mujeres, después el proyecto creció pues esta organización junto con el periódico informador lograron realizar el primer sistema de bicicleta pública de Guadalajara, que consta del préstamo de 200 bicicletas, entre otras acciones.

En conclusión *Al teatro en bici* se conformó de una manera casi espontanea de una convocatoria para asistir al teatro, la propuesta fue gustando tanto a los asistentes como a los grupos culturales independientes, pues se permitía

---

<sup>121</sup>Entrevista con el director y fundador de la organización Alberto Mejorada Eller

<sup>122</sup> Vease Rebeca Pérez, “Acuden el martes más de cien personas a la primera jornada de Al teatro en Bici”, en *Mural*, 30 de julio del 2009; Notimex, “Acuden centenar de ciclistas “Al teatro en Bici”, en *Terra*, 29 de Julio de 2009.

que existiese una mayor difusión de lo realizado en esta materia en Guadalajara. Actualmente *Al teatro en bici* es una organización referente que como veremos logra articular distintos proyectos independientes de otras organizaciones, ya sea colectivo de teatro, organizaciones privadas como cafés, restaurantes y de manera subsidiaria al gobierno.

### **Apropiación del problema público**

Alberto Mejorada Eller director y fundador ubica los problemas de movilidad, contaminación y resalta la necesidad de una ética vial, en donde se conozca los derechos y obligaciones de cada actor en el momento de movilizarse.

“Creo que abonamos a una movilidad sustentable, donde cabe un coche caben 15 bicicletas, a suerte que esto se vaya contagiando y cada vez existan más ciclistas urbanos, pues los beneficios en la sociedad son muchísimos el primer beneficio es dejar el coche, y en eso está en el ahorro de combustible, en no contaminar, si no vas hacer algo por el medio ambiente, de menos no se contamina, y si bien no por subirte a la bici quiere decir que abonaste al medio ambiente si quiere decir que no contaminaste”.

... “yo creo que los ciclistas necesitamos pensar más en la ética vial, yo creo que en la ética vial es un tema general en el que ese es un tema en el que todos la regamos, ciclistas, automovilistas y peatones”

“En cuanto a los ciclistas tu los puedes ver de aquí para allá, en sentido o en contrasentido, y es necesario en pensar en normativa, y, sobre todo en ética, a razonar en que aquí no me toca estacionar, el paso peatonal se tiene que respetar, en plancha peatonal se tiene que bajar de la bici, o no tengo que tomar una bici que no es mía, esas cosas se tiene que trabajar”. Alberto Mejorada

Lo mencionado por Alberto Mejorada se nota al momento de asistir a los eventos de *Al teatro en bici*, pues la manera de rodar es calmada, se respeta todos las señalizaciones de tránsito e incluso casi no se realiza la estrategia de bloqueo, por lo que el grupo puede tener separaciones e incluso autos en medio del paseo, aunque esto se compensa al tener un sistema de resguardo para a los niños, personas nuevas o con poca experiencia, en donde personal de *Al teatro en bici* está al pendiente de ellos.

La forma de rodar de al teatro en bici no se expresa una forma contestataria, sino que se nota una convivencia del uso del espacio público de la calle tanto de ciclista a ciclista como con los automovilistas, por lo que va de acuerdo con lo mencionado de la ética vial.

Por otro lado también se trabaja el tema cultural y de reconocimiento de la ciudad, esto tanto en la acción de cada martes y jueves que consta de asistir a un evento cultural (ya sea al teatro o para ver una película), como en el programa en la acción denominada “llegare pedaleando” que consta de puntos para canjear por productos como libros, material para la bicicleta etc, y que se dan por la visita de establecimientos que tenga convenio con *Al teatro en bici*, los cuales tienen que ser visitados en bicicleta.

Por lo que la apropiación del problema público existe y se manifiesta en sus acciones y en un sentido de convivencia vial, y de reconocimiento de la ciudad no solo pedaleando sino incentivando el comercio local.

### **Recursos e incentivos organizacionales**

Los recursos de *Al teatro en bici* vienen de cuatro fuentes: 1) la iniciativa privada, 2) la Universidad de Guadalajara, 3) gobierno municipal y estatal y 4) donaciones.

La organización funciona como red, dado que depende de la relación con patrocinadores diversos que a su vez se promocionan al pertenecer a las acciones de *Al teatro en bici*. Un ejemplo es el periódico informador por medio de un contrato de comodato dotó a la organización de bicicletas para que se pudieran prestar de manera gratuita, pero, para ello en las bicicletas tenía que existir propaganda de dicho periódico.

Los patrocinadores de la organización son diversos, y van desde cafeterías, restaurantes, talleres mecánicos de bicicleta, bares, centros culturales hasta ópticas y un dentista.

## Imagen XXI: patrocinadores de al teatro en bici en su acción de “llegaré pedaleando”

**LLEGARÉ PEDALEANDO...**

**GANA BICIVALES POR LLEGAR EN BICI A ESTOS LUGARES**

**ARTE Y CULTURA**

TEATROS Y CENTROS CULTURALES			
TEATRO EXPERIMENTAL	INDEPENDENCIA SUR	5/N	LA MUROSA
BULBO ROCK	MADERO	462	CENTRO
PORCELAIN	JUSTO SIERRA	1967	AMERICANA
RENDEZ VOS	LIBERTAD	1989	AMERICANA
BARCELONA	MORELOS	1491	AMERICANA
EL RINCON DE LOS PLACERES	MADERO	692	CENTRO
ROJO CAFE	J. GPE. ZUÑO	2027	AMERICANA

CAFES Y GALERIAS			
CAFE ANDALUCIA	AV. FEDERALISMO	444	MEZQUITA CENTRO
QUIMERA CAFE	LOPEZ COTILLA	1080	AMERICANA
LA ESCONDIDA ART WORKS	JUSTO SIERRA	9	AMERICANA
CALLI CAFE	PRADO	92	AMERICANA
LAURA VINTAGE	AV. LA PAZ	1140	AMERICANA
ANDRE BERTON	JUAN MANUEL	116	CENTRO
EL JARRO CAFE	CHAPULTEPEC	197	AMERICANA
EL CAFE	LIBERTAD	1118	AMERICANA
LA SELVA	LOPEZ COTILLA	2008	ARCOS VTA
CHAI	AV. VALLARTA	1609	AMERICANA
ESTACION DE LULIO	LIBERTAD	1980	AMERICANA
CAFE BOPTIQUE TEATRO	DEGOLLADO ESQ. BELLA	5/N	CENTRO

PAPELERIAS			
CAYAC	8 DE JULIO	181	CENTRO
MONAX ARQUITECTURA	COLONIAS	218	AMERICANA

**ALIMENTOS**

RESTAURANTES			
BOCA DEL CIELO	MORELOS	1648	AMERICANA
PIZZA LOVE	PRISCILIANO SANCHEZ	606 A	CENTRO
LONCHE PRADO	PRADO	86	AMERICANA
EL JARDIN	AV. LA PAZ	1668	AMERICANA
LAS ALITAS VTA.	AV. VALLARTA	2461	ARCOS VALLARTA
PUNTO PASTA	AV. LA PAZ	1618	AMERICANA
AL CHIPOTLE	AV. VALLARTA	1467	AMERICANA
CALIGARI	JUAN MANUEL	1406	SANTA TERE
La Insalata Verdi	JUAREZ	799	CENTRO

COMIDA			
FRITTOMISTO	LOPEZ COTILLA	1826-2	LA FALLETTE
AL CHIPOTLE	AV. VALLARTA	1467	AMERICANA
TUDO DE POLLO	PRISAS	26	CENTRO
LOS TAJUITOS	LOPEZ COTILLA	1479	MODERNA
CARNICERIA CORONA	OBREGON	2224	CENTRO

**DEPORTE Y SALUD**

OPTICAS			
INNOVA VISION	AV. VALLARTA	646-A	CENTRO
MEDICAL VISION	OCAMPO	131	CENTRO

DENTISTAS			
DENTALL	CALZ. INDEPENDENCIA	1608-D	INDEPENDENCIA

**PASEOS CICLISTAS**

AL TEATRO EN BICI	AV. VALLARTA Y MARCOS CASTELLANOS	ESQ.	CENTRO GUADALAJARA
METROPOLITANOS EN BICI	INDEPENDENCIA Y LEON DE SEP.	ESQ. NORTE	RECIENDEAL DEL PARQUE
ATEB ZAPOCAN	MINO OBREGON / GPE Y TEPEYAC.	VAREZ CHAPALITA	CHAPALITA ZAPOCAN
PARCO NOCTURNO TLAQUEPAQUE	PILA SECA	FUENTE	TLAQUEPAQUE CENTRO

**TALLER BICIS**

ROLLWAY	INDEPENDENCIA	370	ESTANCIA
DNE BIKE	WASHINGTON	2041-A	MODERNA
CICLOJAL	20 DE NOVIEMBRE	208	ARALCO CENTRO

**GIMNASIOS**

COMUDE	COMUDE	COMUDE	COMUDE
--------	--------	--------	--------

**ENTRETENIMIENTO**

BARES			
MOHANE	MARCOS CASTELLANOS	114	CENTRO
PARA DE SUPER	ARGENTINA	66	AMERICANA
NO LAS CULPO	PEDRO MORENO	1078	CENTRO
CARLITOS	JUAN MANUEL	1640	AMERICANA
AFTER OFFICE	LOPEZ COTILLA	1471	MODERNA
SANTIBERO 40L	8 DE JULIO	162	CENTRO
VALENTINA 13	AV. VALLARTA	2466	ARCOS VALLARTA
ROJO BAR	MARCOS CASTELLANOS	60	CENTRO
CLICKAPE	LOPEZ COTILLA	767	AMERICANA

BOOTS SHOP'S			
AMERICA SKATE SHOP	LOPEZ COTILLA	496	CENTRO
BOYRIDA (Incienso, Resacas, y Accesorios)	MARCOS CASTELLANOS	70	CENTRO
Peyto Mango	Av. Vallarta	2440 D-16	ARCOS VALLARTA

**CANJEA TUS BICIVALES POR ACCESORIOS PARA TU BICI, LIBROS Y ENTRADAS A ESPECTACULOS**

CANJEA TUS BICIVALES POR PRODUCTOS PARA TU BICICLETA, LIBROS Y ENTRADA A ESPECTACULOS, EN EL MODULO DE AL TEATRO EN BICI A.C., PARQUE DE LA REVOLUCION, VALLARTA Y MARCOS CASTELLANOS. CONSULTA TERMINOS Y CONDICIONES EN FACEBOOK.COM / LLEGARE PEDALEANDO

Fuente: Al teatro en bici

En cuanto a la Universidad de Guadalajara, los recursos vienen tanto del convenio para que estudiantes realicen su servicio social, como de la difusión de los eventos y colabora para la puesta de obras teatrales.

El apoyo gubernamental por otro lado se da tanto con la colaboración con instancias culturales, pero sobre todo se da por permisos, el más relevante



fue el de permitir que 15 cajones de estacionamiento de automóviles se convirtieran en cicloestacionamientos y en un lugar en el parque revolución para que la organización realizara sus actividades.

**Imagen XXII : Biciestacionamiento y stand de al teatro en bici.**



Fuente: elaboración propia

En cuanto a los incentivos organizacionales, estos son el intercambio mutuo con otras organizaciones, el reconocimiento de la ciudad y de eventos culturales de colectivos independientes.

**Independencia organizacional y en acciones**

Al teatro en bici no depende de organizaciones estatales ni de algún partido político, sus recursos son diversificados, ahora en cuanto a sus acciones se muestra independencia porque no dependen de la acción gubernamental.

Algunas de las acciones de al teatro en bici son:

- 1) Préstamo de bicicletas: el préstamo de bicicleta en esta organización se realiza por iniciativa propia y con base en bicicletas patrocinadas. Los préstamos son gratuitos.
- 2) Recorridos martes y jueves: al teatro en bici si bien ha realizado convenios con las direcciones de cultura para realizar sus eventos de

aniversario no depende para que cada martes y jueves convoquen para asistir al teatro, al cine o lugares de cultura independiente, sino que estos eventos se agendan con antelación con los colectivos, universidades o con los lugares que se plantean visitar.

3) *Bicivales* o *llegaré pedaleando*: esta acción consiste en una red de lugares los cuales se da vales al llegar en bicicleta a cada uno de ellos y estos son cambiados por material mecánico para la bicicleta, libros, entrada a espectáculos, o servicios como un mes de gimnasio o cenas, etc.

### Imagen XXIII: Sistema para canjear bicivales





**LLEGARÉ  
PEDALEANDO...**

**CANJEA TUS BICIVALES POR  
ACCESORIO PARA TU BICI,  
LIBROS Y ENTRADAS A ESPECTACULOS**

CICLISMO		
1	HORA DE PRÉSTAMO DE BICI (CUALQUIER DÍA DE LA SEMANA)	85 BICIVALES
2	PARCHADO DE BICI (PARCHÉ E INSTALACIÓN)	10 BICIVALES
3	PLACA REFLEJANTE PARA BICI	16 BICIVALES
4	CAMPANA PARA BICI	25 BICIVALES
5	REFLEJANTE PIE	30 BICIVALES
6	CÁMARA IMPERIO	45 BICIVALES
7	LUZ TRASERA PARA BICI (E CAMBIOS)	50 BICIVALES
9	CADENA PARA BICICLETA (CON INSTALACIÓN)	60 BICIVALES
10	LUZ DELANTERA PARA BICI (E CAMBIOS)	80 BICIVALES
11	MANTENIMIENTO A TU BICI	100 BICIVALES
12	CHALECO REFLEJANTE	110 BICIVALES
13	CAMBIO DE LLANTAS	240 BICIVALES
14	CASCO MEMBRÉSIA ATEB 2012	400 BICIVALES
15	BICICLETA TIPO SCHWINN RODADO 26"	2.000 BICIVALES


ARTE		SERVICIOS			
16	Libro del Fondo de cultura (infantil)	50 Bicivales			
17	Boleto para espectáculo en el teatro (mares)	80 Bicivales			
18	Novela de nuestra colección EDAF	90 Bicivales			
19	Espectáculo en el Teatro Experimental	150 Bicivales			
20	Cuentos de ciclistas (libro EDAF)	160 Bicivales			
21	50 años Teatro Experimental (libro cultura udg)	230 Bicivales			
			22	Mes de gimnasio	200 Bicivales
			23	Cena para dos	300 Bicivales
			24	Consulta y blanqueamiento dental	350 Bicivales
			25	Examen de la vista y lentes	500 Bicivales





**-Al Teatro en Bici  
-Llegaré pedaleando**

Consulta términos y condiciones



CANJEA TUS BICIVALES POR PRODUCTOS PARA TU BICICLETA, LIBROS Y ENTRADA A ESPECTACULOS, EN EL MÓDULO DE AL TEATRO EN BICI A.C., PARQUE DE LA REVOLUCIÓN, VALLARTA Y MARCOS CASTELLANOS. CONSULTA TÉRMINOS Y CONDICIONES EN FACEBOOK.COM / LLEGARE PEDALEANDO

Fuente: *al teatro en bici*

3) El recorrido de las campanas: esta acción consistió en intercambio de donaciones de juguetes para niños huérfanos del hospicio cabañas por campanas para bicicleta.

### **Objetivo y estructura**

El objetivo de *Al teatro en bici* es fomentar el uso de la bicicleta mediante el fomento de la cultura artística, en cuanto a su estructura se divide en: 1) personal de servicio social que viene del Centro de Artes Escénicas de la Universidad de Guadalajara, ellos se rolan en los servicios, a veces están en el préstamo de bicicletas, otras ayudan e conseguir contactos para próximos eventos y durante el trayecto los más experimentados auxilian para que salga adecuado. 2) personal que forma parte permanente de la organización, los cuales son voluntarios y se dedican al teatro, pintura o música.

### **Relación con el gobierno**

A diferencia de *GDL en bici*, *Al teatro en bici* no es una organización que participe en los consejos de movilidad, ni es una organización que trabaje en el diseño de la ciudad, sino que realiza proyectos mediante la formación de una red, y de la cual el gobierno solo forma parte de la red ya sea mediante la difusión o mediante otorgar permisos.

*Al teatro en bici* si manifiesta su descontento uniéndose a rodadas que demandan una ciudad diferente en cuanto a la movilización, como lo es la rodada del día mundial sin auto, o la rodada del *World Bike Naked Ride*, sin embargo, esto lo realizan por ayuda al movimiento ciclista en general, por lo que no es una organización que critique directamente a las acciones del gobierno en materia de infraestructura, sino es una organización que propone independientemente formas de fomento al uso de la bicicleta y que trata de tener una relación de cooperación con el gobierno en pequeñas

acciones y permisos, de tal manera que se considera que están realizando acciones que construyen relaciones en torno al uso de la bicicleta, estas acciones podrían ser replicables por el gobierno para fomentar su uso.

Además es una organización que no se encuentra posicionada con ningún partido político, sino que reconoce que necesita del gobierno para sus acciones.

“Nosotros somos una asociación civil que le va exigir y le va a pedir al que están en el gobierno, no nos interesa que llegue el PAN, PRI o PRD, nosotros como ciudadanos vamos a exigir que nos apoyen porque estamos haciendo su chamba, porque se necesita hacer algo por la movilidad sustentable, por el ambiente y por la cultura.” Alberto Mejorada

*Al teatro en bici* recibió ayuda del gobierno en cuanto al otorgamiento de permisos para la transformación de 15 estacionamientos de automóviles en el parque revolución en el lugar en donde actualmente prestan bicicletas, pero también han tenido relación en la conformación de eventos culturales, los cuales afirman que se hacen de manera muy lenta y burocrática, por ello en el requerimiento de ayuda en lugar de realizarse con el director de área se realizaban directamente con el presidente municipal.

### **Acercamiento a las formas de acción pública de “al teatro en bici”**

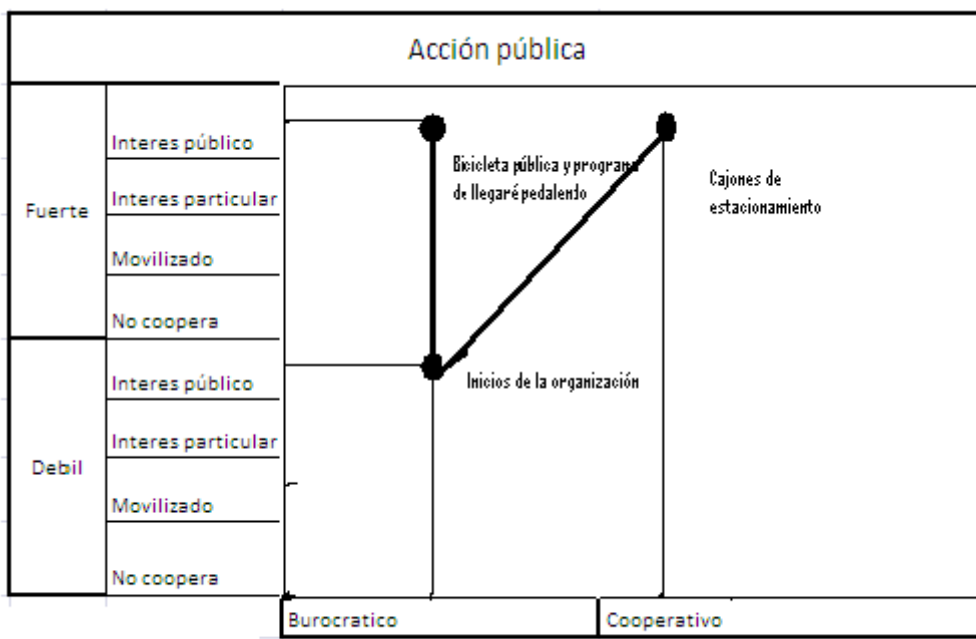
La relación con el gobierno de *Al teatro en bici* no se efectúa en el marco de algún programa gubernamental, sino que hasta el momento se denota una relación que aunque cumpla con requisitos administrativos es una relación bastante informal y directa con el personal de las organizaciones gubernamentales municipales.

Si bien la organización logró espacios para realizar sus actividades y se han llegado a acuerdos para la realización de actividades conjuntas con el gobierno municipal, esto no quiere decir que alcanzarán una relación formal de gobernanza, sino que en algunos momentos y acciones se ha

dato cooperación administrativa, faltando sobre todo un diálogo en espacio formal y de política pública, por ello, en el siguiente esquema parece alcanzar en el punto de la donación de los cajones de estacionamiento a un esquema de gobernanza, sin embargo, falta realmente aspectos más formales y duraderos.

**Tabla IX**

**Acción pública en Al teatro en bici**



Fuente: elaboración propia

En resumen *al teatro en bici* inicia con una acción pública de baja intensidad, y de ahí se bifurca dos acciones públicas, la primera es una intensidad alta de acción pública o de gobernanza pero es muy coyuntural, y se encuentra en la donación de espacio en el parque revolución para *al teatro en bici* para la realización de sus actividades. El siguiente punto de regulación muestra una acción pública de mediana intensidad, en donde se presentan los programas de *al teatro en bici* los cuales interviene solo de manera subsidiaria el gobierno.

Lo interesante de esta organización en términos de acción pública, entendida como la forma en que la sociedad encuentra solución a sus problemas es que el tratamiento de los problemas públicos lo realiza de manera de red, en donde se fomenta el uso de la bicicleta en conjunto con actividades culturales (las actividades de los martes y los jueves) y de descubrimiento de la ciudad (la actividad llamada “llegaré pedaleando”), por lo que la aportación de la acción pública es más bien independiente más que con una acción pública cooperativa con el gobierno. Se considera que si el gobierno municipal de Guadalajara, el del estado de Jalisco o el de algún otro estado pudieran replicar las estrategias de *Al teatro en bici* (que por el momento son pequeñas tomando el tamaño de Guadalajara) y aplicarlas como una política pública con ayuda y asesoramiento, podrían potencializar al ciclismo urbano de una manera barata y con reconstrucción social.

En conclusión, *al teatro en bici* es una organización que se fortalece por el gran número de patrocinadores y formas de acción en lo público. Sin embargo, en términos de acción pública cooperativa las acciones coordinadas con el gobierno no se encontraron en el ámbito de una política pública y se saltaban las instancias gubernamentales para lograr tener presencia con el presidente municipal, por lo que en este aspecto el diálogo y la negociación no se dieron mediante mecanismos formales de participación, sino por un diálogo directo. Por lo que en términos de acción pública cooperativa gobierno-organización civil se encuentra en dos tipos, una de mediana intensidad con posibilidades de mejorar, y otra que toca la acción pública cooperativa, dado que los mecanismos de participación gobierno-organización civil se realizan bajo un esquema de pequeñas acciones más que en un ambiente de política pública. Esto no quiere decir que no existan posibilidades de que en un futuro se dé una acción pública

por gobernanza, sino que en estos tres años de vida de *Al teatro en bici* las acciones de mencionada organización no han estado enfocadas a la participación en la resolución de problemas públicos con el gobierno, sino que se han centrado a la acción social y que hasta el momento le ha dado resultado para conocer más de 30 espectáculos escénicos, los cuales han sido visitados por más de 20 mil personas<sup>123</sup>.

### **3.2.-Ciudad de México entre el tráfico y el tránsito de una de las ciudades más grandes del mundo**

Cuando se comenzó el trabajo los viajes realizados por el presente investigador en bicicleta eran en el oriente de la Ciudad de México, eran menores a 4 kilómetros y se realizaban por calles (no por avenidas, ni ejes viales). Un poco de temor a las avenidas, a la inseguridad y la percepción de peligro tanto por los automóviles como por un posible robo se mantenían presentes, y es que por muchos años se conformó la idea de que la Ciudad de México es insegura para el ciclismo como medio de transporte, de que la ciudad no fue diseñada para bicicletas, la idea de la inmensidad del tamaño de una ciudad de 8 millones de habitantes (de 20 millones si lo sumamos con la zona metropolitana) impide que sea un transporte factible, sumado a ello se tiene en consideración que los automovilistas no son pasados por exámenes para tener derecho a conducir.

Ante estas ideas no podía continuar con la investigación sin antes no podría percibir las ventajas reales y desventajas del uso de la bicicleta en una ciudad como la de México, y así poder trabajar sin el sesgo del entusiasmo ni del miedo, para ello se recurrió usar seriamente a la bicicleta para cualquier viaje de la vida cotidiana, desde ir a realizar las compras en centros comerciales, mercados y tianguis que no representaban más de 3 kilómetros, pasando por ir a la universidad que no queda más de 5

---

<sup>123</sup> Informador, “Alberto Mejorada: camaleón del teatro”, en *Informador*, 24 de julio del 2012.

kilómetros, y después de casi nueve meses me atreví a viajar ir más de 15 kilómetros, empecé a asistir todos los domingos al paseo dominical que se realiza en el centro de la ciudad y comencé a notar diferencias entre el paseo y el uso de la calle.

Antes de comenzar con el trabajo sabía andar en bicicleta, pero de manera muy básica, por lo que se tuvo que aprender a enfrentarse a las avenidas, ejes y al trazado vial<sup>124</sup>. La modificación de la percepción sobre el ciclismo urbano en la Ciudad de México me cambio poco a poco, el tomar un eje vial que en las primeras veces parecía muy peligroso con el tiempo se volvió sencillo, el ir hasta del extremo oriente del Distrito Federal como es la zona de Santa Martha Acatitla al centro la ciudad de parecer un viaje que solo en transporte motorizado se podía lograr en una hora se convirtió en un viaje en bicicleta que incluso resultó más rápido que en transporte público, se aprendió a plantear rutas, a el porqué de llevar herramientas y material adecuado para rutas largas, cómo evitar llegar sudado, cómo cuidar una ropa formal, cómo vestirse en la noche, cuando llueve o cuando hace mucho calor, al porqué del casco<sup>125</sup>, de los guantes, de los chalecos, las luces, y sobre todo se aprendió la interacción con los automovilistas<sup>126</sup>. También se comenzó un conflicto interno sobre el diseño de la ciudad de México, se comenzó ver que el diseño de la ciudad no tiene mucho sentido para los peatones, y en especial para los minusválidos, adultos mayores y niños.

En perspectiva la Ciudad de México según el INEGI por cada 10 personas existen 4.7 autos, sin embargo la Encuesta Origen Destino para la Zona

---

<sup>124</sup> Esto en Guadalajara no fue tanto problema, pues cuando se realizó el trabajo de campo en la ciudad tapatía ya se contaba con la experiencia de enfrentarse a las avenidas de la Ciudad de México y además resultaba mucho más sencillo plantear rutas.

<sup>125</sup> Este punto es muy controversial entre los grupos ciclistas, dado que algunos argumentan que el casco es un elemento necesario de seguridad, mientras que otros argumentan que aleja a la gente del ciclismo urbano, dado que hacen ver como complicada ésta forma de tránsito.

<sup>126</sup> No todas las experiencias fueron satisfactorias, el robo de la bicicleta, algunos cerrones de automovilistas y de camioneros, comentarios insultantes fueron parte también de las experiencias.



Metropolitana de la Ciudad de México del 2007 nos dice que el 29% (6,278,824) de las personas se traslada diariamente en automóvil, y en bicicleta se solo el 2% (433,981),y si bien la mayoría se moviliza por transporte público (14,811,970), esto no garantiza una seguridad vial, pues a pesar de que en el reglamento de tránsito en su artículo primero se establezca que la prioridad del espacio público sean los peatones y ciclistas lo cierto es que la ciudad tiene poca infraestructura para circular en bicicleta, se tiene una percepción de peligro y además se realizan más obras viales a favor del automóvil.

Pero a pesar de que la ciudad de México sea una de las ciudades más pobladas del mundo, a pesar de que tiene un crecimiento mayor de automóviles que de personas se puede conducir con relativa facilidad siempre y cuando uno le pierda el miedo a la calle, empiece a adquirir experiencia, se informe adecuadamente y sepa tomar el derecho de usar el espacio público.

Entrando en el contexto de los grupos de ciclismo en la ciudad de México se han presentado diversos. El primer grupo de ciclismo urbano en la Ciudad de México que tuvo impacto se llamó *movimiento bicicletero*, ellos realizaban paseos los domingos de Chapultepec al Zocalo, y del parque hundido (al sur de la ciudad) a la estación del tren Buenavista (centro de la ciudad) en el año de 1989, entre sus demandas estaba la construcción de una ciclovía en las antiguas vías del tren a Cuernavaca (la cual se construiría décadas después en el sexenio de Andrés Manuel López Obrador en el 2002). Pero, lo que se logró fue la construcción de una ciclovía en a avenida Insurgentes.

*Movimiento bicicletero*, sin embargo, no logró mantenerse y en 1998 surge el grupo de ciclismo urbano *Bicitekas*, el cual conjuntó a personas que participaron en *Movimiento bicicletero*, y el cual ha logrado mantenerse y

se ha desarrollado gracias a los paseos nocturnos, un seguimiento constante de sus integrantes, proyectos como la *casa Biciteka* y la incidencia en acciones gubernamentales.

Del 2006 al 2012 la Ciudad de México cuenta con una diversidad de grupos ciclistas, sin embargo, muchos de ellos se encuentran concentrados en el centro y sur de la ciudad, si uno vive alejado tarda más en llegar al paseo o al evento que el tiempo que tarda en hacer el recorrido, además si es un paseo nocturno el regreso de estar cerca de hora y media pedaleando a las doce de la noche resulta en cierto punto peligroso.

Ante ello los grupos ciclistas se han organizado a través de redes un sistema llamado *bicibus*, el cual permite a los asistentes de paseos ciclista y demás eventos llegar y regresar acompañados en bicicleta.

En la Ciudad de México existen diferentes grupos de ciclismo urbano, muchos realizan acciones similares pero en diferentes partes de la Ciudad, tales como *División del sur* que inician paseos en el parque hundido o *Biciverde* que lo realiza al norte de la Zona Metropolitana. También se dan expresiones de género, como lo son *Mujeres en bici* o *Insolente* que son grupos de mujeres que tienen como objetivo el fomento del ciclismo urbano y también se dan algunos grupos como el *club de rotarios* que brindan servicios a personas con debilidad visual.

### **3.2.1.- Bicitekas A.C<sup>127</sup>**

*Bicitekas A.C.* es una organización antecedente del ciclismo urbano en la ciudad de México, se ha mantenido desde 1998 en la arena política a favor de la construcción de una ciudad más humana, es una de las organizaciones más críticas de la ciudad del automóvil, por ello se le

---

<sup>127</sup> Entrevistas a Arellí Carreón presidente de *Bicitekas A.C.*

relaciona con movilización social, pero también con una postura cooperativa en proyectos concretos.

## **Los inicios de Bicitekas**

El interés de un grupo de amigos por constituir alternativas de movilidad en la década de los noventa es el primer antecedente de *Bicitekas* y de muchas de las prácticas de los actuales grupos ciclistas. Este pequeño grupo se encontraba conformado por miembros con capacidades como el periodismo, las organizaciones civiles ambientalistas, el diseño gráfico, programación en páginas web, y el derecho, y que de manera voluntaria decidieron en el año de 1998 constituir una asociación civil la cual tratará el tema de la bicicleta urbana.

*Bicitekas* inicio y se fortaleció gracias al internet, dado que permitió mantener contacto con gente de movimientos ciclistas de otras partes país y del mundo, además de compartir experiencias de ideas, prácticas y formas de acción social y pública. Ejemplo de ello es que Arelí Carreón, la actual presidenta de *Bicitekas* se une a la organización porque trabajaba el ciclismo urbano en Cuernavaca y a través de internet conoció y se unió a *Bicitekas*.

“A través de las redes permitió que se conociera lo que hacíamos, que era una ciclovía en la vía del tren , que es el trabajo público que hacía en Cuernavaca, y a partir de ese trabajo público, una amiga me dijo que había un grupo que hacía lo mismo que lo que estábamos haciendo pero en el DF, y a través de cartas electrónicas empecé a cambiar información con estas personas, nos reuníamos en la casa de Tom Dieusaert, él era corresponsal de varias publicaciones belgas a México, y los periodistas Tom y Franz le metieron el rollo de prensa y comunicación, otro colega que hacía páginas web de ciencia, y nuestra página de internet, que ahora se dice fácil, pero en ese tiempo éramos de los pocos que tenía página<sup>128</sup>, otro colega empresario, otro diseñador gráfico, otro abogado, y ese grupo originó a *Biciteka*, teníamos como ingredientes distintas visiones, el antiguo presidente era programador y trabajaba en la bolsa mexicana de valores, y también estaba Memo Espinosa que era el guía de los paseos”. Arelí Carreón

---

<sup>128</sup> El año aproximado del que habla es 1998.

En sus inicios tan solo eran un pequeño grupo que intentaron generar propuestas para las colonias Condesa y Roma que están ubicadas en el centro poniente de la ciudad mediante la construcción de ciclovías. Sin embargo, la relación gubernamental no fue productiva y por el contrario resultaba desgastante, pues los delegados y jefes territoriales les decían sus proyectos estaban bien realizados pero nunca ponían presupuesto.

“En el 98, tratamos de producir un proyecto en delegación Cuauhtemoc, en la zona de roma condesa, y era una ciclovía, la cual promovimos sobre el camellón, con la idea de que las personas tengan más confianza y pierdan el miedo, y lo mandamos con el delegado”...“decidimos explorar, nos dieron una reunión en la subdelegación roma condesa, y nos decían “ustedes que quieren”, y este discurso de “qué padre, apoco ustedes vinieron en bici”, y no pasaba nada, y seguimos insistiendo hasta hablar con el delegado, y con el delegado nos dijo “esta padrísimo, pero qué quieren” y no queremos una ciclovía y en donde o cómo, y en el camellón, pero no se puede, no se tiene recursos, la gente no quiere andar en bici, no vamos hacer una ciclovía para tus cuates” Areli Carreón

Después ante la poca respuesta por parte del gobierno, este grupo de amigos decidió actuar por su cuenta realizando un paseo ciclista nocturno. El cual en sus comienzos tan solo eran ellos más cuatro personas más, pero por la constancia y, gracias una estrategia basada en promocionarse tanto en internet como de voz en voz lograron convocar en un años a 60 personas cada semana, y que actualmente el *paseo Biciteka* junta cada miércoles a 150 personas.

...”muchos decían que nosotros estábamos invitando a la gente a suicidarse, pero esa noción es falsa, pero si existe preocupaciones legítimas, que decían que querían colaborar pero no querían arriesgar el pellejo.”

“Por eso comenzamos el paseo nocturno, empezamos cuatro, fuimos constantes, y se empezó a correr la voz, y se empezó a conformar una actividad que es pública, que corría de boca en boca y regresaba, y si pudiéramos reunir a toda la gente que fue al paseo *Biciteka*, ahora van doscientas o trescientas personas, y empezamos pocos y un poco tomando la idea de *critical mass* de San Francisco, cuando éramos muchos tomábamos todo el espacio y los coches se enojaban y los policías también, todavía continúa, pero antes la policía nos acosaba y ahora intentan ayudarnos” Areli Carreón

En cuanto a la relación con el gobierno era un tanto engañosa, pues eran bien recibidos pero poco tomados en cuenta. En los paseos nocturnos existía acoso por parte de la policía, por lo cual los participantes en los paseos tomaban atajos y trataban de escapar de una dinámica vigilada por la policía, después la policía dejó de seguir una dinámica de acoso y comenzó a intentar cuidar a la gente en los paseos, pero esto se encontraba en contra de lo que planteaban los *Bicitekas*, que era demostrar que la bicicleta es un instrumento seguro de transporte.

“En principio como había acoso nos acostumbramos a perder a la policía, básicamente a permitir que no nos controlaran, y hoy en día viene la policía en motocicleta y no necesitamos de esa ayuda, y es que uno de nuestros objetivos es que podemos andar en bicicleta en la ciudad, y aprendimos hacerlo así, esa idea de los *corking* para que pase el contingente, la gente aprendió a guiar un paseo” Arelí Carreón

*Bicitekas* se fue desarrollando tanto profesionalmente en el manejo de incidencia en políticas como en relaciones gubernamentales, tal es así que actualmente el grupo directivo rara vez va a los paseos nocturnos y se dedica más a proyectos que tengan cierta incidencia en programas gubernamentales.

### **Apropiación del problema público**

El lema de *Bicitekas* es “por ciudades más humanas” y es aquí donde se presenta la apropiación de los problemas públicos, dado que si bien abogan por la bicicleta como un medio de transporte, su finalidad va más allá, y se encuentra en un estilo de vida más amable y sustentable.

“Algo que nos sirvió es que nuestro discurso es por transporte sustentable y ciudades más humanas, entonces metíamos ahí todo lo que nosotros buscamos, que no es nada más andar en bici, sino usarla como medio de transporte, porque es sustentable, ofrece verdaderas soluciones al problema de transporte. ...”en el momento de que la ciudad de México sea una ciudad más humana y sustentable nosotros nos dedicaremos a quien sabe que otra quimera”. Areli Carreón

Además se consideró que existe apropiación del mismo problema público por medio de la gente que usa la bicicleta

...”cuando la bicicleta ayuda a crear y pensar que otra ciudad es posible, y te diría lo que dice David Barrend, sube a una persona a una bicicleta, da un paseo en la ciudad y se baja un urbanista, porque entonces te empiezas a preguntar ¿por qué no hay banquetas? ¿cómo voy a pasar?, ¿cuánto dinero se gastó infraestructura?, ¿por qué no hay árboles?, y comienzan a cuestionar el diseño de la ciudad y al momento que uno pedalea uno va haciendo con las piernas pero también la mente y el cuerpo, y uno se va diciendo esto se puede solucionar muy fácil, ¿Cuánto puede costar una rampa?, y es cuando uno se da cuenta de la agresión de los automóviles, el desconocimiento y la nulidad de la autoridad para hacer valer el reglamento, el caos de peatones, y es cuando uno se comienza a plantear preguntas y respuestas”. Areli Carreón

La apropiación del problema público no solo se encuentra en un tema, sino que se encuentra tanto en los beneficios de la bicicleta como medio de transporte como con el un enfrentamiento sobre la ciudad construida exclusivamente para el automóvil, la cual disminuye el uso de los espacios públicos para otros fines, produce externalidades no deseadas y deviene de una forma, por ello su lema de “por ciudades más humanas” no solo se reduce al tema de la bicicleta como medio de transporte, sino al diseño de la ciudad y al cambio de mentalidad sobre la cultura del automóvil. Tal es así que se considera la creación de zonas calmadas (cobro de entradas a centros urbanos como el centro histórico), la eliminación de subsidios a gasolinas, mayores cobros en parquímetros. Areli Carreón considera que tarde o temprano esto causará un enfrentamiento mayor. En conclusión la apropiación del problema público en Bicitekas se sitúa bajo el combate de la ciudad del automóvil, tanto en su diseño, en la mentalidad de los ciudadanos y como propuesta es el uso de la bicicleta como medio de transporte.

...”vamos entrar a una parte fundamental para que la construcción de ciudades más humanas, en este sentido vamos a comenzar a trabajar para que se regule y se desincentive el uso del automóvil. Porque la bicicleta sí resuelve los problemas, pero quedarse tan solo con las políticas actuales es seguir

respirando un aire contaminado, seguir teniendo las muertes, teniendo infraestructura inadecuada para los discapacitados, seguir teniendo al efecto invernadero. Por lo que para solucionar se necesita hacer parquímetros, nada de espacio público gratuito para esa minoría que usa el automóvil, dejar de subsidiar la gasolina, empezar a cobrar tarifas de congestión de la ciudad (como los centros de las delegaciones y el centro histórico), comenzar a cobrar por entrar en avenidas y hacer zonas de tráfico calmado. Estas acciones por supuesto que van a molestar a una parte de la ciudadanía que se siente rey de la ciudad, porque la idea de la ciudad para el automóvil se ha construido desde hace 50 años, veamos por ejemplo ahora cuando escuchamos el reporte vial, pareciera como si todos nos importara, y es más cuando muere alguien se dice que se tenga cuidado porque existen asentamiento vial, no le ponen importancia a la muerte de una persona, en los medios y muchos automovilistas creen que tienen el derecho a pasar en el coche. Veamos que en los cierres dominicales existe gente que se enoja porque no puede pasar en coche, pero no se cuenta con el derecho de pasar en coche, eso no existe. Por eso, todo esto nos va a llevar a un conflicto más fuerte, ahora ésta padre porque todo el mundo ama la bici, pero cuando empezamos hablar de todo lo que se necesita cambiar, va a existir gente que diga que son una amenaza, -me quieren bajar de mi coche-, -quieren que este más cara la gasolina-, en ese momento se empezará a vernos y atraparnos como una plaga, hasta que un día se den cuenta de que es necesario los parquímetros, las zonas de tráfico calmado y se darán cuenta de los beneficios de una ciudad pensada para los ciudadanos”. Areli Carreón

En conclusión la apropiación del problema público va de la mano con la solución, que en el caso de *Bicitekas* es la construcción de una ciudad más humana, la cual pasa en un primer momento por crítica a la ciudad del automóvil.

### **Recursos e incentivos organizacionales**

En cuanto a recursos económicos *Bicitekas* en un principio recurría a los recursos propios de los organizadores.

“Entre los primeros 10 años salió de nuestro bolsillos, muchos dicen -pero cómo-, pues de las aportaciones, el 80% ha sido trabajo voluntario, de que hacen un paseo, y que dice “yo apporto, yo lo diseño”, eso nos dio una libertad política impresionante, bien se sabe el que paga manda, pero cuando nadie te paga nadie te manda, nosotros podemos cuestionar a gobiernos, al DF y a muchos gobiernos locales, y no tratamos de quedar bien con nadie y no nos importa”.

“El dinero público es carísimo, para tratar de tener tres pesos es un viacrucis, y a nivel local y federal no hemos recibido apoyo de nadie, ni una mano atrás que nos quieran dar un apoyo, ni siquiera de los privados, porque es increíble que estos empresarios de la bicicleta, sino ponemos anuncios de sus marcas no lo hacen”. Areli Carreón

Sin embargo, desde el 2006 han logrado constituir recursos tanto de donaciones para la casa *Biciteka*, de proyectos conjuntos con el gobierno como la producción del manual del ciclista urbano, talleres de cómo implementar políticas en pro del ciclismo urbano en municipios, cursos de mecánica básica, proyectos como el Manual del ciclista urbano, y hazla de tos.

“Hemos impartido tres talleres que damos a autoridades municipales y estatales de políticas a favor de la implementación de programas de bicicleta urbana, hacemos seguimiento de políticas públicas, el programa que encabezamos de hazla de a tos por aire limpio y es para que recibimos el donativo, que busca la actualización de las normas de salud ambiental para que estén más acorde a las normas de OMS.

“El Manual lo pagó en todos los sentidos (la Secretaría de Medio Ambiente), no solo lo publicó, sino nos otorgo 500 mil pesos, el cual fue un trabajo que se estudio manuales de otros lados, pero en mucho tropicalizado, porque muchas prácticas que se consideran seguras no existe, no podemos decir “respeto las paradas de los autobuses”, porque no existen. Una vez que teníamos las mejores prácticas globales, junto con la experiencia mexicana, lo discutimos y contratamos a ilustradores fotógrafos, en un equipo de no menos de 20 personas”. Arelí Carreón

Por otro lado los incentivos organizacionales por pertenecer a la organización se identifican con la independencia y el mismo apoyo de la gente.

“Otro apoyo es el público, gente que nos apoya, y no necesariamente son recursos económicos, sino es rodando, firmando, apoyando en nuestros eventos, y nosotros sin un fin partidista, eso es oro puro, no por quien lo convocó, eso es un gran poder, lo que hemos hecho es que esa potencia se exprese, porque convocamos, porque llamamos, porque decimos, eso nos ha hecho muy sustentables.” Arelí Carreón

### **Independencia en acciones**

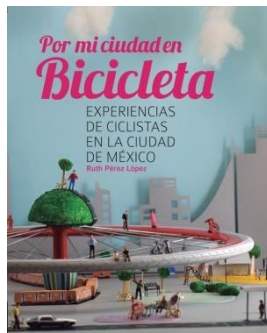
La independencia se expresa tanto que en sus acciones no dependen de los recursos gubernamentales en su totalidad, y en la presentación tanto de propuestas y críticas.



En cuanto a sus acciones, algunas de las más relevantes del 2006 al 2012 son: precursores de la Bicired, han realizado el libro “por mi ciudad en bicicleta”, presentaron en el 2007 el documento “Promoción del uso de la bicicleta en la Ciudad de México. Propuesta para el Gobierno del Distrito Federal 2007-2012”, participación en la campaña del 5% del presupuesto en materia de transporte para el fomento a la bicicleta, manual de ciclista urbano, campaña hazla de a tos, la oposición en contra de la súper vía etc.

En el libro “Por mi ciudad en bicicleta”, *Bicitekas* muestra diferentes formas en cómo los ciudadanos de la ciudad de México usan la bicicleta cotidianamente, desde amas de casa, estudiantes, actores, jardineros, etc. Por lo que se interna en experiencias de diferentes ciudadanos que usan la bicicleta en la ciudad, cómo lo usan y porqué, encontrando diferentes motivaciones para su uso.

**Figura XXIV: Portada del libro por mi ciudad en bicicleta**



Fuente: Ruth Pérez, *Por mi ciudad en bicicleta*, Bicitekas A.C, México, 2011, pp 209.

En la “Propuesta para el Gobierno del Distrito Federal 2007-2012”, *Bicitekas* hace un análisis sobre propuestas para promover el uso de la bicicleta como transporte en la Ciudad de México, se describen acciones que deberá realizar el gobierno, para lograr que la bicicleta logré ser usada como medio de traslado para al menos el 5% de los ciudadanos, para ello se reviso del marco legal, de los instrumentos de gestión, los criterios de movilidad y accesibilidad no motorizada de la infraestructura vial , las acciones de intervención para la bicicleta, promoción y campañas de

fomento y el financiamiento necesario. Resalta que el documento presenta variadas propuestas como los cierres dominicales, prestamos de bicicleta, incentivos para su adquisición, promoción de la semana de la movilidad, etc.

La campaña del 5% del presupuesto usado en transporte para el fomento del uso de la bicicleta representa la respuesta a la falta de aplicación de programas a favor del uso de la bicicleta a nivel nacional.

“Es una estrategia que comenzó como *Bicired* a escala nacional, de buscar un mejor presupuesto para la bicicleta, porque es una vivida que vez superada los prejuicios, las risitas y “ustedes están locos muchachos” (que es la respuesta básica del gobierno) o él “está muy bien pero no tenemos presupuesto”, pero por qué ponlo en tu POA, en tu programa anual de actividad, o en tu COPLADEMUN municipal o COPLADE estatal”. Arelí Carreón.

Esta campaña se realizó en los años 2010 y 2011, en ella hicieron llamados a los legisladores, y realizaron eventos como el wikicarril<sup>129</sup> alrededor de la cámara de diputados, en conjunto con otras organizaciones con sede en la Ciudad de México y otras partes de la república. En el 2011 se alcanzó su inclusión en el presupuesto en el ramo del fondo metropolitano para el transporte no motorizado<sup>130</sup>.

### Figura XXV: “Diploma” a los diputados ante el borrado del Wikicarril



Fuente: Bicired, Camina haz ciudad, Ciudad para todos y Bicitekas

<sup>129</sup> Iniciativa ciudadana de construcción de ciclovía, ésta iniciativa fue liderada por el colectivo *Camina Haz Ciudad*.

<sup>130</sup> Rafael Montes, “Ciclistas ganan recursos federales”, *El Universal*, Jueves de 17 de noviembre del 2011.

El Manual del Ciclista Urbano, es una de las acciones que *Bicitekas* ha realizado en conjunto con la Secretaría de Medio Ambiente. *Bicitekas* dentro de las recomendaciones que había realizado en el 2007 incluye la educación ciclista, y ante ello después de reuniones se les encomendó realizar un manual para andar en bicicleta en la ciudad de México. El manual del ciclista urbano ha sido uno de los ejemplos de cooperación exitosa entre *Bicitekas* y el Gobierno del DF, dado que los resultados son tangibles en un documento que da recomendaciones para rodar con seguridad y convivencia.

**Figura XXV: “Portada del Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México**



Fuente: Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal

Sin embargo, por otro lado, *Bicitekas* ha sido crítico con el gobierno del DF, tal es así que junto con otras organizaciones como el *Colectivo Camina Haz Ciudad*, *Alianza Civica A.C*, *Centro de Derechos Humanos Miguel*

*Agustín Pro Juárez, Centro Mexicano de Derecho Ambiental A.C* y otras 48 organizaciones, se han opuesto para la construcción de la súper vía<sup>131</sup>.

De esta forma *Bicitekas* colabora con el gobierno, pero también tiene margen de acción para criticar las acciones gubernamentales.

...”yo creo que nosotros como sociedad vamos a seguir demandando venga quien venga, ellos van y vienen y nosotros nos quedaremos, y sabemos que ellos no quieren que los toquen con el pétalo de una crítica, pero aplaudiendo lo que se merece aplaudir. Claro nos fuerzan a un ejercicio de esquizofrenia, porque aplaudimos lo que vale la pena, porque sabemos que existen grupos que no quieren cambios, y no tiene sentido el no porque no, pero tampoco la súper vía no la vamos a criticar, y ya sabemos que ya destruyeron áreas de conservación y ya se pusieron en entre dicho que somos un gobierno democrático, ¿por qué? Porque tienen que responder a los intereses de Santa Fe, así que nos tienen por un lado si ecobici, el tema de política pública, el cambio climático, el ámbito público” y por otro súper vía el retiró del cobro de la tenencia, eso está mal y pésimo, entonces haremos locos, parecemos esquizofrénicos pues sí. Por la misma inconsistencia de ellos mismos, por un lado el combate al cambio climático, y por otro la súper vía, y pintan verde lo que no es verde, el reglamento esta padre pero es letra muerta, necesitamos criticar, necesitamos aplaudir, estar en una posición partidistas”. Areli Carreón

En este sentido se han realizado manifestaciones y rodadas como la realizada el 5 de enero del 2011 en protesta a la súper vía<sup>132</sup>.

En conclusión *Bicitekas* tiene independencia en acciones y recursos, y es un actor colaborador y crítico.

### **Relación con el gobierno**

*Bicitekas* con el gobierno de la Ciudad de México ha pasado por diferentes etapas, la primera es una etapa de poca atención por parte del gobierno de 1997 al 2002 a pesar de presentar proyectos con la autoridad, se les reconocía el derecho de participación de sus propuestas, aunque siempre les daban un “pero”, Areli Carreón afirma que era una estrategia de “no diles que no, pero no les digas cuando”.

---

<sup>131</sup> La súper vía poniente es una obra vía que se construye para abrir a la vialidad de los automovilistas a la zona comercial de Santa Fe.

<sup>132</sup> *Bicitekas, Movilización creativa ciudadana contra la supervía*, en línea <http://bicitekas.org/?p=341>, , Miércoles 5 de enero del 2011

La segunda etapa pasa por un reconocimiento de su trabajo. *Bicitekas* no se quedaron inactivos solo por la negativa gubernamental, sino que trabajaron en paseos, talleres ambientales etc. Por lo que su trabajo rindió frutos y se profesionalizó a tal es así que trabajan con diferentes municipios y con el Gobierno del Distrito Federal.

La tercera etapa comienza en el 2006 con el gobierno de Marcelo Ebrard, en la cual se comenzaron acciones a favor del uso de la bicicleta por parte de la Secretaría de Medio Ambiente. Las relaciones en esta etapa son diversas y dependen del trato con cada Secretaría, pues si bien al comenzar la gestión de Marcelo Ebrard se abrieron espacios para el dialogo con diferentes organizaciones civiles gracias a que en la Secretaría de Medio Ambiente Martha Delgado devenía de una trayectoria en organizaciones civiles (como lo es *Presencia Ciudadana Mexicana*), pero en otras secretarías el espacio del dialogo no se encontraba al mismo nivel.

Si bien comenzó al principio del sexenio una actitud de apertura con la Secretaría del Medio Ambiente, tal es así que *Bicitekas* coadyuvó para plantear las estrategias del Plan Verde de la Ciudad de México, lo cierto es que las facultades de esta Secretaría se quedaban cortas para tratar el tema de la bicicleta como medio de transporte, porque se necesitaba una coordinación con Secretaría de Obras y la Secretaría de Transportes. Por lo que la relación con *Bicitekas* se fue desgastando, comenzando críticas sobre el actuar de las acciones gubernamentales. Aunque por otro lado se lograron avances importantes como lo fue el cambio del reglamentó de tránsito en especial en el primer artículo en donde se priorizan a los peatones y ciclistas en las calles, y se logró también la realización del Manual del Ciclista Urbano.

...”trabajamos con comentarios en el plan verde de la ciudad de México, si existió este proceso colaborativo pero siempre con muchísimos conflictos y debido a este foro de la ciudad que queremos el tema de la bicicleta entró a la

Secretaría de Medio Ambiente, cuando a ella (Martha Delgado) la definen como secretaria, cuando a nosotros desde el principio dijimos si tiene un principio ambiental, pero tiene que estar en la Secretaría de Transporte y Vialidad, total que Armando Quintero (secretario de transporte) que fue el del ramo nunca tuvo sensibilidad ni nada, además el Jefe de Gobierno le dio el tema a Martha Delgado, sin tener atribuciones legales ni capacidad institucional para hacerlo, pero de ello aprendimos, si algo he podido decir de este sexenio con la primera política pública a favor de la bicicleta es que aprendimos mucho” Arellano Carreón

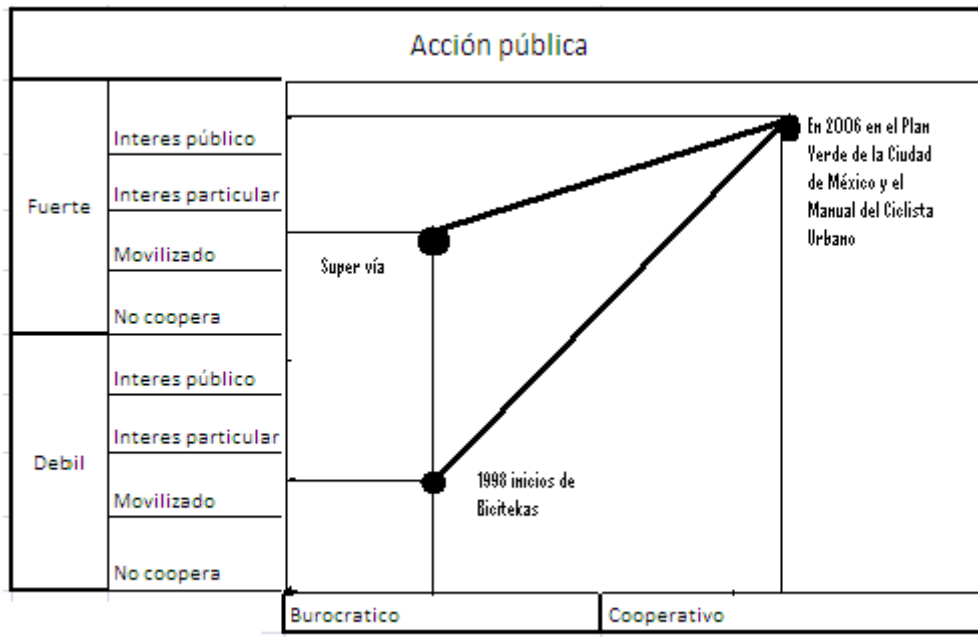
### **Acercamiento a las formas de acción pública con Bicitekas**

*Bicitekas* se diferencia de otras organizaciones de ciclismo urbano porque es una organización que antecede a las políticas de ciclismo gubernamentales, además es la que tiene más claro no solo los beneficios del uso de la bicicleta sino el combate a la ciudad del automóvil, eso hace que sea una posición en donde son expertos en el tema y también son críticos de las acciones gubernamentales.

La relación de *Bicitekas* con el gobierno es dual, tienen puntos de cooperación en programas gubernamentales con la Secretaría de Medio Ambiente, pero también tienen un aspecto crítico y una relación de movilización en temas como la Súper vía y una acción pública de baja intensidad con Secretaría de Obras o Secretaría de Transporte.

En resumen, las formas de acción pública en *Bicitekas* que se alcanzan a percibir son tres: la primera es una acción pública de muy baja intensidad, con una sociedad civil débil pero que entre que se moviliza e intenta cooperar y un gobierno que da largas a las propuestas, sin embargo, hablando del sexenio del 2006 al 2012, tenemos otras dos acciones públicas, ya con una organización civil fuerte, una acción pública por gobernanza en los casos del Manual del Ciclista Urbano y un esquema de acción pública de mediana intensidad con desfase burocrático.

**Tabla X Acción pública en Bicitekas**



Fuente: elaboración propia

Con la experiencia de *Bicitekas* se refuerza el argumento de las racionalidades parciales e incluso contradictorias de los gobiernos, pues cada secretaría tiene objetivos distintos que pueden tener intereses contradictorios, esto provoca en *Bicitekas* en palabras de Arelí Carreón una especie de esquizofrenia, pero también refuerza su independencia, apropiación del problema público y capacidad de crítica.

En conclusión *Bicitekas* ha buscado formas de intervención en lo público mediante los paseos nocturnos, la casa biciteka (que brinda talleres, exposiciones y sirve de hostel), bicicletas blancas y mediante la incidencia en políticas públicas. A comienzo de la administración 2006 2012 del Gobierno del Distrito Federal existió una acción pública de alta intensidad con la Secretaría de Medio Ambiente, cuestión que llegó en puntos de cooperación como en el manual del ciclista urbano o con diálogos en el Plan Verde (entre otros), sin embargo esta relación se fue desgastando, lo que no quiere decir que dejará de existir diálogo y acciones en

colaboración, sino que la relación fue menor de lo que podría haber sido. Además, con otras secretarías y acciones gubernamentales se percibe una relación en la acción pública de baja intensidad con un gobierno burocrático.

### **3.2.2.-Mujeres en bici<sup>133</sup>**

La bicicleta como se ha mencionado ha sido un instrumento que fue tomado por algunas feministas de manera de reivindicación de libertad femenina. En el caso de *Mujeres en bici* de la Ciudad México se denota una postura de género, porque en su objetivo se encuentra el fomento del uso de la bicicleta en las mujeres.

#### **El surgimiento de mujeres en bici**

*Mujeres en bici* nace como organización civil en 2009 a partir de un grupo de amigas las cuales se juntan por diferentes motivos, algunas porque les preocupaban que sus hijos utilizarán la bicicleta como medio de transporte (por lo que decidieron subirse para practicar lo que sus hijos realizaban), otras porque ya traían el tema gracias a que habían asistido a otros paseos nocturnos y en especial porque eran asistentes continuas de los cierres dominicales, las cuales empezaron a dar tips de ciclismo urbano, y que en conjunto con el gobierno comenzaron trabajos para hacer cursos prácticos como en *bici al trabajo*.

Este grupo inició formalmente en el 2009 y ha colaborado con la Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal en el Programa de *Bicientrenate*, además el 8 de marzo del 2011 decidió convocar a una rodada llamada *rodada de altura* la cual consistía en rodar en tacones mostrando que las mujeres pueden utilizar la bicicleta sin perder aspectos estéticos.

---

<sup>133</sup> Entrevista a Berenice Gálvez presidente de *Mujeres en bici*.



El proyecto inicio relacionado con la vida de Maritza Aragón, dado que es quien tiene la iniciativa para formar la organización civil con el fin de realizar proyectos el favor del ciclismo urbano en las mujeres. Se puede describir a Maritza Aragón como una mujer competitiva y activa, que una vez siendo madre comenzó a reactivarse su sentido de competitividad por medio del uso de la bicicleta. Ella rompió sus propias barreras con la bicicleta, enseñó a otras personas a usarla y utilizó a la bicicleta para realizar labores en su vida cotidiana de ama de casa.

Tiempo después empezó a asistir a rodadas con diferentes grupos y a encontrar convergencia con otras mujeres que comenzaron a trabajar juntas, y es así como nace el proyecto de *Mujeres en Bici*, con las particularidades de hacer rodadas de diferentes niveles de exigencia, invitar a más mujeres a subirse a la bicicleta y realizar en las rodadas eventos deportivos, culturales o sociales, además de ir conformando el concepto de educación y convivencia como base de su organización

### **Apropiación del problema público**

El tema del género es ineludible de esta organización, pues en sus planteamientos se encuentra incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en las mujeres.

...”debemos entender que los dos géneros son diferentes, tienen diferentes formas de pensar, y, no es que busquemos la igualdad sino que busquemos equidad, o sea que entendemos las diferencias, y ante ellas tratamos de ser lo más propositivos. Ejemplo, como ciclista urbana como le haces para irte en tación, como le haces para que no te despeines con el casco, que son detalles que son sumamente importarte porque tienen que ver con nuestro género, y que tal vez son detalles que los hombres no tienen mucho en cuenta.” Berenice Galvez.

El tema de género pasa por el rol de la mujer en la familia, por lo que se considera que la mujer potencializa el ciclismo aún siendo madres.

“*Mujeres en bici* quiere invitar a todas las personas para que se suban a la bici, pensamos en las mujeres por el género, pero también la idea es contagiar desde

la familia. La idea es que en futuro esos niños que estamos enseñando a vivir desde la bici ahora ellos cambien sus patrones de movilidad.” Berenice Galvez.

Otro problema que es percibido es el vial y de contaminación, ante ello, *Mujeres en bici* se apropia del problema público ofreciendo como respuesta mejorar la educación vial.

“El principal problema es que no existe educación vial, necesitamos que se conozca el reglamento vial.”

“Yo creo que el principal problema que tratamos es contribuir a la educación vial, yo creo que si se decide ser ciclista urbano es súper importante ser responsable de tu seguridad y de tu entorno, si finalmente decides ser ciclista urbano es para evitar la contaminación, para hacer más eficiente nuestros traslados, para evitar una huella de carbono, pero no se puede ser consiente si no se respeta el sentido de la vialidad, sino se respeta las banquetas o a los peatones, creo que deben ir una cosa de la mano con la otra.” Berenice Galvez

Esta organización denota además el aspecto de convivencia hacia el deporte más que otras, porque su fin de sus rodadas que son todos los martes a las 8:00 PM y salen de la diana cazadora tienen como fin visitar espacios públicos a favor del deporte, y van ya sea a deportivos o lugares donde se practiquen deportes cerrados como natación o kárate, además de eventos cultural.

A diferencia de otras organizaciones, *Mujeres en Bici* se maneja no tanto por una crítica frontal hacia la ciudad del automóvil, sino que es una organización que se encuentra a favor de una convivencia entre automovilistas y ciclistas, así como la convivencia cooperativa entre el gobierno y las asociaciones civiles, en este sentido es que manejan a la educación vial y la convivencia como uno de sus ejes de su actuar.

“La idea no es quitar todos los coches, la idea es poder convivir en la vía, las situaciones políticas de estado, no está en nuestro fin, nuestro nicho ésta en la educación, en la convivencia, en favorecer la bicicleta en medida de lo factible” Berenice Galvez

En conclusión, se ésta consiente de los problemas ambientales y de espacio público, además consideran que las mujeres tienen particularidades inherentes al género al momento de usar la bicicleta como medio de

transporte cotidiano, ante ello, se considera una postura crítica pero conciliadora para mejorar el andar en bicicleta en la ciudad.

### **Objetivos e incentivos organizacionales**

Los recursos financieros han venido de los programas de Muevete en Bici, de donaciones y del voluntariado.

“Las fuentes de recursos es voluntariado. En los recursos financieros en el programa bici al trabajo pues nos llego una gotita de las empresas, pero en realidad el voluntariado termina recibiendo esta contribución. La Secretaría de Medio Ambiente además nos dona cascos y chalecos, cosas que nos permiten distinguirnos” Berenice Galvez

Los recursos humanos son igualmente voluntarios que según tienen incentivos sociales como altas expectativas para cambiar a México

“En cuanto a recursos humanos, de base contamos con treinta ciclistas del programa. El incentivo para el voluntariado es que le gusta el uso de la bicicleta, dos es que los programas que hacemos les gustan, aprenden, finalmente como es un aspecto educativo aprenden estrategias para enseñar andar en bici, creo que la mayoría de nosotros tenemos expectativas muy altas, creemos que podemos cambiar a México. Por un lado es que crees que puedes cambiar el país, que podemos contribuir con nuestro granito de arena, y por otro lado es porque te gusta la bici, pero en realidad es pura voluntad” Berenice Galvez

### **Independencia en acciones**

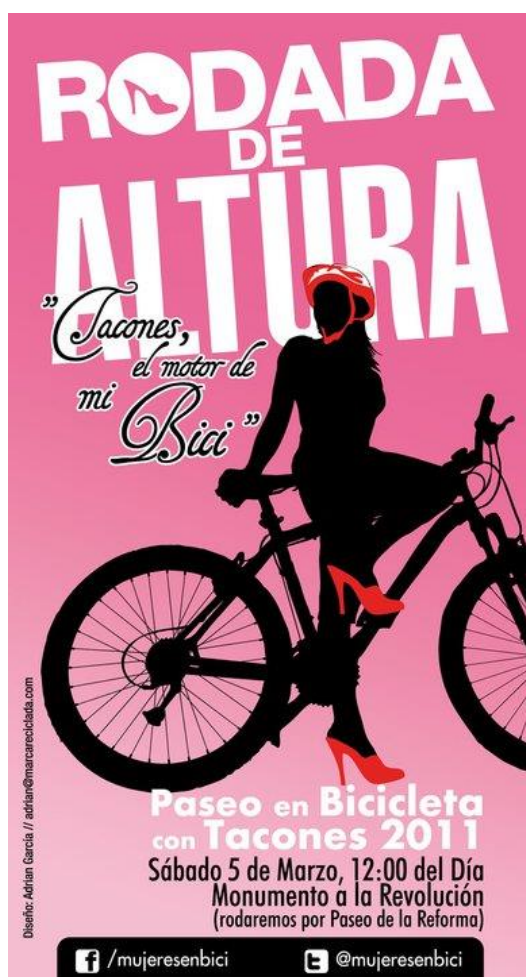
Las acciones de las rodadas de los martes y la *rodada de altura* que convoca *Mujeres en bici* son independientes del gobierno, aunque en el caso de *la rodada de altura* ayudó a su promoción la Secretaría de Medio Ambiente. El sentido de las rodadas es el reconocimiento de la ciudad, brindar confianza y mejorar la socialización.

“Nuestras rodadas no solamente es pasear, nuestro punto de salida es la diana cazadora, y salimos del punto a al punto b, y hacemos una actividad recreativa, social o cultural y después de realizar esta actividad nos volvemos a trasladar del punto b al punto a.

El objetivo es: 1) enseñarle a la gente que puede trasladarse de un punto a otro de manera segura, 2) brindarles confianza, 3) enseñarles estrategias de moverse en vialidad, guardando seguridad y 4) esta parte de la socialización, esta parte de interacción en las actividades, vencer sus mecanismos de defensa psicológicos, pero en realidad cuando lo haces en la bici te das cuenta que no ésta tan lejos, que realmente es un factor psicológico, y se dan cuenta que no se encuentra tan lejos” Berenice Galvez

En cuanto a la rodada de altura, se realizó el 8 de marzo del 2011 en conmemoración del día internacional de la mujer.

**Figura XXVI: Cartel de la rodada de altura**



Fuente: Mujeres en bici

Ésta organización no ve mal el seguimiento de las rodadas por parte de la policía, esto por el sentido de la educación por convivencia, tal es así que

creen que incluso el seguimiento policiaco puede brincar confianza a los novatos.

“En cuanto a los policías, sabemos que tienen instrucción de vigilar a los grupos ciclistas, podemos verlos como incomodo, pero a nivel básico les da seguridad a las personas. Los policías han cambiado de actitud, son más amables, y se trata de cambiar de actitud y somos mucho más amables con los policías, otra vez volviendo al tema de educación el contacto hace que tengamos una perspectiva diferente del otro, no verlo como el enemigo” Berenice Galvez

En cuanto a la independencia dicen no ser vistos como una organización a la cual puedan comprar.

“Nosotros como asociación civil afortunadamente el gobierno no nos ve como un grupo para comprarnos o sobornarnos, y que bueno, porque nos permiten hacer lo poco que vamos haciendo, y tenemos logros pequeños, pero si existe diferencia de hace tres años y como nos ven ahora” Berenice Galvez

Además *Mujeres en bici* son parte de la bicired y han participado activamente en la campaña del 5% a favor del fomento del ciclismo urbano.

Por tanto *Mujeres en bici* tiene independencia en las acciones que realiza, tiene una postura que busca la convivencia, que no solo se refleja en la forma en cómo afirman se debería mejorar la circulación vial sino en sus formas de relacionarse con otros actores, como la policía y con el gobierno.

### **Relación con el Gobierno**

*Mujeres en bici* mantiene una relación poco conflictiva con el gobierno, en sus rodadas afirman no tener problemas con la policía y no les incomoda que los vigilen, es más afirman que ello da seguridad a las personas que se integran semanalmente a las rodadas.

En cuanto a la relación con programas públicos, *Mujeres en bici* participa en el programa Bici-Escuela, para participar en el programa *Mujeres en Bici* destaca la perseverancia, dado que diversas organizaciones y personas fueron desistiendo de la alianza con el gobierno para la realización del

programa. Además de que el diseño del programa y su aplicación ha sido ha presentado por la coordinación entre ambas organizaciones.

“El programa se abrió a todos los grupos ciclistas. Todos los grupos ciclistas contribuyeron en su momento, pero en su ejecución, dejaron de participar por decisiones de grupo o personales, y los que les dimos continuidad fuimos nosotros.

Creo que en general es fácil de hacer, por supuesto que tenemos diferencias y con el argumento como convences o como nos convencen y como llegamos a coincidir. No hemos tenido un conflicto grave.” Berenice Galvez

*Biciescuela* se divide en tres sub programas:

1) *En bici al trabajo*, que consiste en la capacitación a empresas que deseen alentar entre sus empleados entre 18 a 45 años el uso responsable de la bicicleta como alternativa de movilidad al trabajo. La dinámica consiste en un curso de sensibilización, clases teóricas, impartición de curso práctico, acompañamiento de los empleados de sus trabajos a sus casas.

2) *En bici a la escuela*: consiste en un curso de capacitación para promover la asistencia de alumnos a la escuela en bicicleta.

3) *Bicientrenate*: como parte de los cierres dominicales, se plantea que se tenga una escuela que permita mejorar las habilidades de los asistentes con un curso para aprender adecuadamente el arranque, frenado, cambio de velocidades, vueltas, subir y bajar de banquetas y la señalización de tránsito.

Estas acciones permiten que se formen experiencias educativas en materia de ciclismo urbano tanto para los que se deciden iniciar en la práctica del ciclismo urbano, como a los asistentes recurrentes, y también da experiencia a miembros de *Mujeres en bici*.

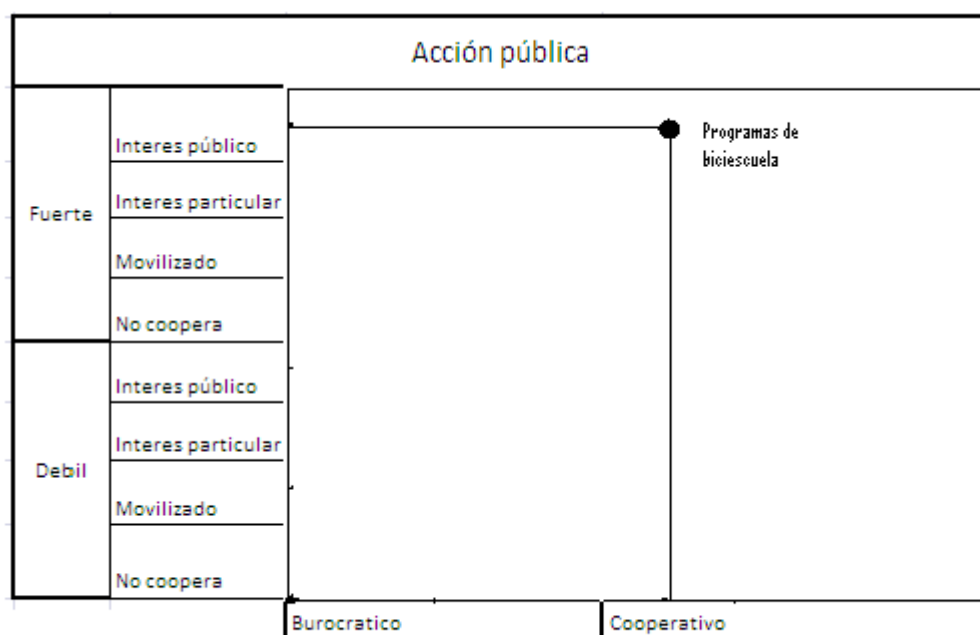
### **Acercamiento a las formas de acción pública con Mujeres en Bici.**

Al igual que otras organizaciones de ciclismo urbano *Mujeres en bici* realiza un paseo nocturno, pero en esta organización se tiene como

característica que su objetivo pasa por el tema de género el deportivo y el cultural. En cuanto a las relaciones con el gobierno *Mujeres en bici* han participado en los programas que tanto en diseño como en la implementación se han realizado conjuntamente, por lo que se ha presentado una acción pública de alta intensidad con un sector gubernamental. Aunque como sucede con al teatro en bici, su prioridad no es la crítica a las acciones gubernamentales, sino que son organizaciones más operativas vinculadas con un sentido de convivencia.

En este sentido parecería que *Mujeres en Bici* juega un papel más cercano a una acción pública por gobernanza, y esto es porque su sentido convivencia lo extienden y afirman no tener conflictos, esto las limita en crítica, pero les ayuda a tener acciones más precisas en programas públicos.

**Tabla X Acción pública *Mujeres en Bici***



Fuente: elaboración propia

Por último, la relación de acción pública que se presenta en *Mujeres en bici* es por gobernanza, dado que la organización coopera junto con el gobierno en programas gubernamentales, sin embargo, se tendría que ponderar el alcance de sus acciones.

## **Conclusiones**

Como conclusión, se realizan cuatro reflexiones en torno a lo argumentado a lo largo del trabajo: la primera se encuentra relacionada con los movimientos políticos del ciclismo urbano, pensando el caso Mexicano desde el contexto internacional. La segunda tiene la función de comprobar la primera hipótesis, por tanto se discuten los aportes de las innovaciones a la acción pública de las organizaciones civiles de ciclismo urbano. En la tercera se analiza los límites de las organizaciones civiles para oponerse a gobiernos jerárquicos y se realiza una reflexión acerca de la gobernanza. Por último, se hace un balance final sobre los pendientes que deja la investigación.

Cabe destacar que se considera que la investigación le faltó claridad en la identificación de los indicadores de campo, por lo cual se considera un ejercicio que no puede hacer generalizaciones, pero si nos acerca a una forma nueva de analizar a la acción pública.

### **Experiencias de ciclismo urbano en México y el contexto internacional**

El ciclismo urbano puede ser pensado como una práctica de moda e inclusive como generadora de estereotipos, algunos de los cuales se ha asociado con un vehículo para obreros y más recientemente para la clase media, sin embargo, más allá de las apariencias, si lo vemos tanto del contexto internacional como las problemáticas públicas que trata o, hasta en un sentido ideológico, las acciones del gobierno y de las organizaciones civiles pueden tener un sentido más profundo. Sentido que se encuentra relacionado con la forma de concebir las ciudades y del entendimiento de la modernidad del siglo XX, y en donde cada



organización tiene una forma ya sea de crítica o de convivencia ideal con la ciudad del automóvil.

Cómo se vio a lo largo de la investigación existieron diversos movimientos sociales y organizaciones que tuvieron como foco a la bicicleta, éstos movimientos tienen detrás valores e ideas que sustentan su actuar, los casos holandés y estadounidenses dan muestra de un cuestionamiento de género, medio ambiente y del espacio público. El caso mexicano deja también experiencias relevantes, como también muestra las particularidades del contexto, pues si bien en otras partes del planeta se realizan actividades similares e inclusive gran parte de las acciones que realizan los grupos civiles y el gobierno en materia de ciclismo urbano son tomadas de la experiencia de otros países, esto no quiere decir que solo sean copia de formulas preestablecidas o, que las organizaciones y el gobierno tengan los mismos retos a cumplir que en otras ciudades, sino el caso mexicano deja experiencias propias del contexto, y que cada organización presenta diferentes posicionamientos y retos.

Es así como en la ciudad de México *Bicitekas* tienen una posición más crítica que *Mujeres en bici* en cuanto a la ciudad del automóvil, pues *Bicitekas* plantea acciones que van más allá de la actual política gubernamental, las cuales están encaminadas a incentivar el no uso del automóvil, mientras que *Mujeres en bici* tienen una visión menos radical y la organización busca la convivencia entre ciclistas y automovilistas como objetivo.

También siguiendo el mismo caso de la ciudad de México, en *Bicitekas* se deja como experiencia a una organización con aparente “esquizofrenia”, dado que por un lado es crítica de las acciones a favor del automóvil y por otro aplaude las primeras iniciativas a favor del ciclismo urbano, pero, su actuar se justifica con las características de la agenda de construcción de

modelo de ciudad contradictorio por parte del Gobierno del Distrito Federal, que por un lado incentiva el uso de la bicicleta y por otro construye obras viales para el automóvil como la supervía . Por tanto, se pasó de un gobierno que daba largas y era jerárquico a uno con intereses diversos e incluso contrarios. Además, Bicitekas en la realización del Manual del Ciclista Urbano si bien se basa en manuales de otras latitudes, tuvo que discutir también retos de la ciudad como a falta de paradas particulares de autobuses.

Por otro lado, *Mujeres en Bici*, al momento de buscar la convivencia, también abanderó a la conciliación, por lo que sus acciones a pesar de que también suelen ser contestatarias en algunos eventos, buscan tener una mejor comunicación y negociación con el gobierno del Distrito Federal y las Delegaciones. Además se apropia del tema de género y con ello el papel de la mujer en el contexto de eje familiar, muy particular de la cultura mexicana.

En cuanto a Guadalajara, también se percibe una cultura diferente entre *GDL en bici* y *Al teatro en Bici*, en donde *GDL en bici* busca gestionar cambios sociales, de educación cívica y en programas públicos, mientras que *Al teatro en bici* busca la ética vial y la construcción de acción pública con un gobierno subsidiario pero fundamentado en el trabajo en redes<sup>134</sup>.

Por tanto, se podría cuestionar la idea de Peter Pelzer de culturas nacionales de ciclistas urbanos, dado que al poner en balance todas las organizaciones civiles tienen una postura diferente de como fomentar el ciclismo urbano, que depende de la historia y de la forma de apropiación de los problemas públicos de cada personaje entrevistado de cada organización, por tanto

---

<sup>134</sup> Con esto muestro las principales características de cada organización, sin que quiera decir que uno u otra organización carezcan de lo que la otra tiene, sino que simplemente no es principal característica.

existe pluralidad de pensamientos expresados en las organizaciones, que enriquecen y diversifican a la sociedad civil, claro con puntos de acuerdo, pero también con puntos de desacuerdo.

Analizando las organizaciones civiles bicicleteras mexicanas en el contexto internacional, se nota que han aprendido experiencias de otras ciudades del globo, tales como conceptos, formas y acciones para intervenir en lo público como lo son las bicicletas blancas, acciones como manifestaciones haciendo parques en cajones de estacionamiento de automóviles, formas de realizar paseos nocturnos, pero, las organizaciones mexicanas no solo se han dedica a copiar, sino que existen innovaciones que se presentan por las características de las ciudades. Las innovaciones como tejer redes sociales como *Al teatro en bici*, realizar eventos masivos y una revista de reflexión del ciclismo urbano como *GDL en bici*, realizar investigaciones y reflexiones sobre el ciclismo urbano, sus retos, características y manuales como es el caso de *Bicitekas*, y, la relación de convivencia de *Mujeres en bici*, son ejemplos de una sociedad civil diversificada la cual se va fortaleciendo poco a poco.

En conclusión, en el caso de las organizaciones analizadas representan un antecedente nacional sobre los eventos que ellos realizan en sus respectivas ciudades, sus diferencias son producto del manejo de distintos temas que trabajan, aunque también existen puntos de encuentro entre todos los grupos ciclistas como lo son que la bicicleta trata temas como el medio ambiente, problemas viales y en salud. También, cabe destacar que lo grupos representan una pequeña parte de un cambio global el cual si bien aún es pequeño se extiende y crece poco a poco tanto en las ciudades de México como de América Latina.

## **Innovaciones a la acción pública desde las organizaciones civiles de ciclismo urbano**

En este apartado se concluye tanto en la relación del ciclismo urbano con el marco teórico de la acción pública, como de las innovaciones en acción pública de las organizaciones analizadas.

En cuanto a la relación entre la acción pública y el ciclismo urbano se destaca que los cambios marcados en la crisis de la acción pública jerárquica burocrática hacia un esquema de gobernanza coinciden con el tema del ciclismo urbano en:

- 1) En cuanto a la crisis fiscal tal vez no éste directamente relacionado, aunque si se encuentra relacionado directamente con la crisis de los energéticos. El ciclismo urbano ayuda al no consumo excesivo de combustibles fósiles, a que exista una mejor salud pública y un mejor medio ambiente y por tanto menos gasto gubernamental.
- 2) El ciclismo urbano es ejemplo del cambio social, dado que detrás existen valores asociados con valores postmaterialistas, tales como el medio ambiente, la educación y la salud.
- 3) A partir de la globalización nos encontramos un intercambio y generación de nuevos conocimientos y de experiencias que se expanden cada vez más gracias a internet en materia de ciclismo urbano.

De acuerdo a lo anterior no es de sorprender que las asociaciones civiles en materia de ciclismo urbano mexicanas tengan tan presente la apropiación del problema público, además de esto puede ser un indicio de la permanencia de valores postmaterialistas, lo que permite que tengan independencia en acciones y la mayoría de ellas voluntariado que puede

estar identificado con el problema público, lo cual difiere con el contexto general de la cultura de política y de participación en nuestro país.

En cuanto al desarrollo de los procesos de acción pública se puede notar que cada organización ha tenido intervenciones diferentes en conjunto con el gobierno, aunque si algo tienen en común las cuatro organizaciones es que plantean un trabajo con la ciudadanía independiente del gobierno, han intervenido en lo público en diversos temas, *GDL en bici* ha realizado una revista con un amplio tiraje, *Al teatro en bici* ha aportado redes culturales y comerciales alrededor de la bicicleta, *Bicitekas* ha podido articular trabajos en conjunto con la Secretaría de Medio Ambiente, pero también ha ayudado a la conformación de la *Bicired*, y *Mujeres en Bici* ha aportado una visión de género y de convivencia.

En cuanto a la colaboración de los gobiernos y los grupos ciclistas, se nota una diversidad de formas de colaboración, desde movilización, pasando por esquemas intermedios y por gobernanza, aunque cabe destacar que los puntos por gobernanza (ya sea media o alta), son en su mayoría en casos muy específicos y acotados.

Por otro lado, a pesar de que exista presupuesto para el ciclismo urbano este queda muy lejos del presupuesto hacia el automóvil, las organizaciones bicicleteras han tratado de incidir, sin embargo, aun es notoria la gran diferencia de las prioridades gubernamentales en materia de movilidad.

La ciudad basada en automóvil sigue en pie, tal es así que la inversión en la construcción de autopistas urbanas representa el mayor gasto en movilidad, sin embargo, también se ha experimentado innovando en el transporte sustentable mediante la implementación de sistemas de transporte público con base en el *Bus Rapid Transit* (BRT) y en el fomento al uso de la

bicicleta, que de coordinarse pueden representar un inicio hacia una ciudad sustentable.

En cuanto a los límites de los grupos ciclistas es notorio que en ambas ciudades su presencia se ciñe a partes céntricas, enfocadas en zonas de clase media y en muchos casos parece que son producto del seguimiento constante de las políticas de paseos dominicales, con excepción de *Bicitekas* que es una organización que antecede a los paseos dominicales<sup>135</sup>.

Entrando más al caso de Guadalajara se muestra efervescencia en las organizaciones analizadas, las formas de intervenir en lo público denotan una visión de ciudad educadora por parte de *GDL en bici* y de una ciudad de cultura por red por parte de *Al teatro en bici*, ambas organizaciones demuestran formas innovadoras de apropiación de los problemas públicos que trata el ciclismo urbano y han logrado tener un espacio en la arena pública, tal es así que organizaciones internacionales han catalogado a Guadalajara como una de las ciudades más amables para el ciclismo urbano a pesar de la poca infraestructura con la que cuenta. En cuestión de las relaciones con el gobierno se denota que a pesar de que se logrará en el 2008 una relación de cooperación para realizar el *Plan Maestro de Transporte No Motorizado* esta relación fue superficial y no dependió de una política pública, sino de ánimos de algunas personas que intervenían dentro de la administración municipal, y que en cuanto se fueron las prioridades cambiaron. En relación a la organización *Al teatro en bici*, a pesar de recibir algunos apoyos gubernamentales, esto no quiere decir que se cuente con mecanismos institucionales de largo plazo que garanticen una política cultural en relación del ciclismo urbano.

---

<sup>135</sup> Aunque se han ido expandiendo, como por ejemplo en la zona metropolitana de la ciudad de México en Naucalpan, Cuatitlan Izcalli, Tlalpan, y en Guadalajara en Tlaquepaque, Zapopan.

Por lo que en Guadalajara nos encontramos con grupos ciclistas que trabajan con la ciudadanía el fomento del uso de la bicicleta, pero que presenta una coordinación y un dialogo con poco impacto en la realización de una política pública coordinada al menos en e trienio del 2009-2012.

Por otro lado en la ciudad de México nos encontramos en un contexto en donde las organizaciones analizadas se han profesionalizado para trabajar con el gobierno, pero que los canales de comunicación son contradictorios dependiendo de a que dependencia se dirijan. La racionalidad parcial, la poca competencia legal en materia de transporte de la Secretaría de Medio Ambiente y el poco dialogo interinstitucional da como resultado una acción pública con destellos de coordinación pero con formas burocráticas que terminan minando las relaciones con las organizaciones civiles.

En cuanto al aporte en lo público de las organizaciones bicicleteras nos encontramos con una lógica en donde *Bicitekas* presenta una mayor critica a la ciudad del automóvil y está dispuesta a enfrentarla mediante recomendaciones y criticas que van de la mano de la construcción de una ciudad que ellos denominan “más humana” y que en el fondo representa una ciudad tranquila, con espacios públicos disfrutables amplios, con centros históricos recuperados y libres de automóviles, de una ciudad ciclista no solo por la infraestructura sino también culturalmente. Y por parte de *Mujeres en bici* la aportación se encuentra en una organización que trata el tema de género pero que lo rebasa cooperando con el gobierno en otros temas como un diseño de cómo enseñar a los ciudadanos a tomar la bicicleta como medio de transporte.

### **Los limites de las organizaciones civiles y la gobernanza**

En este apartado se encuentra una de las críticas al trabajo realizado, dado que si bien las organizaciones analizadas no se encuentran cooptadas por el

gobierno por esquemas clientelares o corporativos, además de que se concluye de que cada organización se encuentra fortaleciéndose, no se puede calificar los límites o la fortaleza de oposición ante el gobierno, dado que para ello se debió de haber analizado la red de todas las organizaciones civiles que trabajan el tema por ciudad, y hacer un trabajo que pondere la fuerza de la red y de cada uno de los actores.

Sin embargo, la distribución del presupuesto, la manera en como las cuatro organizaciones ciclistas han dialogado con el gobierno, nos muestran que existe aún la presencia de un privilegio de la construcción de la ciudad del automóvil, en donde las organizaciones civiles juegan un doble rol, a veces de gobernanza cuando cooperan con el gobierno de manera dialogada y otras de movilización cuando se tiende a la construcciones de la ciudad del automóvil.

Lo anterior se refleja en Guadalajara durante el trienio de 2006 al 2009, dado que existió movilización contra la construcción de infraestructura para el automóvil en la avenida López Mateos en el 2006, pero existieron puntos de gobernanza en el Consejo Municipal. Aunque en el siguiente trienio existiera menos dialogo en el Consejo Municipal y se volviera a una relación con un gobierno jerárquico.

En el caso de la ciudad de México los puntos de regulación pueden ser paralelos, pues mientras se está cooperando en un programa gubernamental se puede estar manifestándose por otra obra a favor del uso del automóvil.

Por tanto, el esquema por gobernanza queda condicionado en pocos puntos de coordinación en temas muy concretos, dado que ni el gobierno de Guadalajara ni el de la Ciudad de México tienen una claridad del modelo de ciudad que quieren construir, y que si bien es la primera década de una



política de bicicletas, también es cierto que se mantiene una visión y acciones que reproducen la ciudad para el automóvil.

### **Reflexiones finales**

A lo largo de este trabajo se presentó un esquema teórico de análisis de acción pública, sin embargo, se considera que el esquema de análisis tuvo puntos débiles, faltaron muchos elementos de estudio, como lo son:

- 1) Elementos para entender con mayor precisión cada indicador, tal vez una calificación matemática hubiera esclarecido de manera más precisa los elementos de cada indicador.
- 2) El concepto de regulación debió ser claro en la operacionalización, esto para ponderar como es que se ha movido la acción pública,
- 3) No se pudo conocer las limitantes de las organizaciones por ciudad dado que para conocer ello, se debió de haber trabajado en conocer toda la red de organizaciones que trabajan el tema.
- 4) Faltó conocer la perspectiva gubernamental.

Sin embargo, se considera que el esquema de análisis resulta una aportación que pudiera generar interés y curiosidad para futuras investigaciones, claro con un mayor refinamiento y discusión.

Lo que sí se puede afirmar es que se alcanzó a vislumbrar distintas formas de acción pública, las cuales se mueven por las distintas fortalezas de las organizaciones e intereses gubernamentales. Se mostró la existencia de grupos sociales independientes que trabajan en lo público y que no responden a la lógica burocrática- clientelar, pero que aún enfrentan el gran reto de transformar a las ciudades analizadas en ciudades sustentables en materia de transporte, y si bien aún quedan muchas incógnitas sobre apropiaciones de los problemas públicos por parte de los participantes a los

cierres dominicales, o conocer a toda la red de ciclismo en las ciudades, también es cierto que ésta investigación da elementos para pensar que efectivamente estamos frente a un cambio, tanto en la acción pública como en la construcción de las ciudades sustentables, sin embargo el cambio parece aún lento.

En cuanto a la acción pública en las dos ciudades está lejos de presentar un esquema en donde predominen relaciones por gobernanza, pero esto no solo es por una posible debilidad de las organizaciones civiles, sino que también intervienen otras variables como la dinámica electoral, pocos espacios de diálogo con todas las dependencias de gobierno involucradas y visiones de ciudad múltiples y contradictorias.

Por último, se considera que para que se tenga una acción pública de gobernanza, es necesario contar con actores sociales fuertes, una acción social independiente y sobre todo una apropiación del problema público en la ciudadanía, la cual sea motivación de cambio social, aunque también es necesario un gobierno que coopere y que mantenga definida sus prioridades y proyectos, de lo contrario tendremos otro tipo de acción pública.

## Referencias

- Acsehrad Henri, 1999, “Sustentabilidad y Ciudad”, en *Eure*, Santiago, Vol 25, Núm 74, pp 35-46.
- Aguilar Luis, 2005, *Gobernanza y gestión pública*, Fondo de Cultura Económica, México, pp 500.
- Arendt Hannah, 1993, *La condición humana*. Barcelona: Paidós, pp 211.
- Banco mundial, 2002, *Ciudades en Movimiento, Revisión de la estrategia de transporte urbano del Banco Mundial*, Banco Mundial, Washington, D.C, pp 212.
- Bassols Mario, 2011, “Gobernanza: una mirada desde el poder”, en Mario Bassols y Cristóbal Mendoza (coords), *Gobernanza. Teoría y prácticas colectivas*, Anthropos/ UAM-I, Barcelona, pp 7-37.
- Bresser Luiz y Nuria Cunill, 2004, *Lo público no estatal en la reforma del Estado*, CLAD/ Paídos, México, pp 486.
- Bicycle coalition, 2012, en línea, <http://www.sfbike.org/>, revisado el 18 de febrero del 2012
- Bicired, 2012, en línea <http://hazladetos.org/?p=351>, revisado el 3 de septiembre del 2012.
- Bicitekas, 2011, *Movilización creativa ciudadana contra la supervía*, en línea <http://bicitekas.org/?p=341>, , Miércoles 5 de enero del 2011
- Cadena Jorge, 2004, *Las organizaciones civiles mexicanas hoy*, CEIICH-UNAM, México, pp 424.
- Canto Manuel, 2008, “Gobernanza y participación ciudadana en las políticas públicas frente al reto de desarrollo”, en *Política y Cultura*, UAM-X, México, Núm. 30, pp. 9-37
- Caracciolo Carlos , 2009, “Bicicleta, Circulación vial espacio público en la Italia fascista”, en *Historia critica*, núm 39, Universidad de los Andes, Colombia, pp 20-42.
- Carmen Lizárraga, 2006, “Movilidad urbana sostenible un reto para las ciudades del siglo XXI”, en *Economía, sociedad y territorio*, Vol. VI, Núm 22, pp 286-321

- Cerrillo Agusti, 2005, “Gobernanza hoy”, en Agustí Cerrillo (coord.), *La gobernanza hoy: 10 textos de referencia*, MAP/INAP/IIG, Madrid, pp 11-36.
- Colectivo Ecologista Jalisco A.C, ITDP, Fundación Hewlett, 2008, *Propuesta de red de movilidad en bicicleta para la zona metropolitana de Guadalajara*, Colectivo Ecologista Jalisco A.C, ITDP, Fundación Hewlett,Guadalajara, pp 49
- Consejo Municipal del Deporte de Guadalajara, *vía recreativa*, en línea <http://www.viarecreativa.org/> , revisado 18 de agosto del 2012
- Comisión de adjudicación de obra pública, 2011, *sesión ordinaria 19/11* en línea [http://enlinea.guadalajara.gob.mx/obras/obrapublica11/sesiones2011/SESION\\_19-11\\_ORDINARIA.PDF](http://enlinea.guadalajara.gob.mx/obras/obrapublica11/sesiones2011/SESION_19-11_ORDINARIA.PDF) , 8 de mayo del 2012.
- Comisión Europea de Medio Ambiente, 2009, *Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*, Comisión Europea de Medio Ambiente, Luxemburgo,pp 25.
- Crawford John, 2000, *Carfree Cities*, International Books, Holanda.
- Critical Mass, 2012, en línea <http://critical-mass.info/>, 20 de febrero del 2012
- Davies Jonathan, 2011, “Repensando las redes: gobernanza como hegemonía”, en Mario Bassols y Cristóbal Mendoza (coord.), *Gobernanza. Teoría y prácticas colectivas*, UAM-I, Anthropos, Barcelona, pp 37-66.
- Duhau Emilio, 1999, “Gobernabilidad democrática a nivel local. Problemas de la democracia participativa como alternativa al clientelismo y el corporativismo”, *en el Congreso: gobiernos locales; el futuro político de México*, septiembre 23 y 24 de 1999, Guadalajara.
- Durand Ponte, 2004, *Ciudadanía y cultura política en México*, Siglo XXI, México, pp 354.
- Elizalde Antonio, 2003, *Planeación estratégica territorial y políticas públicas para el desarrollo local*, Cepal, Santiago de Chile, pp 70.
- Enrique Cabrero, 2005, *Acción pública y gobierno local*, FCE, México, pp 447.

- Furness Zack, 2010, *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, University Press, Philadelphia, pp 348.
- Galindo Luis Miguel, David Heres y Luis Sánchez, 2005, “Tráfico inducido en México: contribuciones al debate e implicaciones de política pública”, en *Estudios Demográficos y urbanos*, vol. 21, núm. 1, México, pp123-157.
- Garduño Javier, 2011, *Diagnóstico de fondos federales para transporte y accesibilidad urbana. Cómo gastamos nuestros recursos en México en el 2011*, ITDP, México, pp 62.
- González Mariano, 2005, *Guía divulgativa. Ventajas de los medios de transporte público y no motorizados*, de Ecologistas en acción/Ministerio de Medio Ambiente de España, Madrid, pp.28
- Guadalajara 2020, 2012, *Vía recreativa*, en línea [www.gdl2020.mx/recreativa](http://www.gdl2020.mx/recreativa), revisado el 12 de mayo del 2012.
- Guttman Dan, 2004, “De gobierno a gobernanza: la nueva ideología de la rendición de cuentas, sus conflictos, sus defectos y sus características”, en *Gestión y política pública*, CIDE, México, pp 5-40
- Hall Peter, 1996, *Ciudades del mañana*, Ediciones del Serbal, pp 496.
- Harritz Ferrando, 2007, *Guía metodológica para la implantación del sistema de bicicletas públicas en España*. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de España, Madrid, pp118.
- Horton Dave, 2006, “Environmentalism and the Bicycle”, en *Environmental Politics*, Vol 12, pp. 41-58
- Illich Ivan, 1972, *Energía y equidad; el desempleo creador*, Posada, México, pp 231.
- Inglehart Ronald, 1991, *El cambio cultural en las sociedades industriales avanzadas*. Madrid, C.I.S.
- INE, 2006, *Inventario nacional de emisiones de México*, México, INE-SEMARNAT.
- INEGI, 2007, *Encuesta Origen Destino para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México*.
- 1INEGI, 2007, *Encuesta Origen Destino para la Zona Metropolitana de Guadalajara*.
- Informador, 2012, “Alberto Mejorada: camaleón del teatro”, en *Informador*, 24 de julio del 2012.

- Kooiman Jan, 2005, “Gobernar en gobernanza”, en Agustí Cerrillo, *La gobernanza hoy: 10 textos de referencia*, MAP/INAP/IIG, Madrid, pp 57-82.
- Lezama José, 2005, *Teoría social, espacio y ciudad*, Colegio de México, México, pp 430.
- Loyola de Palacio, 2009, *Libro blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, comisión Europea de Transporte, Luxemburgo , pp 127.
- Mario Silva, 2011, *¿ciudad amable para las bicicletas?*, en línea <http://www.bici10.org/2011/10/ciudad-amable-para-la-bicicleta.html>, revisado el 10 de julio del 2012.
- Mayntz Renate, 2001, “El Estado y la sociedad civil en la gobernanza moderna”, en *CLAD Reforma y democracia*, núm 21, Caracas.
- -----,2005, “Nuevos desafíos de la teoría de la gobernanza”, en Agustí Cerrillo, *La gobernanza hoy: 10 textos de referencia*, MAP/INAP/IIG, Madrid, pp 83-99
- Merino Mauricio, 2003, *La transición votada. Crítica a la interpretación del cambio político en México*, FCE, México, pp 246
- Mendoza Marcelo, 1996, “Apuntes sobre la reflexibilidad del movimiento ecologista”, en *Política y sociedad*, Universidad Bolivariana de Santiago , Madrid, pp 153-172
- Montes Rafael , 2011, “Ciclistas ganan recursos federales”, *El Universal*, Jueves de 17 de noviembre del 2011.
- Natera Antonio, 2005, “La gobernanza como modo emergente de gobierno y gestión pública”, en *Gestión y análisis de políticas públicas*, pp 53-66.
- Noroña Catalina, 2009, “De la bicicleta a la Utopía: la construcción de organizaciones socio-ambientales desde las propuestas de transporte alternativo: el caso de Quito”, *Tesis doctoral en ciencias sociales*, Flacso Ecuador, Quito, pp 172.
- OCDE, 1996, *Pollution prevention and control: environmental criteria for sustainable transport*, OCDE, París , pp 140.
- ONU, 1992, “Fomento del desarrollo sostenible de los recursos humanos”, *Agenda 21: Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo*, ONU, Rio de Janeiro.

- Osborne David y Ted Gaebler, 1994, *La reinvencción del gobierno. La influencia del espíritu empresarial en el sector público*, Paídos, México, pp 494.
- Pelzer Peter, 2010, “Bicycling as a way of life: a comparative case study of bicycle culture in Portland, or and Amsterdam”, *Tesis de maestría en: Metropolitan Studies*, University of Amsterdam, Amsterdam, pp 220.
- Peters Guy y Jon Pierre, 2005, “¿Por qué ahora es de interés la gobernanza?”, en Agustí Cerrillo (coord.), *La gobernanza hoy: 10 textos de referencia*, MAP/INAP/IIG, Madrid, pp 37-57.
- Peters Guy, 2005, *Gobernanza y burocracia pública: ¿Nuevas formas de democracia o nuevas formas de control?*, Colmex, México pp 585-598,
- Pérez Ruth, 2011, *Por mi ciudad en bicicleta*, Bicitekas A.C, México, pp 209.
- Philips Schmitter , 1992, *Neocorporativismo . Más allá del Estado y el Mercado*, Alianza Editorial, México, pp 680
- Porras Francisco, 2011, “¿Sistema, continuum, modo o marco general?” en Mario Bassols y Cristóbal Mendoza (coords), *Gobernanza. Teoría y prácticas colectivas*, Anthropos/ UAM-I, Barcelona pp 67-96;
- Ramírez Patricia, 2007, “La ciudad, espacio de construcción de ciudadanía: De los conceptos a los problemas de la vida pública local”, en Ramírez Patricia (coord.) *Espacio y reconstrucción de ciudadanía*, Porrúa, México, pp 85-107.
- Sassi Franco, 2010, *Fit Not Fat: Obesity and the Economics of Prevention*, OCDE, Paris, pp 295.
- Secretaría de Gobernación, 2008, Encuesta Nacional de Cultura Política y Prácticas Ciudadanas
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2005, *Informe sobre la situación del Medio Ambiente en México 2005. Capítulo 6: Atmósfera*, En línea [http://app1.semarnat.gob.mx/dgeia/informe\\_04/06\\_atmosfera/cap6\\_1.html](http://app1.semarnat.gob.mx/dgeia/informe_04/06_atmosfera/cap6_1.html), visto el 10 de julio del 2012.

- Secretaría de Medio Ambiente del Distrito Federal, 2012, *Datos de los paseos dominicales y cicloton*, México, en línea. [http://www.sma.df.gob.mx/sma/ciclovias/asistencia\\_muevetenbici\\_may-2007\\_dic-2011.pdf](http://www.sma.df.gob.mx/sma/ciclovias/asistencia_muevetenbici_may-2007_dic-2011.pdf), revisado el 3 de agosto del 2012
- Secretaria de Obras Publicas pública, 2012, en línea [http://enlinea.guadalajara.gob.mx/obras/concursos\\_LP/concurso\\_licitacion.asp](http://enlinea.guadalajara.gob.mx/obras/concursos_LP/concurso_licitacion.asp). Gobierno municipal de Guadalajara, Contrato OPG-CONADE-PAV-LP-C16-237/10, de la obra construcción de parque lineal y ciclovía de San Dionisio y Fuelles, en línea <http://enlinea.guadalajara.gob.mx/obras/obrapublica10/237-10.pdf>, revisado en 3 de agosto del 2012
- Sheller Mimi y John Urry, 2003, “The city and the car”, en Amanda Root (ed), *Delivering Sustainable Transport: A Social Science Perspective*, Oxford, Elsevier, pp 171-189
- -----, 2004, “Automotive emotions: feeling the car”. en *Theory, Culture and Society*, Vol. 21, no. 4 pp.221-242.
- Sistema Nacional de Información en Salud, 2012, *Mortalidad información tabular del 2000 al 2008*, México, en línea <http://sinais.salud.gob.mx/mortalidad/>, revisado el 20 de julio del 2012.
- Solano Gabriela, 2009, “Los trayectos en las movilidades ciclistas. Guadalajara”, *Tesis doctoral en Ciudad, territorio y sustentabilidad*, UDG, México, pp 321.
- Tapia Mónica, 2010, “Sociedad civil y políticas públicas”, en José Luis Méndez, *Los grandes problemas de México XXI*, Colmex, México, p .416.
- The Copenhagenize, 2011, *The Copenhagenize index bicycle-friendly cities 2011*, en línea <http://copenhagenize.eu/index/12guadalajara.html>, revisado el 1 de agosto del 2011
- Thoenig Jean, 1997, “Política pública y acción pública”, en *Gestión y política pública*, Vol VI, Núm 1, CIDE, México, pp 28-55.
- Torres Gerardo y Héctor Ramos, 2008, “Gobernanza y territorios. Notas para la implementación de políticas para el desarrollo”. en *Revista Mexicana de Ciencias políticas y sociales*, Vol. L, Núm 203, UNAM, México, pp 75-95
- Torres Nina, 2006, *La posición de las ONGs mexicanas ante la soberanía nacional*, Ítaca, México, pp 30-56.



- Wallerstein Immanuel, 2003, *Crítica del sistema mundo capitalista*, Era, México.
- Willard Frances, 1885, *A wheel within a wheel: how I learned to ride the bicycle*, Fleming H Revell Company, New York, pp. 80.
- Zheutlin Peter, 2007, *Around the world on two wheels. Annie Londonderry extraordinary ride*, Citadel Press Book, New York, pp 253.

## **Anexo**

### **Acción pública y organizaciones civiles:**

#### **El caso de la bicicleta urbana en la Ciudad de México y Guadalajara**

**Ernesto Morua Ramírez**

Guía base para poder realizar las entrevistas. Unas aclaraciones sobre la técnica son:

- Las entrevistas serán por medio de vídeo.
- Se les comentará a los entrevistados que la entrevista es semiestructurada y que por tanto pueden ser de gran utilidad si pudieran compartir sus experiencias de manera larga y detallada.
- Se buscará el lugar más cómodo para el entrevistado, esto incluye cafés, casas particulares, espacios públicos (parques, jardines, plazas públicas) y oficinas.
- La entrevista se plantea como semiestructurada.

#### **Equipo de intervención**

- Cámara de video digital Samsung F1.8 2.4
- Guía de entrevista
- Cuaderno de notas

## **Temas a tratar:**

**Se plantea el tratamiento de 4 temas: El primero relacionado con la implicación del entrevistado con el tema, el segundo con la historia de la organización y sus objetivos, recursos, el perfil del personal, el tercero la autonomía de la organización, el cuarto trata las maneras en cómo las organizaciones ciclistas intervienen en lo público y se discute las formas cómo perciben la relación con el gobierno.**

### 1) Causas personales:

- a) ¿Qué significado tiene para ti que significa ser ciclista urbano?
- b) Qué problemas atiendes siendo ciclista urbano, en la zona metropolitana de Guadalajara

### 2) Historia, objetivos de la organización y apropiación del espacio público:

- a)Cuál es la importancia de ser un ciclista urbano organizado
- b) ¿Cómo surge la organización? (en ese tiempo como era la relación con el gobierno y el problema público)
- c) ¿Cuáles son los objetivos de la organización?

### 3) Autonomía financiera y en acciones:

- a) ¿Cuál es la principal fuente de recursos de la organización? (alguna organización internacional, donaciones, recursos propios o gobierno)
- b) ¿Consideras que los recursos que obtiene la organización son suficientes para el mantenimiento de sus actividades? Si

responde que son insuficientes preguntar ¿se encuentran realizando acciones para obtener más recursos? Y ¿cómo?

- c) ¿Platícame cuales consideras que son las principales acciones que ha tenido la organización que se encuentran en relación con el problema público? ¿cómo se han organizado?, ¿han sido en colaboración con otras organizaciones? Y ¿en cuántas de ellas y cómo ha participado el gobierno?
- d) ¿Cuál es el mayor incentivo de los miembros para pertenecer a la organización?
- e) ¿En alguna ocasión el gobierno ha ofrecido trabajo a alguien del grupo? (Si es así me lo podrías contar si quieres sin nombres).
- f) ¿En alguna ocasión el gobierno les ha ofrecido algo a cambio de apoyo político?

#### 4) Formas de intervención en lo público e interacción con el gobierno.

- a) ¿Qué entiendes por lo público y cómo lo relacionas con el tema de la bicicleta.
- b) ¿Para ti quién debe tratar los problemas públicos? ¿consideras qué el Estado es el actor único que tiene que tratar los problemas públicos?, ¿Por qué?
- c) ¿Consideras que los programas públicos que han implementado el gobierno (ya sea México o Guadalajara) han ayudado al crecimiento de la organización?
- d) Me gustaría que me platicaras de manera general cómo fue el proceso para que se iniciara la participación
- e) ¿Qué actividades como grupo realizan dentro del programa gubernamental?

- f) ¿Quién y cómo es el que decide cómo realizar las acciones, es el gobierno o existen mecanismo de negociación (formales e informales)
- g) ¿Han existido conflictos entre su organización y el gobierno?  
¿Si es así me podrías platicar alguna experiencia?
- h) ¿Dime tus impresiones falla algo en la relación con el gobierno? Y ¿qué mejorarías en la relación?
- i) Por último me gustaría que hicieras una reflexión final acerca de los retos de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.