

Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente

Reconocimiento de validez oficial de estudios de nivel superior según acuerdo secretarial 15018, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de 1976

Departamento de Estudios Socioculturales Doctorado en Estudios Científico-Sociales



TOMA DE DECISIONES DE MOVILIDAD URBANA Interés público y privado en los agentes predominantes del transporte público de la Zona Metropolitana de Guadalajara

TESIS que para obtener el **GRADO** de
DOCTOR EN ESTUDIOS CIENTÍFICO–SOCIALES

Presenta: **MTRO. BERNARDO SÁNCHEZ GUTIÉRREZ**
Director **DR. LUIS IGNACIO ROMÁN MORALES**

Tlaquepaque, Jalisco, 16 de febrero de 2021

Esta tesis se realizó con el apoyo del
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT),
a través de una beca del
Programa Nacional de Posgrados de Calidad (PNPC).

Dedicatoria

A la memoria de mi padre, José Guadalupe Sánchez Muñoz, por su ejemplo de fortaleza, perseverancia y dedicación. Murió mientras yo trabajaba en los ajustes finales de esta tesis.

Agradecimientos

A mi esposa Adriana por su amor e incondicional apoyo.

Al Dr. Luis Ignacio Román Morales, mi director de tesis, por su orientación y acompañamiento.

A los miembros del comité tutorial, Dr. Raúl Díaz y Dra. Azul Aguiar, así como a la Dra. Rocío Enríquez y al Dr. Raúl Acosta, por su orientación y recomendaciones.

A los profesores del claustro doctoral y al ITESO por darme esta oportunidad de formación.

A la Comunidad Jesuita del noviciado San Estanislao de Kostka en Medellín, quienes me recibieron, hospedaron e hicieron sentir como en casa, mientras estuve en Colombia para la realización de entrevistas y trabajo de campo.

Al Grupo de investigación de Geografía y Desarrollo Regional (GEDRI), en Florianópolis, Brasil, así como a la Universidad Federal de Santa Catarina (UFSC), que me abrió sus puertas a través del Dr. Márcio Rogerio Silveira y del Dr. Rodrigo Giraldo Cocco, quien sirvió de enlace, así como al Dr. Fernando Calonge Reillo, de la Universidad de Guadalajara (UdeG), quien me alentó y orientó para realizar trabajo de campo en Brasil.

A los entrevistados de los diferentes sectores y ámbitos sociales que amablemente accedieron a colaborar en esta investigación.

A mi madre Ana María Gutiérrez Casillas, a mis hermanos y familiares, colegas egresados de la Maestría en Desarrollo Humano, compañeros del doctorado y amigos que en diferentes momentos y desde diferentes latitudes me apoyaron y alentaron a concluir este proceso.

Resumen

Este trabajo aborda la toma de decisiones respecto de la movilidad urbana, particularmente los criterios de interés público y privado mediante los cuales se toman esas decisiones en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG). La hipótesis planteada sostiene que las decisiones de transporte público en la ZMG integran un sistema complejo de agentes y criterios de interés público o privado que interactúan de manera parcialmente contradictoria y complementaria. Esta interacción provoca tensión en las relaciones entre los agentes predominantes de esa toma de decisiones, así como inconsistencias en el funcionamiento de las políticas de movilidad urbana. La propuesta metodológica es mixta, pues se valora la perspectiva histórica del problema, se operacionalizan los diferentes criterios de la toma de decisiones y se revisan dos casos: la Línea 2 del Bus de Tránsito Rápido (L2BRT) y la Línea 3 del Tren Eléctrico Urbano (L3TEU), además de los tiempos de traslado, índices de motorización y documentos oficiales del periodo señalado. Se recurre a entrevistas semiestructuradas y narrativas de los actores vinculados a la toma de decisiones, además de la observación y la revisión documental de indicadores de movilidad y socioeconómicos, como el ingreso y gasto en transporte para las familias, las leyes de movilidad y tránsito, normas técnicas y planes de desarrollo. El aporte de esta investigación radica principalmente en haber identificado, integrado y explicado el proceso de toma de decisiones relativas al transporte público de la ZMG como un sistema de enfoque dicotómico, entre el interés público – privado, intersectando consideraciones de carácter económico, político y afectivo (este último desde la perspectiva de la construcción social de las emociones).

Conceptos clave: toma de decisiones, interés público, interés privado, economía, política, afectividad, movilidad urbana, transporte público.

Índice

Introducción.....	9
Problema de investigación y definición del objeto de estudio	13
Pregunta de investigación.....	15
Hipótesis	16
Objetivo central.....	18
Objetivos secundarios.....	18
Justificación de la investigación.....	19
Antecedentes de las decisiones de movilidad en la ZMG	20
América Latina y movilidad urbana	33
El estudio de las decisiones de movilidad urbana en América Latina	41
Capítulo 1. Marco teórico conceptual.....	48
1.1. Apartado histórico contextual del interés público y privado.....	48
Las cuatro etapas.....	60
1.2. Teoría de la toma de decisiones	65
1.2.1. Decisiones, su definición y clasificaciones.....	68
Conclusiones capítulo uno	78
Capítulo 2. Criterios para la toma de decisiones en el transporte público	85
2.1. Presencia de las esferas económica, política y afectiva.....	85
2.2. La vertiente relegada por la tradición epistémica tradicional.....	99
2.3. Criterios para la toma de decisiones.....	101
2.3.1. Criterio de interés público	102
2.3.3. Criterio del argumento técnico–académico o bloque histórico.....	104

2.3.4. Criterio socio ambiental (puede ser con énfasis en el criterio público o privado).....	104
2.3.5. Criterio alfa	105
2.4. Esfera tripartita: económica, política y afectiva	107
2.5. Las esferas y criterios en la toma de decisiones de movilidad urbana	110
Conclusiones capítulo dos	116
Capítulo 3. Estrategia de la investigación	119
3.1. Delimitación espacio temporal	120
3.2. Selección de las decisiones	122
3.3. Fundamentación epistemológica	124
3.4. Segmentación y selección: actores y decisores de movilidad urbana	126
3.5. Vicisitudes en la gestión de entrevistas.....	130
3.6. Análisis de entrevistas.....	131
3.7. Aclaración sobre los actores y su posición cambiante.....	133
3.8 Generalidades y trayectoria	135
Conclusiones capítulo tres	139
Capítulo 4 Los casos: Etapa 2 de BRT y Línea 3 de TEU.....	142
4.1 Programa Nacional de Infraestructura (PNI) y el Programa Federal de Apoyo al Transporte Masivo (Protram)	142
4.2. Ley de Movilidad y transporte del estado de Jalisco	145
4.3. Programa General de transporte del estado de Jalisco (PGTPEJ)	147
4.4. Organización territorial y del transporte público en la ZMG	153
4.5. Generalidades de la Etapa II BRT	163
4.6. Generalidades de la L3TEU.....	174
Conclusiones capítulo cuatro	188

Capítulo 5. Agentes y criterios predominantes en la ZMG	190
5.1. Complejidad del problema.....	190
5.2. Criterios de decisión en los actores entrevistados.....	192
5.3. Narrativas que transportan intereses	199
5.3.1. Trasímaco (ER3EM, 2019-1).....	200
5.3.2. Céfalo (ER3EF, 2019-2).....	207
5.3.3. Clitofonte, Polemarco y Glaucón.....	212
5.3.4. Adimanto.....	229
Conclusiones capítulo cinco	232
Conclusiones generales y líneas posibles de investigación	235
Referencias bibliográficas.....	250
Referencias electrónicas.....	262
Índice de tablas, gráficas e imágenes por capítulo	266
Anexos	269
Anexo estadístico.....	285
Anexo fotográfico	297
Línea de tiempo: “Implicaciones teórico–históricas de las decisiones de movilidad urbana en la ZMG”	311
Siglarío.....	323

Introducción

Esta tesis aborda la toma de decisiones de movilidad urbana como uno de los problemas sociales y estratégicos de mayor importancia para las grandes ciudades. A pesar de que la mayoría de los habitantes de la ciudad somos víctimas de las deficiencias de movilidad, pocos nos preguntamos quiénes son los que definen y cómo se deciden estos modos de organizar nuestros desplazamientos, así como este tipo de ciudad, la infraestructura y la política de movilidad.

El abordaje del problema de investigación se realiza con una perspectiva interdisciplinaria; se refieren, particularmente, los criterios de interés público y privado, y se analizan las premisas con las que se decide la movilidad urbana en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG). Esta manera especial de abordar el problema de investigación se debe, entre otras razones, a que el estudio sobre las decisiones en movilidad urbana comúnmente se realiza con perspectivas unidisciplinarias que cercenan la problemática y ofrecen explicaciones que abonan escasamente a la comprensión de conjunto; por ello se efectúa una investigación que busca generar puentes entre el pensamiento económico, el político y los estudios socioculturales vinculados al denominado giro afectivo, en donde se combinan saberes de diversas disciplinas. Con lo anterior, se aspira a favorecer dicho alcance.

La estructura de la tesis considera fundamental la perspectiva histórica para comprender nuestra realidad, y para ello integra dos vertientes, en el estado del arte y en el marco teórico, apartados que favorecerán la comprensión y la integración teórica y empírica de la tesis —que está integrada por cinco capítulos, dos teóricos, uno metodológico, otro sobre los casos y uno más de trabajo empírico.

En las siguientes páginas se presentan los elementos generales de la tesis y un breve recorrido histórico en torno al transporte público en Guadalajara.

El primer capítulo teórico presenta un marco teórico del interés público y el privado, además de las teorías sobre la toma de decisiones y sus clasificaciones. En el segundo capítulo se abordan los criterios para la toma de decisiones, que a su vez son atravesados por los criterios político, económico y afectivo, además de anclarlo con las decisiones de transporte público en la ZMG.

El tercer capítulo es de tipo metodológico y se presenta la delimitación del espacio temporal, selección de los casos, su fundamentación epistemológica, así como la identificación de los agentes decisores de la movilidad urbana en la ZMG y la ruta para el análisis de entrevistas.

En el capítulo cuatro se abordan los casos seleccionados para la revisión empírica, en el que se optó por elegir una decisión de ejemplo negativo y otra de ejemplo positivo, es decir, la decisión de no optar por un sistema transporte masivo y otro en el que la decisión fue la de sí implementarlo, por lo cual se trabajó con el caso de la Línea 2 del Macrobus o *Bus Rapid Transit* (L2BRT) y la Línea 3 del Tren Eléctrico Urbano (L3BRT), las cuales, como se mostrará en el desarrollo, están estrechamente relacionados. En ese mismo capítulo se emprende un análisis documental que abarca el tránsito de la normativo a lo fáctico, pasando por la organización territorial de transporte público en la ZMG y se cierra con explicación de cada caso por separado.

El capítulo cinco presenta aspectos empíricos, se exponen los resultados de las entrevistas realizadas partiendo de la complejidad del problema, pasando por sus criterios decisionales y las narrativas de algunos entrevistados. En un apartado adicional se muestran las conclusiones generales y las posibles líneas de investigación.

En primera instancia los apartados fueron concebidos de otra manera, esto es, se pretendía integrar en un solo capítulo el marco teórico, sin embargo, conforme se avanzó en el estado del arte se observó que el enfoque teórico de las decisiones se encontraba respaldado predominantemente por una manera de concebir la teoría económica, es decir, el enfoque económico subyacente que predomina en la mayor parte de la bibliografía reciente se sustenta en la visión particularista de la toma de decisión, lo que sesgaba enormemente la posibilidad de comprender y explicar el problema de investigación.

Apoyado en el contacto con tomadores de decisiones de movilidad urbana durante varios años, y derivado del primer acercamiento de campo sistematizado, se hizo presente la vertiente afectiva en la toma de decisiones, lo que invitó a indagar a este respecto en la búsqueda de elementos teóricos que pudieran ser útiles, al grado de que encontraron un lugar junto a los otros criterios de la toma de decisiones.

Así, se conjugan en la lectura elementos históricos, teóricos, normativos, de indicadores socioeconómicos y de trabajo empírico de manera que contribuyan a la comprensión de las decisiones, que presentan tres aristas: la económica, la política y la afectiva.

Esta división obedece a la idea de una secuencia lógica que permitiera comprender cada apartado de manera independiente, pero que a la vez obedeciera a la lectura de los elementos previos para una comprensión del documento global. En ese sentido habrá elementos que corresponden al orden de elaboración, pero otros definitivamente solo justifican su aparición en determinado punto del texto, si se atiende al orden de exposición.

Un elemento que quisiera resaltar en relación con este trabajo tiene que ver con la bibliografía vinculante entre economía y emociones, pero que se trabaja apoyada predominantemente en el individualismo metodológico, como el caso de González (2016), que sigue una línea de tipo smithiana, marginalista, hayekiana y kahnemaniana; es decir, analiza sobre todo desde un enfoque individual la economía y los sentimientos, pero únicamente en cuanto a lo remitido al método experimental y sus derivaciones en psicología y neurociencias. Lo que constituye, por decirlo pronto, en la línea predominante de los estudios recientes.

En ese trabajo González (2016) utiliza los conceptos de egoísmo impuro, interés, simpatía, vergüenza, alegría y felicidad, que retoma de diversos trabajos y autores, desde el tratado sobre los sentimientos morales de Smith publicado en 1759, y hasta Kahneman (2012). Sin embargo, se centra predominantemente en lo individual y desde una visión biologicista. En otras palabras, toma el contexto solamente como elemento adicional y no determinante de las decisiones, lo que constituye una gran diferencia, pues más que el mercado o el dinero, las decisiones en general son influidas por los afectos y las emociones, y estos salen de la taxonomía que convencionalmente ha calificado a las decisiones como racionales o irracionales.

Se decidió hacer una contribución al conocimiento de una problemática que no tiene exclusividad disciplinar, desde una postura que le abona a la discusión teórico-empírica y que genera la posibilidad de abrir líneas de investigación que dialoguen en términos que trascienden dichas fronteras.

En síntesis, este trabajo analiza la toma de decisiones desde dos vertientes metodológicas que ha sido debatida durante siglos de manera interdisciplinaria, el interés público y privado, que se analizan a la luz de tres ámbitos interrelacionados, las esferas económica, política y afectiva. Este esfuerzo no es conclusivo sobre el estudio de las decisiones, pues el lector encontrará valiosas pistas junto a interrogantes que posiblemente queden sin respuesta, pero el conjunto apunta a una manera de ver, analizar y construir realidades más complejas y acorde con los tiempos en que vivimos.

Problema de investigación y definición del objeto de estudio

Este proyecto se enfoca en el análisis de la toma de decisiones en materia de movilidad urbana, tomando como referente dos casos específicos de transporte público en la Zona Metropolitana de Guadalajara.

Por lo general, la toma de decisiones de movilidad se presenta como una “caja negra”¹ para la mayoría de los habitantes, autoridades e investigadores, es decir, los procesos factuales por los que transita gran parte de la toma de decisiones del transporte masivo como elemento sustancial de la movilidad urbana en la ZMG siguen siendo una interrogante.

El estudio de los instrumentos legales, normativos o institucionales puede revelar únicamente una parte del comportamiento institucional. Es decir, estos elementos son insuficientes para revelar quién o quiénes deciden qué, con base en cuáles criterios y la relación de éstos con los intereses de beneficio público o privado que generan. Por eso se asemeja a una caja negra en la que no se sabe lo que ocurre adentro.

Estudiar las decisiones de movilidad urbana permite acercarnos a una comprensión más profunda de lo que sucede en la ciudad, más allá de las limitaciones unidisciplinarias, oficialistas, simplistas o partidistas, cuya tendencia suele anclarse a lenguaje técnico y recetas impuestas en entornos que no corresponden al nuestro, y a la dependencia con respecto a un modelo de desarrollo que se impone y se reproduce sin cuestionamientos.

El transporte público está anclado a la agenda de movilidad urbana de las grandes ciudades en el mundo y ha marcado la pauta del desarrollo en megalópolis y metrópolis de América Latina y de las zonas metropolitanas de México en las últimas décadas del siglo XX y las primeras del siglo XXI.

Los decisores o definidores del transporte público y de la movilidad urbana tienen relación entre ellos, y sus decisiones tienen consecuencias para ellos y para otros, por lo que

¹ Se entiende por caja negra aquel elemento que es estudiado desde el punto de vista de las entradas que recibe y las salidas que produce, pero sin interesarse en cómo lo hace ni cómo funciona su interior.

entran en juego criterios diversos, dependiendo del papel que cada uno desempeña en una decisión determinada. Esto, a su vez, tiene relación con objetivos de beneficio público y privado.

Al referirnos a los decisores o definidores de movilidad urbana —lo que se abordará con detalle en la estrategia metodológica—, se identificaron y agruparon cuatro segmentos: 1) miembros del poder ejecutivo de los diferentes ámbitos de gobierno y legisladores vinculados a la problemática de movilidad urbana, 2) empresarios transportistas e inmobiliarios, 3) Académicos, representantes de la sociedad civil vinculados al tema y periodistas, 4) Consultores.

El interés público y privado en los agentes definitivos del transporte masivo de la ZMG es referido como elemento fundamental para la investigación, pues su articulación en términos de interdependencia con todos los actores contribuiría a explicar la naturaleza de su participación en decisiones de esta índole, es decir, la toma de decisión de movilidad es un espacio de disputa entre intereses públicos y privados, entre un enfoque macro y micro, y entre una visión de índole colectiva y particular.

Debido a la importancia de contar con referentes empíricos que permitan aterrizar los elementos teóricos de la investigación, se propuso el caso de la L2BRT y el de la L3TEU, pues en sí mismos reflejan decisiones de movilidad a encadenadas, al formar parte del transporte público, además de ofrecer la ventaja de estudiar dos tipos de decisión: una decisión de no implementar determinado sistema de transporte y otra para sí implementarlo.

El problema de investigación es la toma de decisiones de movilidad urbana con respecto a los intereses público y privado en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG), que no ha sido abordado en estudios serios para los casos referidos, pero puede hacerse mediante una investigación que permita develar cómo ocurre o cómo ocurrió la toma de decisiones para la no implementación, o sí, de la L2BRT, y la implementación de la L3TEU.

En síntesis, la toma de decisiones de la L2BRT y la L3TEU puede ser analizada a partir de la identificación de los actores que intervinieron en las decisiones y de la explicación de las relaciones que se establecen entre ellos, mediante análisis de documentos oficiales, identificando las posibles contradicciones de cara al interés público y privado, y

confrontándolas con los hallazgos derivados del trabajo de campo mediante entrevistas a informantes clave y la respectiva triangulación de la evidencia recabada.

Pregunta de investigación

¿Cuáles son y cómo interactúan los agentes y los criterios que definen la toma de decisiones del transporte público, particularmente en los casos de la L2BRT y la L3TEU?

Veamos cada uno de los elementos planteados en esta pregunta.

Al hablar de *agentes* me refiero a los sujetos, empresas o instituciones que tienen poder real de incidir, delinear o definir las decisiones de movilidad urbana. Regularmente, en el sistema político establecido esos actores están enunciados en el planteamiento del problema, aunque la lista por cuestiones de espacio y lo restringido de los recursos es obviamente limitada, sin que por ello se desconozcan las implicaciones con actores en esferas macro-globales, como los representantes de organismos internacionales, o micro-locales, como los grupos de comerciantes o vecinos que seguramente pueden estar vinculados con determinada toma de decisión.

Por *criterios* se entiende las premisas de la toma de decisiones, es decir, aquello que ocupa el primer lugar en el deseo, interés o motivación de la decisión.

Cuando se *habla* de *toma de decisiones* me refiero a un conjunto de procesos encadenados de distinción y selección de premisas, cursos de acción y criterios de preferencia enmarcados por el campo de la movilidad urbana en la ZMG.

Por *transporte público* se entiende el transporte en común o colectivo, es decir, las diferentes modalidades de desplazamiento que proporcionan servicio público y son reguladas por el gobierno. Entre los distintos modos de transporte público se encuentran los taxis, trolebuses, mini y midibuses, autobuses, así como el *transporte masivo*, que son los sistemas o tecnologías de transporte público de alta capacidad como el sistema de tren eléctrico urbano o macrobús, en el caso de la ZMG.

La línea 2 del Macrobús o Bus de Tránsito Rápido (BRT por sus siglas en inglés) refiere un sistema de transporte público basado en autobuses diseñado para mejorar el flujo de

pasajeros, aunque con tal tecnología solamente se cuenta con la línea 1, pues la línea 2 no se llegó a poner en marcha.

Por su parte, la línea 3 del tren eléctrico urbano refiere a un sistema de transporte ferroviario metropolitano con trazo diagonal en la geografía de los municipios por los que transita y que tiene 18 estaciones de servicio.

Hipótesis

La toma de decisiones de transporte masivo en la Zona Metropolitana de Guadalajara integra un sistema complejo de agentes y criterios de interés público o privado que interactúan de manera parcialmente contradictoria y complementaria. Esta interacción provoca tensión en las relaciones entre los agentes predominantes de esa toma de decisiones e inconsistencias en el funcionamiento de las políticas de movilidad urbana.

Explico brevemente los elementos presentados en la hipótesis.

Por *sistema complejo* me refiero al conjunto o red de entidades diversas engranadas, interconectadas o interrelacionadas que totalizan sus diferentes elementos o partes individuales que generan información no visible a simple vista. Se habla de sistema complejo porque el problema de investigación y sus posibles respuestas trascienden las fronteras disciplinarias e implican el entrelazamiento de saberes diversos. Para conocer un sistema complejo se debe estar en posibilidad de comprender el funcionamiento del sistema completo y no solamente el funcionamiento de sus partes, es decir, se trata de un abarcamiento particular del fenómeno investigado.

Con *interés público y privado* me refiero al criterio en el que se posiciona, en primer lugar, el bien común, el bienestar general. Su lógica implica una visión macro y su directriz estará orientada a subordinar el interés particular, cualquiera que éste sea, en aras del bienestar de la colectividad. Mientras que la premisa del interés particular estará enfocada desde la visión individual del beneficio particular, aunque ello conlleve un malestar colectivo. Se trata de una dicotomía en constante tensión, pues ambos intereses parecen estar presentes en la historia de las decisiones, al parecer de manera inevitable, aunque con mayor énfasis en uno u otro, dependiendo del contexto.

De igual modo, al hablar de la *interacción* me refiero a que los elementos formales de la toma de decisiones de movilidad urbana mantienen una relación parcialmente complementaria con los elementos fácticos de la toma de decisiones, pues los agentes predominantes de la movilidad operan con una lógica discursiva en la que aparece mencionado el interés público, pero en los hechos lo hacen distanciados de este interés, es decir, se trata de una relación interdependiente.

En otras palabras, las decisiones de movilidad urbana, por un lado, inciden en la rentabilidad, garantías de inversión y ubicación en el mercado de las empresas vinculadas (sean inmobiliarias o de transporte), así como en la trayectoria de políticos o el posible conflicto de interés de los funcionarios involucrados, el prestigio de los académicos o el grado de reconocimiento de las asociaciones civiles vinculadas al tema; por otro lado, esas decisiones inciden en la solución o el agravamiento de la problemática.

Al hablar de *inconsistencias en el funcionamiento de las políticas de movilidad urbana* me refiero a lo ineficaz e inadecuada que ha resultado la toma de decisiones de movilidad urbana en la ZMG, que inicialmente se intuye y podrá corroborarse con el análisis documental y de campo.

Movilidad urbana es un concepto que se introdujo en la agenda pública durante la década de los años noventa y supone un cambio del paradigma asociado a la vialidad y el transporte; implica una visión que busca impulsar la ampliación de posibilidades de desplazamientos de las personas, aglutinando los diferentes modos y tipos de desplazamientos que se realizan en la ZMG y otorgándoles una jerarquía que de manera general da prioridad los desplazamientos no motorizados, a pie y en bicicleta; luego se da paso a los desplazamientos motorizados, comenzando por los del transporte público, después los de transporte de mercancías, y en último lugar los desplazamientos en vehículos particulares.

Hasta aquí se presentaron los elementos de la hipótesis de trabajo para dos casos, la toma de decisión de la línea 2 del Macrobús – Bus de Tránsito Rápido (BRT) y la línea 3 del Tren Eléctrico Urbano (L3TEU) en la ZMG.

Objetivo central

Develar el proceso de toma de decisiones de movilidad urbana en la ZMG, en el que los agentes preponderantes intervienen con sus criterios, contradicciones y complementariedades en términos de los intereses de beneficio público y privado que entran en juego, particularmente en los casos de la L2BRT y la L3TEU.

Con *develar el proceso* me refiero a descubrir, transparentar y explicar el conjunto de procesos encadenados de selección de premisas o criterios de preferencia enmarcados por el campo de la movilidad urbana. Lo anterior implica el análisis, la comprensión y la explicación del sistema complejo que se integra a partir del problema de investigación.

Los elementos restantes del objetivo general ya se explicaron anteriormente.

Objetivos secundarios

1. Explicar las prácticas y relaciones de los agentes predominantes, en cuáles medios transitan las decisiones, a qué aspectos de la pirámide de la movilidad se da mayor impulso, qué infraestructura o tipo de transporte se incentiva y cómo se da cuenta de ello.
2. Relacionar los actores predominantes y los criterios utilizados por ellos en las decisiones de movilidad urbana de la ZMG en términos de la dicotomía del interés público-privado, a la vez que se analiza desde un enfoque tripartita: económico, político y afectivo.
3. Relacionar los criterios de interés público y privado con los cambios en la manera de gestionar la ciudad de Guadalajara y su zona metropolitana, antes conurbada, en las últimas décadas del siglo XX y las primeras del siglo XXI.
4. Explicar las contradicciones y complementariedades del sistema complejo de actores y criterios que incidieron en la toma de decisión de la L3TEU y la L2BRT en la ZMG, y diagnosticar la relación de esa toma de decisión con el funcionamiento de las políticas de movilidad urbana de la ZMG.

Justificación de la investigación

Francisco de Roux, SJ, sostiene que para que una investigación sea pertinente se requiere:² Que tenga sentido (la causa que nos mueve, las razones por las que vale la pena vivir), que enfrente problemas cruciales, que sea regional, interdisciplinaria, de relevancia social y tenga resonancia global y, por último, que asuma responsablemente las consecuencias de sus hallazgos.

En concordancia con lo anterior, este proyecto de investigación es pertinente porque aborda una problemática sobre la toma de decisiones que a su vez acarrea diversos problemas sociales, incluso la pérdida de vidas humanas, lo cual motiva a buscar la generación de conocimiento que permita enfrentar esa situación. Las decisiones en este rubro son clave para el futuro de las áreas metropolitanas y ocupan ya un lugar importante en las preocupaciones de la población y la agenda gubernamental, además de estar vinculadas con elementos medioambientales de impacto global. La pertinencia social derivada de los millares de personas fallecidas o severamente lesionadas en las últimas décadas, relacionadas con accidentes del transporte público o privado, son motivo suficiente y argumento de pertinencia de una investigación que contribuya a que eso se detenga.

Además, la investigación se circunscribe a la ZMG, en el sentido de que tanto la movilidad urbana como el transporte público operan de manera metropolitana en sentido general, por lo que afecta a la región. El abordaje desde un enfoque tripartita que combina el pensamiento económico, político y afectivo, intenta rebasar los esfuerzos y las investigaciones realizadas hasta el momento, por los sesgos y limitaciones de visiones unidisciplinares, por un lado, mientras por otro, solo se trata de trabajos que solo se corresponden con el individualismo

² Más información al respecto se puede consultar en: javerianacali.edu.co/sites/ujc/files/node/field-documents/field_document_file/la_investigacion_pertinente_de_roux.pdf

Los dos casos que estudian afectan al conjunto de la ZMG aunque la infraestructura se realice en solo tres municipios: Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque.

metodológico, que ha sido la manera como se ha observado predominantemente el fenómeno hasta la fecha. Una prueba de lo anterior es la escasa bibliografía que combine algunas de las áreas que se conjugan para este proyecto, lo que nos habla no solamente de su pertinencia, sino también de su originalidad.

Por último, esta investigación es pertinente porque el abordaje que realiza ofrece la posibilidad de incorporarse en las discusiones de los campos teóricos que contempla, pues brinda evidencia empírica con respecto a teorías que se debaten actualmente en la América Latina, Norteamérica y Europa, además de que se cuenta con la disponibilidad de asumir responsablemente los resultados de la investigación.

Antecedentes de las decisiones de movilidad en la ZMG

Se presenta a continuación un recorrido de investigaciones y hallazgos de trabajos en torno a las decisiones de movilidad urbana en América Latina, México y la Zona Metropolitana de Guadalajara a manera de estado del arte, que se ha trabajado desde diferentes saberes y cuyo estudio ha marcado la complejidad del tema y la necesidad de ser abordado de manera interdisciplinaria. Se presenta un recorrido de lo particular a lo general en una lógica geográfica, para después hacer el trayecto inverso en una lógica temporal, es decir, aludiendo a investigaciones contemporáneas en América Latina, México y la ZMG.

La perspectiva histórica facilita el hallazgo de explicaciones que en la lógica sincrónica sería difícil concebir. La toma de decisiones de movilidad urbana en la ZMG en la actualidad tiene una historia que se remonta al siglo antepasado. Hace más de 200 años que ha habido relaciones entre los propietarios de los vehículos que prestaban el servicio de transporte y la autoridad en Guadalajara. Una carta del 4 de julio de 1817, signada por los propietarios de trece vehículos —que eran los únicos que había para ese servicio—, es conducto de la solicitud que de manera amable y con todas las garantías de “representación” de esa época, y previo pago de dos reales por hoja, se solicitaba por parte de los transportistas cambiar la ubicación que les tenían asignada para prestar servicio, argumentando condiciones ambientales adversas e incomodidades para las personas que los procuraban, además de mencionar que su motivación es la de prestar un mejor servicio. En el documento también

hacían énfasis en la disposición y colaboración que ellos habían mostrado a la autoridad, pues relataban haber prestado “graciosamente” sus servicios para el traslado de la artillería. “Cuatro días después se acordó mediante papel sellado (cuatro reales) y el escudo Real de Fernando VII, *Rex de Hispanien et Indies*, distribuir la ubicación de los 13 coches” (Topete, 1992, pp. 136–137).

La prestación del servicio al que se hace alusión en esa carta se refiere a vehículos de tracción animal, hoy conocidos como calandrias, cuyo modelo se replicaba del de la Ciudad de México, que funcionaba desde el año 1793; lo mismo ocurrió con la decisión de expedir el primer reglamento de coches de Guadalajara, el 13 de mayo de 1833, que en realidad se trataba de una réplica del de la Ciudad de México, expedido el 7 de diciembre de 1802 (Topete, 1992: 107–197). La bibliografía del tema (CEIT, 2002; Carrillo, 1994; Díaz, 2001) hace alusión a los antecedentes históricos del transporte público, pone mayor énfasis en el siglo XX, con el periodo del tranvía eléctrico, de 1907 a 1924, y con la evolución e incorporación de vehículos de combustión interna (Topete, 1992).

A dos siglos de distancia, las decisiones tomadas desde los comienzos del siglo XIX, las relaciones entre los representantes del poder ejecutivo, los transportistas y la expedición de reglamentos siguen vigentes en la toma de decisiones.

La decisión de mantener a los particulares como prestadores del servicio de transporte público en la ZMG significó para la iniciativa privada la oportunidad de un fortalecimiento histórico, paralelo al crecimiento de la metrópoli, además de favorecer el enfoque de demanda en la prestación del servicio de transporte. Conforme pasaba el tiempo se propiciaba también un incremento en la experiencia negociadora de los líderes transportistas con los diferentes funcionarios públicos; en otras palabras, esas decisiones y las subsecuentes, que por acción u omisión se tomaron en cada momento, han marcado el derrotero de más de 200 años de la movilidad en Guadalajara y la zona metropolitana.

De manera sucinta, puede decirse que las fechas relevantes en la conformación de la ZMG pasan por la fundación de la ciudad en 1542. Aunque fue hasta 1948 cuando se expide el Decreto (Congreso estatal) en que se establece la primera coordinación urbana

intermunicipal (Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Chapala). Treinta años después, en 1978, se declara el establecimiento formal de la Región y Zona Conurbada.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo Metropolitano, la urbanización de la ZMG se registra en tres periodos: “*urbanización lenta*, de 1900 a 1940; *urbanización rápida*, de 1941 a 1970; y *urbanización metropolitana*, de 1971 a la fecha” (PDM, 2016: 18).

En 2019 los municipios que la integran son:

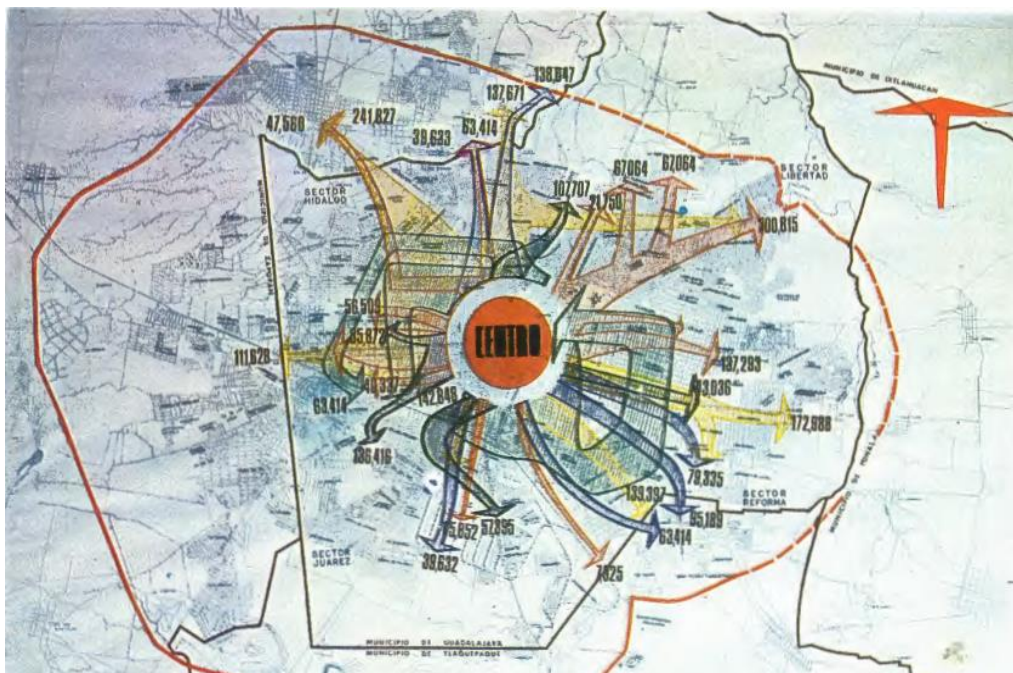
- El Salto
- Guadalajara
- Ixtlahuacán de los Membrillos
- Juanacatlán
- Tlajomulco de Zúñiga
- San Pedro Tlaquepaque
- Tonalá
- Zapopan
- Zapotlanejo³

Como antecedentes del periodo contemplado en esta tesis, además del apartado contextual presentado con antelación, es importante considerar las investigaciones y documentos que ayuden a identificar las decisiones que fueron decisivas en cada periodo y las condicionantes del contexto en que se tomaron.

³ Zapotlanejo pertenece al Área Metropolitana de Guadalajara, pero no a la Zona Metropolitana de Guadalajara. El 22 de agosto de 2015 se publicó el decreto 25400/LX/2015 que aprueba la inclusión del Zapotlanejo al AMG para efectos de la ley de coordinación metropolitana. Para efectos de esta tesis se ha incluido en el entendido de que es cuestión de tiempo para que se integre y también por la aclaración del sentido general con el que opera el transporte público a nivel metropolitano. Además, para el año 2020 se integra también Tala.

Del primer punto mencionado se cuenta con una investigación del transporte público en la ZMG, que aborda tangencialmente la toma de decisiones (Carrillo, 1994). Mientras tanto, del segundo aspecto presento unas imágenes que reflejan la situación y la visión gubernamental, así como los proyectos que hace 42 años se tenían para la ciudad, y de lo que a la postre pudo significar el origen de la denominación “pulpo camionero”⁴, como se muestra en la imagen 1.

Imagen 1. Flujos de autobuses urbanos en 1974



Fuente: Transporte Colectivo, Junta General de Planeación y Urbanización del Estado de Jalisco (1974: 5).

⁴ Dicha expresión suele ir más allá del sentido que evoca la imagen 1, pues remite a la visión centralizada de la organización del transporte público en la ciudad, así como al sentido de red que un reducido número de líderes transportistas tejió durante décadas con diferentes niveles y ámbitos ligados con el interés público y privado en México, incluida la ZMG. La imagen 1 refleja los flujos centralizados de las rutas de camiones que encuentran su principal nodo en la zona centro de la ciudad y cuyos derroteros, formados por los flujos cotidianos, se van alejando en diferentes direcciones formando los tentáculos del octópodo.

La imagen 1 muestra los flujos que las rutas de los 2,640 autobuses, pertenecientes a ocho líneas que cubrían para aquel entonces (1974) 115 rutas, con lo que satisfacían 86% de los viajes de la ciudad, dejando solamente 8.7% para automóviles, motocicletas y bicicletas, y 4.6% para taxis.

Un documento de 1969⁵ titulado “*Report on Survey of Urban Transportation System in Guadalajara City of Jalisco State of the United Mexican States*” (Informe sobre el estudio del sistema de transportación urbana en la ciudad de Guadalajara, Estado de Jalisco de los Estados Unidos Mexicanos), que fue elaborado por la Agencia de Cooperación Técnica en el Extranjero (OCTA) con el aval del gobierno de Japón, a petición del gobernador del estado de Jalisco, Francisco Medina Ascencio. Derivada de esa petición surgió la propuesta que básicamente consistía en que ellos construirían un sistema de transporte masivo de alta velocidad en Guadalajara y lo operarían durante cincuenta años, para después dejar la operación y la infraestructura a cargo del gobierno del estado. Ese proyecto no se concretó⁶, aunque precisamente en julio de 2019 se cumplió medio siglo de la fecha en que se emitió el informe.

La imagen 2 presenta el proyecto global del sistema coordinado denominado “Red integral de transporte colectivo de Guadalajara”, que en 1974 incluía autobús, trolebús, metro y ferrocarril; la más importante de acuerdo con los flujos era la línea de oriente a poniente (actual línea 2 del tren ligero); en segundo lugar, la de norte a sur (actual línea 1 del

⁵ En ese año entra en funciones el metro de la Ciudad de México, que representó un enfrentamiento entre posturas y agentes con poder de decisión, como se refiere en Davis (1999), al explicar la tensión entre las estructuras nacionales y locales de la ciudad de México, que fueron forjadas en el período posrevolucionario y que surgieron de las que alguna vez estuvieron afiliadas a la casa del obrero mundial, como la Confederación Regional Obrero Mexicana (CROM) y la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal (FSODF).

⁶ Un estudio retrospectivo de largo plazo permitiría ubicar el contexto político - económico de decisión que impidió el logro de dicha propuesta, que bien puede estar vinculada al viraje acontecido a nivel nacional (en la etapa postrevolucionaria) del esquema de tranvías (de tecnología europea en la etapa porfirista) y el viraje a los autobuses con tecnología predominantemente estadounidense en la etapa de crecimiento urbano que se registró en la ciudad de México, explicado en Davis (1999). Este pudiera ser el objetivo de investigaciones posteriores de largo plazo que permitan ir configurando una historia y ubicación de límites y posibilidades con respecto a las decisiones de transporte urbano más allá de los casos concretos del BRT y del TEU que están siendo abordados en esta investigación.

tren ligero); en tercer lugar, la línea diagonal (actual línea 3 del tren ligero en construcción), que conecta Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque. En total, las tres líneas representaban una longitud de 42.8 km y son la base para el establecimiento inicial del sistema.

Imagen 2. Red integral de transporte colectivo Guadalajara



Fuente: Transporte Colectivo, Junta General de Planeación y Urbanización del Estado de Jalisco (1974: 7).

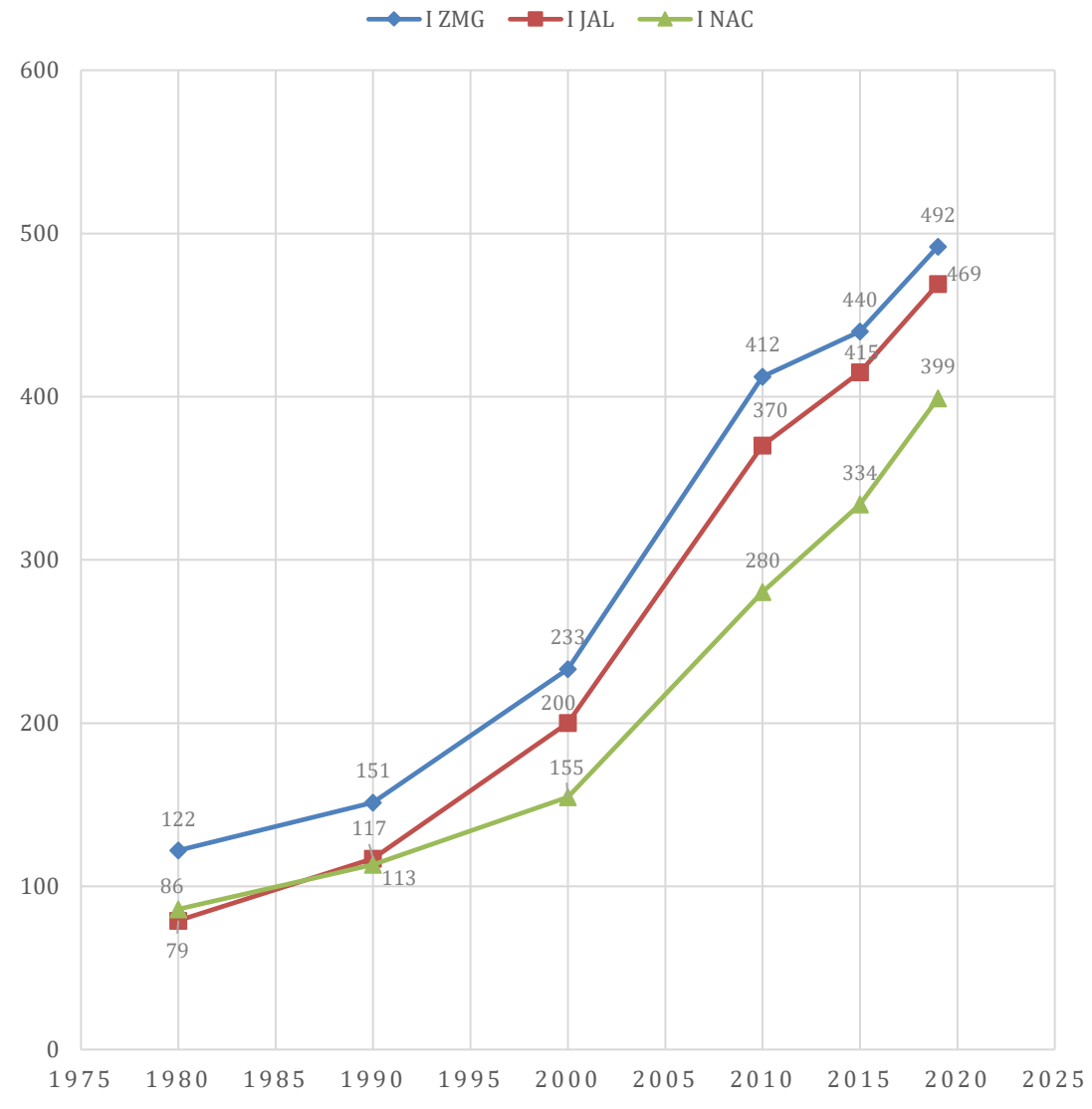
La segunda etapa contemplaría una segunda línea oriente–poniente, pero más al norte de la primera línea; otra norte–sur al oriente de la calzada Independencia y, finalmente, un anillo Circunvalación que ligaría la totalidad del sistema. Se estima, dice el texto, que “...la primera etapa podría concluirse en los próximos diez años y la segunda a finales del siglo tomando en cuenta todas las previsiones que una ciudad en pleno desarrollo requiere” (Transporte Colectivo, Junta General de Planeación y Urbanización del Estado de Jalisco, 1974: 10).

Como se mostró en las imágenes anteriores, escudriñar la manera en que se tomaron las decisiones de movilidad urbana desde una perspectiva histórica e interdisciplinaria, así como comprender los criterios o premisas utilizadas implica conocer y explicar las causas y consecuencias de las opciones posibles que se analizaron, pensando ideal o normativamente en la eficacia del beneficio social o interés público, lo cual bien puede contrastarse con criterios alternativos, es decir, escudriñar los criterios de beneficios particulares.

En otro orden de ideas, a lo largo del siglo XX se registró una evolución en el sentido y la significación asociados al concepto de transporte y la visión con la que se enfrentaba el crecimiento de la población, de la mancha urbana, de los automotores (ver gráfico 1), y todo a una velocidad que rebasaba la capacidad reactiva de los decisores, no se diga su capacidad para prevenir crisis mediante la planeación y gestión del crecimiento. El concepto de vialidades y transporte de personas se fue modificando de manera significativa para denominar a ese proceso dinámico “movilidad urbana”.

La gráfica 1 refleja el número de vehículos registrados desde 1980 en circulación por cada mil habitantes (índice de motorización), que fue de las decisiones en materia de movilidad consideradas fenómenos, y que desde los años ochenta impactó en la ZMG.

Gráfica 1. Índice de motorización (vehículos motorizados por cada 1000 habitantes) 1980-2019

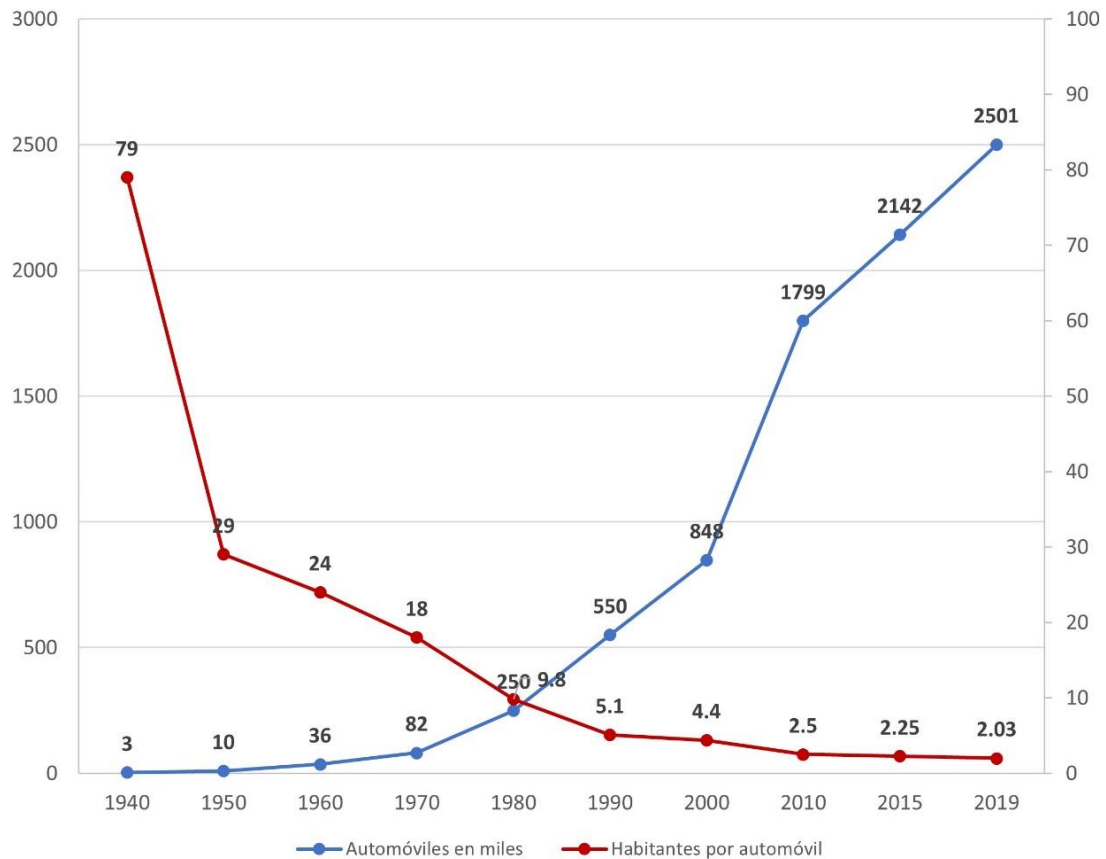


Fuente: Elaboración propia con datos de la encuesta intercensal 2015 de INEGI y CONAPO.

En los hechos se trata de una de las apuestas de las autoridades que, por omisión, apoyo o consentimiento, observó cómo pasamos de 120 autos por cada mil habitantes a casi 450 por cada mil en tan solo 35 años, lo que nos ubica muy por arriba del promedio nacional, que registra menos de 300 autos por cada mil habitantes.

En perspectiva de tiempo más amplia y asociada a la incorporación cada vez más acelerada de los automotres en Guadalajara, se presenta el gráfico 2, que muestra el cálculo de personas por cada automóvil registrado en el AMG, en donde los datos de la línea azul están dados en miles de vehículos, mientras que la línea roja lo hace en proporción 1:1. De manera que si multiplicamos los números de la línea azul con la roja, nos proporciona la población en la ZMG para cada período señalado.

Gráfico 2A. Número de autos y habitantes por auto en la ZMG de 1940-2019



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta intercensal 2015 de INEGI y de las proyecciones de población del IIEJ

Gráfico 2B. Numero de vehículos automotores por municipio en el AMG

Municipio	2010	2015	2019
Guadalajara	834,032	888,803	982,470
Ixtlahuacán	6,615	10,885	14,630
Juanacatlán	5,607	6,782	5,141
El Salto	18,721	17,307	58,007
Tlajomulco	42,375	73,538	162,542
Tlaquepaque	224,489	287,073	256,376
Tonalá	112,104	145,921	187,753
Zapopan	555,413	672,210	788,066
Zapotlanejo	----(*)	39,790	46,943
AMG	1,799,356	2,142,309	2,501,928

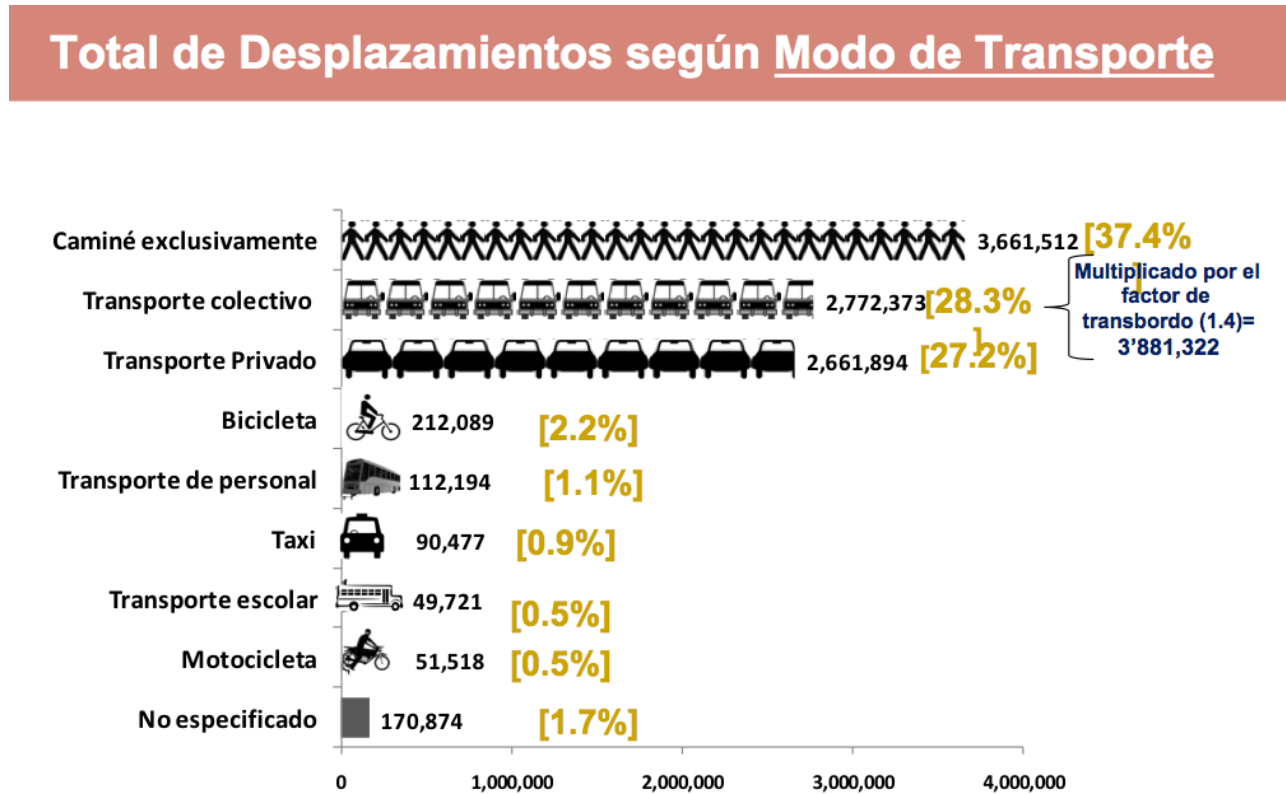
Fuente: Adaptación de la Encuesta intercensal 2015 de INEGI y de las proyecciones de población del IIEJ

(*) Se omite el dato de Zapotlanejo para el año 2010, porque fue hasta el 22 de agosto de 2015 cuando se aprueba en el congreso de Jalisco su incorporación al AMG.

Con más detalle podemos ubicar la forma en que las personas se mueven en la ZMG, para lo cual se utilizan los estudios de origen-destino (OD), lo que permite realizar algunas estimaciones interesantes.

Las gráficas 3 y 4 muestran una radiografía de los desplazamientos cotidianos y su modalidad en la ZMG, lo que permite trabajar para efectos prácticos con las primeras cuatro categorías más utilizadas de la gráfica 3. Vale la pena destacar que estas modalidades de desplazamientos se han modificado significativamente conforme se incrementó el índice de motorización, lo cual implica decisiones por parte de las autoridades con respecto a esa situación.

Gráfica 3. Desplazamientos totales por modo de transporte en ZMG⁷

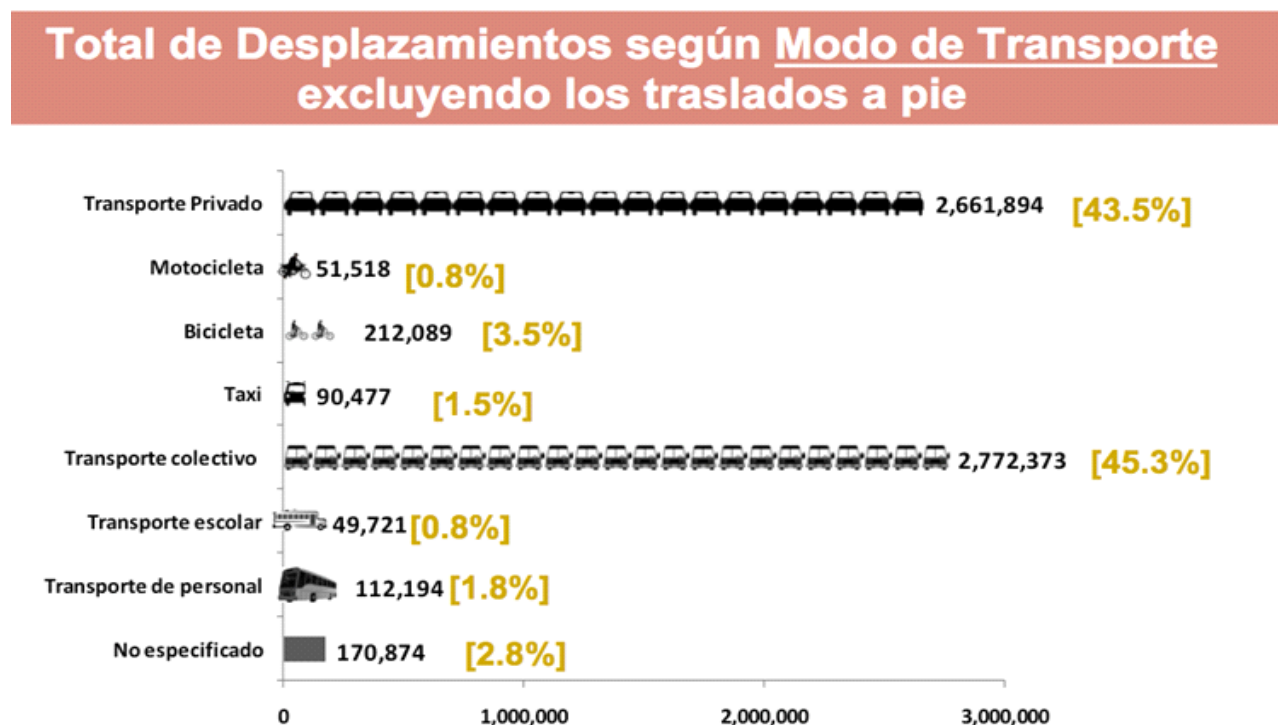


Fuente: Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada. Estudio realizado por la empresa AU consultores para el Gobierno del Estado de Jalisco de marzo a diciembre de 2007, en el cual se calcula que se realizan en la ZMG un total de 9,752,662 viajes diarios en las diferentes modalidades.

⁷ Analistas de IMEPLAN entrevistados para esta tesis (17 de abril de 2020), coinciden en que apoyándose en información del Instituto de información estadística y geográfica del estado de Jalisco (IIEJ) y con base en el crecimiento demográfico se pueden realizar proyecciones del número de viajes. Lo que de acuerdo a este cálculo resulta para el año 2019, un total de 11,726,624 viajes diarios; de los cuales 2,992,551 (25.52%) serían realizados en transporte público; 2,808,847 (23.95%), en vehículo particular; 4,945,958 (42.18%) a pie; y 979,318 (8.35%), en otros modos de transporte. En la entrevista se conoció, además del dato anterior, que en 2020 se realizaría el estudio OD de la ZMG que permitirá actualizar los datos de 2007, lo que podría darse a conocer hasta mediados del año 2021. Mientras eso ocurre, lo que se pueda encontrar en materia de estudios O-D para la ZMG, son estimaciones o proyecciones basadas en el estudio referido en las diapositivas presentadas.

La gráfica 4, en la que se excluyen los traslados a pie, refleja un porcentaje similar entre los desplazamientos motorizados en autos privados y en transporte público, lo que reviste especial interés si consideramos que en 1974, el 86.3% del total de viajes eran cubiertos con el transporte público, solo 8.7% con automóviles, motocicletas y bicicletas, y 4.6 con taxis. Además, el número de unidades correspondientes a cada servicio se distribuía en 2,640 autobuses públicos en 115 rutas; 92,950 automóviles, 28,320 motos (Junta General de Planeación y Urbanización Jalisco, 1974). Para el año 2016 se cuenta con 5,179 unidades de transporte público distribuidas en 277 rutas, dos líneas de tren y una de BRT (Bus Rapid Transit), 2,130,654 automotores registrados en circulación (IMTJ, 2016; INEGI, 2016).

Gráfica 4. Desplazamientos totales por modo de transporte, excluyendo traslados a pie



Fuente: Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada. Estudio realizado por la empresa AU consultores para el Gobierno del Estado de Jalisco de marzo a diciembre de 2007.

La postura de los tomadores de decisiones, según se lee en el documento de hace casi medio siglo (Junta General de Planeación y Urbanización Jalisco, 1974), reflejaba entonces una preocupación en las autoridades, las que hacían los estudios origen–destino.

Pocos investigadores han dado cuenta de los factores políticos–económicos que influyen o incluso determinan la toma de decisiones para el caso concreto de la movilidad urbana en la ZMG; uno de ellos, Carrillo (1994), sostiene que las empresas transportistas mantienen y protegen solamente los intereses que se relacionan específicamente con las rutas “más rentables”, sin considerar que se trata de la prestación de un servicio público.

Se afirma en la bibliografía que el ámbito de las decisiones no es neutral, pues los datos están cargados para favorecer a los poderosos en detrimento de los más débiles; en otras palabras, las demandas de los intereses empresariales predominan sobre las demandas de otros grupos, es decir, que en las democracias liberales se opera, predominantemente, con el *chip* del sistema capitalista en mente (Parsons, 2007; González, 1969; Lindblom, 1993; Dahl, 2008).

Un ejemplo del juego de poder económico, político y de movilización, así como de creación de estados de opinión para evitar que algunas decisiones alteren el *statu quo* es el ocurrido en 1985, con el intento fallido de introducir las rutas ortogonales en la ciudad. Otro caso es la decisión de introducir el servicio de la línea 1 del tren ligero en 1989, que implicó una apuesta de las autoridades para racionalizar las rutas con carácter político por encima de criterios técnicos (Carrillo, 1994).

En este breve devenir histórico se destaca la presencia de un insumo clave para las decisiones en materia de movilidad: los estudios de origen destino (OD); para el caso de la ZMG se cuenta con el registro de cuatro de ellos en los últimos 42 años (1974, 1994, 2002, 2007). Podrían añadirse algunos esfuerzos importantes por levantar encuestas y estudios de opinión en materia de movilidad urbana que además incluyen información sobre origen–destino y modos de transporte de los entrevistados, como el caso del estudio titulado “Como

moverse en Guadalajara”, publicado por el Observatorio Jalisco Cómo Vamos⁸ en 2019, entre otros realizados por esa misma organización sobre calidad de vida, en los que se incluye la movilidad urbana.

En los estudios de origen–destino (1974, 1994, 2002, 2007), así como en la bibliografía que aborda las decisiones en materia de movilidad como Carrillo (1994), Parias–Luna (2002) y Díaz (2001), se trabaja el tema de movilidad y las decisiones asociando el ámbito técnico y criterios económico–políticos, además de referir preponderantemente a dos tipos de actores como agentes decisores: los representantes del poder ejecutivo y los transportistas.

Hasta aquí se han esbozado algunos elementos históricos de las decisiones de movilidad urbana y algunos de los insumos clave intervinientes en tales decisiones. Revisaremos ahora algunos trabajos desde del ámbito latinoamericano para regresar a México y a la ZMG con estudios contemporáneos.

América Latina y movilidad urbana

La movilidad urbana es uno de los principales problemas sociales para las grandes ciudades, aunque ésta no ha sido desarrollada en el mismo plano teórico que la toma de decisiones.

Los problemas de movilidad urbana son particularmente agudos en las grandes ciudades de América Latina, y puede ubicarse la problemática de la ZMG en este entorno regional al ser la segunda zona metropolitana en tamaño e importancia de México, razón por la cual se desarrolla el contenido de este segmento partiendo de una lógica subcontinental hasta llegar a la delimitación de la ZMG.

En América Latina la agenda de movilidad urbana se ha ido posicionando con mayor fuerza en las últimas dos décadas del siglo XX y las primeras dos del siglo XXI, ya que se trata de un asunto estratégico. En ese mismo periodo se ha registrado un aumento en el número de vehículos automotores acompañado de un incremento en la infraestructura vial. No

⁸ Véase jaliscocomovamos.org/

obstante, esta última ha crecido a menor velocidad que el número de autos, lo que ha propiciado un mayor congestionamiento vial, incremento en los tiempos de traslado, mayores costos económicos del transporte, mayores costos para las familias, mayor inseguridad y, en suma, un impacto negativo en las condiciones de vida de la población (ONU-Hábitat, 2015).

En el mismo documento (ONU-Hábitat, 2015) se destaca la importancia de 1) el transporte público, peatones y ciclistas; 2) el aumento de la motorización, pues se invierte un alto porcentaje de recursos públicos en infraestructuras urbanas e interurbanas para el transporte privado, y 3) poca integración del transporte con la planeación. Las políticas públicas recomendadas en ese documento buscan disminuir el uso del automóvil, fomentar el uso del transporte público y el no motorizado, impulsar un modelo de ciudad compacta, y calles con accesibilidad universal.

De acuerdo con el estudio de la Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ, 2019), quien realizó la sistematización de iniciativas calificadas de “buenas prácticas de movilidad urbana sustentable” susceptibles de ser replicadas⁹; de 1994 a 2018 se ha registrado en México un interés creciente en el número de acciones vinculadas con la movilidad sustentable, reflejado en 182 acciones identificadas en 25 años. 57% de alcance municipal, 7% metropolitano, 32% estatal y 4% nacional. (GIZ, 2019: 110)

En el siglo XX se multiplicaron en todo el mundo las grandes metrópolis, como lo muestran Dangond Gibsone, Jolly, Monteoliva Vilches & Rojas Parra (2011). Guadalajara se sitúa en ese contexto de expansión, y los antecedentes en materia de transporte para este caso particular datan de finales del siglo XIX (Topete, 1992).

Además de los cambios en los medios de transporte se registró una evolución en los conceptos y las ideas asociadas a ellos, por ejemplo, el de transporte se modificó para aplicar lo que actualmente se denomina movilidad urbana, como concepto que se posiciona en la

⁹ La replicabilidad e innovación se encuentran entre los criterios a evaluar y cuentan con dos líneas de acción: política pública y proyectos e iniciativas.

misma medida en que lo hacen las grandes urbes, es decir, se puede inferir la correlación entre ambas. El transporte en su concepción básica se refiere al desplazamiento de personas y productos (López, Nieto, D.B. y Arias, 2010), lo que implicaba enfocarse en los análisis para evitar dispendios de energía y la creación de infraestructura para abaratar costos de viaje, entre otros factores técnicos, principalmente.

Conforme se fueron expandiendo las ciudades el consumo de energía ha generado externalidades negativas, lo que ha implicado no solamente beneficios en términos de movilidad, sino también perjuicios en términos de orientación de recursos, de tiempos de traslado, de incomodidad y de inseguridad, por lo que se ha planteado una discusión más amplia sobre la movilidad enfocada en formas más autónomas de desplazamiento con diversas alternativas, así como proporcionar el acceso amplio y democrático al espacio urbano a través de la priorización de los modos no motorizados y colectivos de transportes de manera efectiva, inclusiva y sostenible, lo que lo convierte en un problema multicausal y no meramente técnico (Blasco, 2001; Herce, 2009).

De acuerdo con los datos publicados por el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), órgano internacional sin fines de lucro, se estima que, en México, el área de las ciudades mayores a 50 mil habitantes se ha expandido seis veces de 1990 a 2010, en tanto que la población lo ha hecho 1.9 veces.

Ello implica una mayor dispersión poblacional y una disminución en la densidad poblacional en 67%; en consecuencia, se ha propiciado el crecimiento en las tarifas del servicio de transporte y el incremento acelerado del uso del automóvil, lo que a su vez ha causado un incremento en los tiempos de traslado y el deterioro en la calidad de vida de la población.

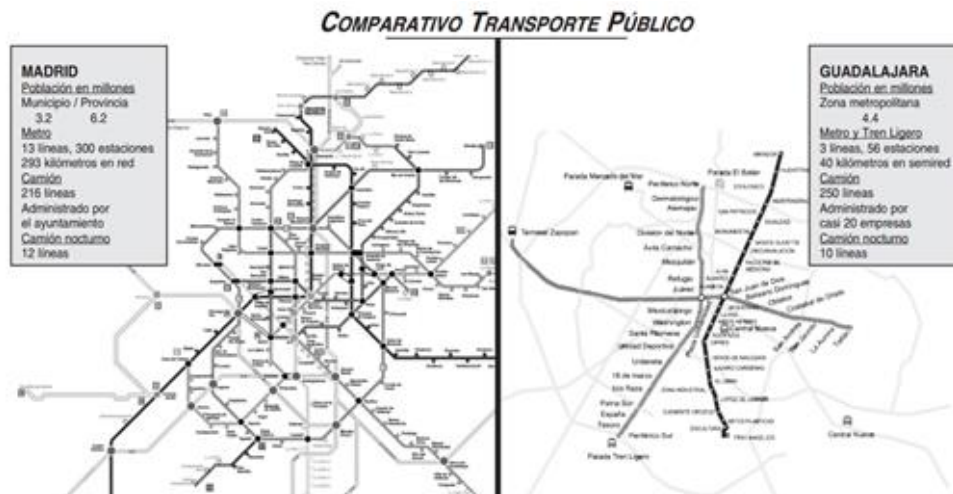
En el año 2014 los accidentes viales fueron la primera causa de muerte en niños de cinco a 14 años y la segunda en jóvenes de 15 a 29 años, según informó la Comisión Nacional para la Prevención de Accidentes.

El crecimiento de las metrópolis se acompaña de capacidades muy desiguales para atender las necesidades de movilidad del conjunto de la población, como ejemplo de lo anterior baste señalar tres ciudades de un tamaño similar en extensión; la gran diferencia

existente en la red de transporte masivo como los casos de Madrid–Guadalajara¹⁰ y la gran corona de París. Lo anterior es relevante, por la recurrencia a remitirse a modelos europeos como referentes de políticas en la materia, sin considerar las diferencias organización social y niveles de desarrollo tecnológico, entre otros factores.

Se presentan también modelos de transporte de tres ciudades latinoamericanas que son referentes en materia de transporte y movilidad urbana, Curitiba, Medellín y Florianópolis, en los casos de esta ciudad existe mayores coincidencias e incluso flujo de información e investigaciones que permiten intercambios de conocimientos y experiencias debido a que las brechas en cuanto niveles de desarrollo, factores socioeconómicos y socioculturales son menos amplias que en los primeros casos. Sin embargo, se colocan debido a que su conocimiento puede ayudar a explicar mejor lo que acontece en la toma de decisiones de la ZMG. Estas reflexiones serán retomadas más adelante, tanto en el ámbito teórico como en el empírico.

Imagen 3. Comparativo de transporte público en Madrid, Guadalajara y París



¹⁰ En el suplemento *Clavius* de *La Jornada Jalisco* de octubre de 2011 se presenta un comparativo entre el sistema de transporte público de una ciudad europea, Madrid, y la de Guadalajara. La red del metro en París se obtuvo de internet.



Fuente: Tomada de *Clavius*, Suplemento especial de *La Jornada Jalisco* y es.parismap360.com/carte/pdf/es/plano-metro-paris.pdf

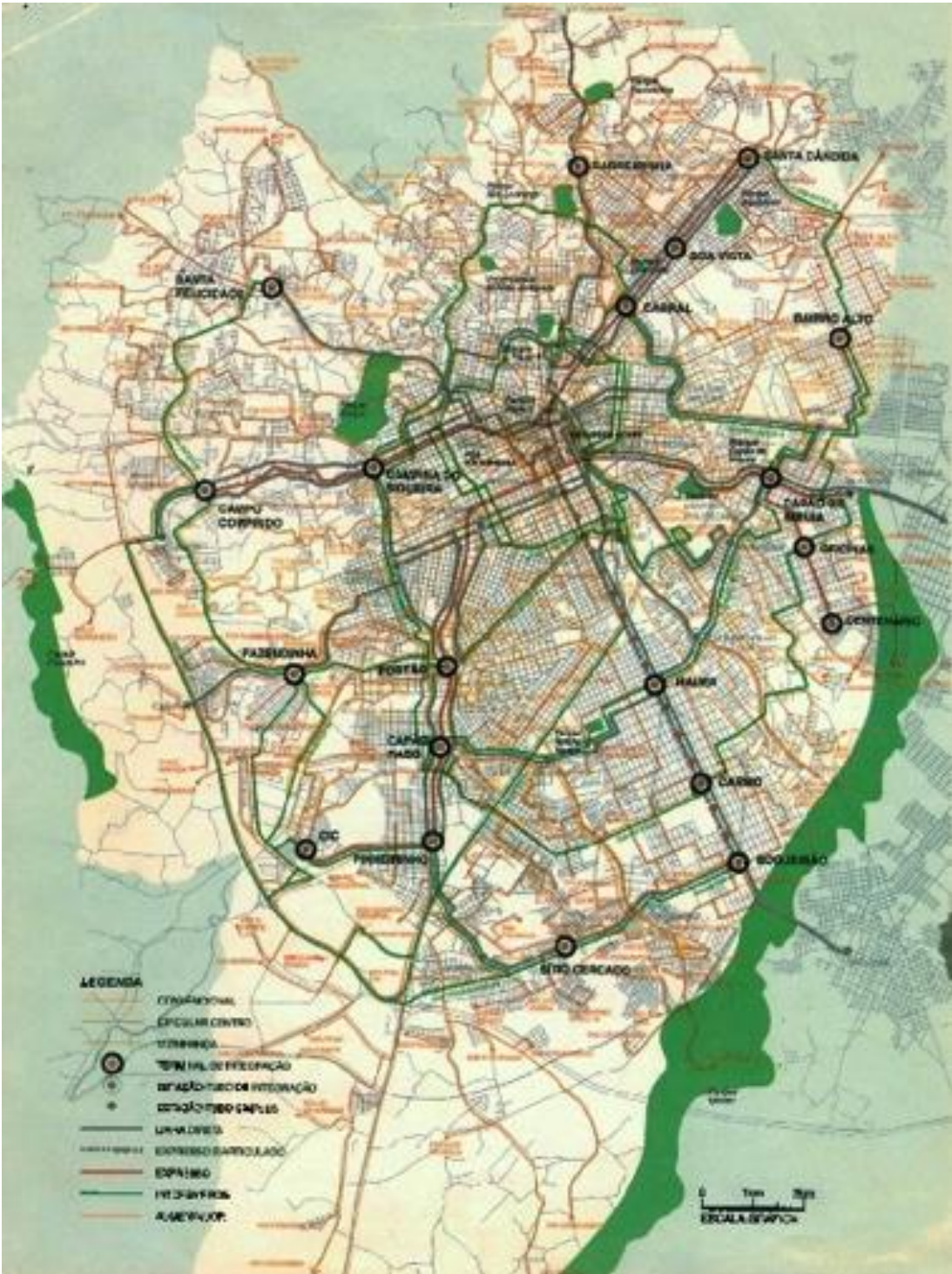
Imagen 4. Sistema de transporte en Medellín



Fuente: Portal oficial del gobierno. Obtenido de:

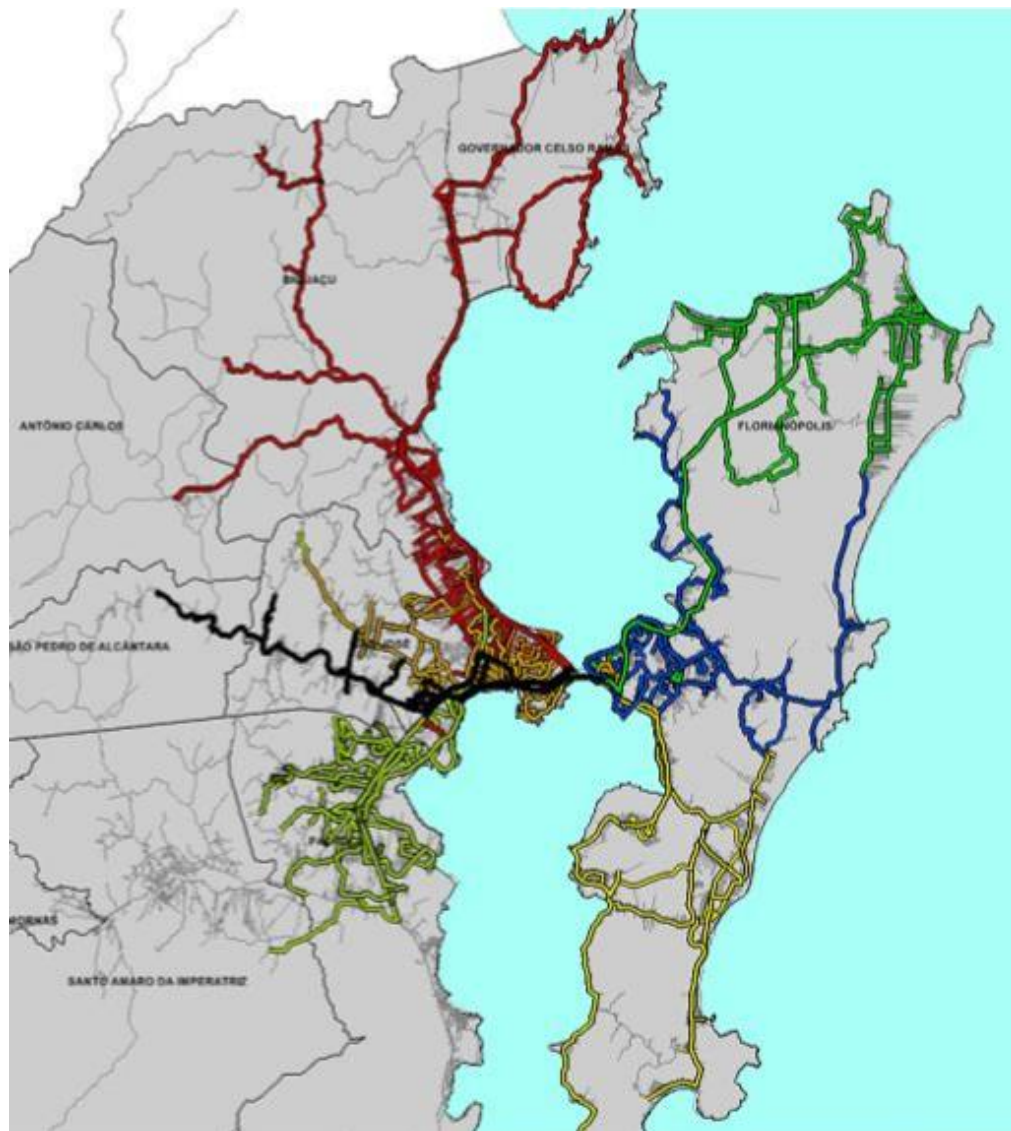
file:///C:/Users/Usuario/Documents/DECS%202018/mapas/Mapa%20Medellin-esquemático-2018.pdf

Imagen 5. Red Integrada de transporte en Curitiba



Fuente: URBS.

Imagen 6. Mapa de todas las líneas de transporte público en Florianópolis



Fuente: *Plano de Mobilidade Urbana Sustentavel da Grande Florianópolis (Plamus)*.

Con lo que se ha expuesto se espera haber esbozado una breve evolución de lo que se entiende por movilidad urbana, aunque es una idea que se encuentra aún inacabada, pues la discusión teórica en torno a los alcances y limitaciones del concepto se encuentra abierta en la comunidad académica. Pese a la utilización tan extendida del término podemos afirmar que las claridades conceptuales al respecto no corresponden al expandido uso de la palabra.

Sin embargo, a reserva de ir generando una construcción conceptual más robusta conforme avance esta investigación, se espera haber dejado manifiesta la amplitud del término respecto del transporte público, así como la relación de la movilidad urbana con el crecimiento de las grandes ciudades, además de los contrastes de infraestructura en transporte público asociada a las capacidades desarrolladas en distintas áreas urbanas, como se muestra en las imágenes 3, 4, 5 y 6 (comparativo de sistemas de transporte en Guadalajara–Madrid, París, Curitiba, Medellín y Florianópolis).

El estudio de las decisiones de movilidad urbana en América Latina

En América Latina la agenda pública de movilidad urbana se ha ido posicionando con mayor fuerza en el siglo XXI, registrándose un aumento en el número de vehículos automotores acompañado de un direccionamiento del presupuesto a la generación de infraestructura para este tipo de desplazamientos.

Lo anterior ha provocado mayores congestionamientos viales, con el consecuente aumento en los tiempos de traslado, en el costo económico y en el impacto al presupuesto familiar, además de la inseguridad que se vive durante los trayectos.

Es decir, las condiciones de vida de la población han sido impactadas negativamente, por un lado, mientras que por el otro se ha impulsado la modalidad del transporte público colectivo, así como los viajes a pie y en bicicleta, de manera que han adquirido cierta relevancia en la opinión pública y la agenda gubernamental.

El 72% de la población reside en ciudades de más de 15 mil habitantes que forman el sistema urbano nacional [...] en 2050, 70% de la población mundial vivirá en ciudades, por lo tanto, el transporte público y privado es uno de los problemas más representativos en la mayoría de las ciudades, ya que su eficacia resulta esencial para la vida y la economía de las personas, instituciones y empresas (Reporte nacional de movilidad urbana, 2015: 10).

En el mismo reporte de movilidad se da cuenta de la ausencia de una integración entre la planeación y el transporte, así como de la interconexión que caracteriza a otros países del orbe, lo que acarrea un descenso en la productividad económica, impacto en la salud y en la

calidad de vida, además del deterioro del planeta. Por otro lado, se recomienda que las 58 zonas metropolitanas del territorio nacional desincentiven el uso del automóvil, faciliten el transporte no motorizado, fomenten el uso del transporte público, impulsen el modelo de ciudad compacta y generen esquemas de accesibilidad universal en las banquetas.

Es importante destacar que, de acuerdo con las cifras de CONAPO, el ascenso en el número de zonas metropolitanas de México se sextuplicó en menos de 55 años; de registrar sólo 12 en el año 1960 se pasó a 26 en 1980, a 37 en 1990, a 55 en el 2000, a 59 en 2010 y a 74 en 2015. Si este crecimiento lo vinculamos con el dato del Reporte Nacional sobre Movilidad Urbana en México 2014–2015,¹¹ referente a que 77% de las inversiones en el rubro de movilidad en 10 zonas metropolitanas de México se destina a la construcción de infraestructura vial para autos particulares, tenemos un panorama en el que las decisiones tomadas en torno a la infraestructura de movilidad urbana en las zonas metropolitanas, de acuerdo con este ejemplo, abonan al recrudecimiento del problema.

Académicos que estudian metrópolis de Latinoamérica desde sus regiones han analizado decisiones en ámbitos locales, como es el caso de la Zona Metropolitana de Medellín, Colombia, y han dado cuenta de las implementaciones que han buscado consolidar un sistema multimodal de transporte público, en el que se han incluido las poblaciones de las áreas marginadas de la ciudad, a través de varias líneas de metro–cable, sistemas Metro, líneas BRT y de tranvía, lo que ha quedado expuesto en los escritos y la entrevista con Peter Brand¹² (2012^a y 2012b), Carlos Cadena¹³ y Laura Agudelo.¹⁴ Es decir, las decisiones de transporte masivo en aquella ciudad han pasado por la incorporación de las personas que

¹¹ Véase cinu.mx/noticias/onu%20habitat.jpg y conurbamx.com/home/wp-content/uploads/2015/07/Reporte-Nacional-de-Movilidad-Urbana-en-Mexico-2014-2015-Final.pdf

¹² PhD en Diseño Urbano. Profesor asociado, Escuela de Planeación Urbano-Regional, Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín.

¹³ Dr. Carlos Cadena, director académico de URBAM, EAFIT.

¹⁴ Entrevista personal realizada a la Dra. Agudelo, académica de la Facultad de Minas de la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín.

viven en las zonas más marginadas de la ciudad como elemento sustancial del desarrollo de su sistema de transporte.

Dávila y Brand (2012^a) hacen una revisión del concepto de gobernanza y aclaran que suele confundirse con privatización o de alguna manera con el interés del sector empresarial, afirman que el caso de los cables aéreos o metro–cables de Medellín es un ejemplo de buena gobernanza. A través de la inclusión de los sectores sociales vulnerables se logró no solamente incrementar la legitimidad del gobierno, sino que contribuyó a la generación de orgullo por su sistema de transporte. En otras palabras, la gobernanza como concepto llave para el estudio de las decisiones.

Tema aparte es hablar de los elementos que no se han publicado en torno a esa experiencia, pero que están latentes con respecto a las motivaciones que también contribuyeron, aunque se desconoce el grado de su aporte o si fueron determinantes, como lo señala Brand (2018);¹⁵ es decir, los errores de cálculo o las omisiones en cuanto a los aforos estimados para el metro, pues se requería aumentar el número de viajes, y la manera de hacerlo más eficientemente era acercando a las comunidades que vivían arriba, o sea, en las periferias altas de la zona metropolitana, con lo que se conseguía elevar el número de usuarios del metro, de manera que fuera autosuficiente y viable en términos económicos, además de integrar a los usuarios al sistema, mediante una innovación en la ciudad, las líneas de metro–cable. En esa investigación se reflejaba la interdependencia de los criterios económicos con los políticos.

Entre las investigaciones sobre las decisiones desde un enfoque micro se encuentran los trabajos de la Universidad Nacional, con sede en la Facultad de Minas, en Medellín, donde la Dra. Laura Agudelo¹⁶ y otros académicos realizan investigaciones multidisciplinarias que vinculan la movilidad urbana y la seguridad pública. Por su parte, investigadores del Centro de Estudios Urbanos y Ambientales (URBAM) de la universidad de EAFIT han fungido como

¹⁵ Entrevista realizada a Peter Brand durante la estancia de investigación en Medellín.

¹⁶ Información proporcionada en entrevista personal durante la estancia en Medellín (febrero, 2018).

asesores de diversos proyectos de movilidad urbana en aquella ciudad. Su director académico, Dr. Carlos Cadena,¹⁷ afirma que es esencial conocer los criterios de toma de decisiones de quienes detentan el poder de modelar las políticas públicas para que éstas se puedan mejorar.¹⁸

Otro referente en las decisiones de movilidad urbana en Latinoamérica es el *Instituto de Pesquisa y Planejamento Urbano de Curitiba* (IPPUC), que ha sido tomado como experiencia exitosa por otras metrópolis de la región. En este organismo se afirma que no se obedece a un enfoque teórico específico con respecto a su manera de incidir en las políticas de transporte público, pues se autodefinieron como precursores de una manera de planear, como dijo su representante, Rossane Amelia Santos Pop.¹⁹

Por su parte, Cassio Taniguchi,²⁰ quien fuera titular de IPPUC, alcalde de Curitiba y actual gerente de planeación de la Región Metropolitana de Florianópolis, dijo que el enfoque de planeación desarrollado en Curitiba se gestó durante el periodo de la dictadura, lo que hizo que el contexto para la toma de decisiones en la materia fuera distinto al que se presentó en 2018. En otras palabras, el contexto político institucional desempeñó un papel importante, y lo sigue haciendo para cualquier entorno, pues determina o por lo menos incide en el mecanismo para la toma de decisiones.

Inés Sugai (2015) y Margaux Hildebrandt²¹ plantean que las decisiones en materia de planeamiento urbano en la Región Metropolitana de Florianópolis están directamente influidas por unas cuantas familias y actores del sector inmobiliario. Por su parte, Giraldi (2017) analiza las contradicciones del modelo de planeación y movilidad urbana, que termina por segregar a los menos favorecidos y aislar en pequeños espacios gentrificados a

¹⁷ Director académico del Centro de Estudios Urbanos y Ambientales.

¹⁸ Entrevista personal durante la estancia de investigación (febrero, 2018).

¹⁹ Entrevista personal realizada durante la estancia de investigación (marzo, 2018).

²⁰ Entrevista personal realizada durante la estancia de investigación (mayo, 2018).

²¹ Entrevista personal realizada durante la estancia de investigación (abril, 2018).

los personajes influyentes de la isla, lo que se complementa con el estudio dirigido por Silveira (2016), en el que desde un enfoque marxista analiza los elementos infraestructurales del transporte en el estado de Santa Catarina. En otras palabras, los decisores en estos contextos suelen darse en un reducido número de actores de diversos ámbitos que detentan poder económico y político.

Virando a un escenario global, en el portal de la PNUD se presentan los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) registrados a partir de la cumbre histórica de las Naciones Unidas, con 193 estados miembros que se reunieron del 25 al 27 de septiembre de 2015, en Nueva York, y entraron en vigor a partir de enero del 2016.

De los 17 objetivos, el número 11 aborda el tema de la movilidad al buscar que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Entre sus metas para 2030 se encuentra la de “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y personas de la tercera edad” (ODS, 2015).

Para cerrar este apartado planteo tres aspectos más. El primero está relacionado con una investigación que aborda la cuestión del incremento en el parque vehicular de las ciudades de América Latina, señalada como la motorización tardía, derivada, según se afirma en el documento, de un proyecto de desarrollo agotado en los países desarrollados, como se advierte en estos datos: “Entre 2002 y 2007 el parque vehicular de la región (de América Latina) se incrementó alrededor de 50% frente a 20% en la zona de Asia-Pacífico, 2,6% en la zona europea y 2,9% en Norteamérica” (Covarrubias, 2013: 15).

El segundo aspecto se refiere a la obra de Mendo (2015), en la que se mencionan dos causales de la insuficiente eficacia administrativa: la primera, dice el autor, son las fuertes limitaciones operativas, entre las que se encuentran los escasos recursos públicos, personal poco cualificado y los pobres sistemas institucionales; la segunda se refiere a las ilegítimas lógicas políticas, que están conformadas por cuatro aspectos principales: 1) discrecionalidad en la aplicación de la ley; 2) incapacidad en la planeación; 3) “toma de decisiones con poca o

nula participación social”, y 4) la inoperancia de la coordinación intermunicipal. Este conjunto constituye el déficit o la crisis de la gobernabilidad metropolitana, como lo plantea Mendo (2015: 114).

En la misma obra se enlistan los problemas estructurales pendientes, entre los cuales se destaca el transporte urbano desorganizado y la caótica vialidad. Este aspecto de las decisiones sin una participación social fuerte. Las decisiones de este tipo que se aplicaban hasta fines del siglo pasado (como lo fueron en los años 80), fueron sustituidas en el discurso académico y en la narrativa de la planeación. No obstante, tales transformaciones no han sido constatadas a nivel operativo en las decisiones sobre la movilidad urbana relativas al transporte público.

El tercer y último comentario es para señalar que el problema de las decisiones en la ZMG aparece de manera recurrente en la última obra referida y en otras que abordan el tema de la movilidad, aunque se plantean como asignaturas pendientes para ser analizadas con mayor precisión en otras investigaciones, lo cual puede abonar a la pertinencia en la discusión académica del tema, además de la ya referida relevancia en lo social.

De lo anterior se da cuenta en dos trabajos colectivos, uno en la Ciudad de México y otro en la Zona Metropolitana de Guadalajara. Para el primer caso se realiza una compilación respecto de un evento complejo, como le llaman al caso de la L12 del metro en la Ciudad de México²². Se parte de la reconstrucción histórica de los acontecimientos para luego abordar desde diversos enfoques y teorías, principalmente organizacionales y de políticas públicas, el evento estudiado, escudriñando el proceso de toma de decisiones para luego buscar pistas que puedan contribuir al estudio de situaciones críticas o eventos complejos (CIDE, 2018).

El estudio coordinado por Calonge (2017) sobre la línea 3 del tren eléctrico urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara se realiza focalizando el desarrollo sustentable, la planificación y la gobernanza, en el que se cuestiona el proceso que tuvo la planificación y

²² Si se quiere conocer más del proceso de construcción y ampliación, así como el detalle los errores de diseño, planeación y construcción de la obra que implicaron la suspensión del servicio, se puede consultar el documento citado en la bibliografía CIDE (2018).

construcción de la tercera línea del tren ligero, que sumó varios años de retraso en su construcción y puesta en funcionamiento en 2020.

En síntesis, las decisiones de movilidad urbana están presentes en los estudios con tendencia creciente en las zonas metropolitanas, y el caso de Guadalajara es un claro ejemplo.

Estudiosos del tema en la región latinoamericana han dado señales no solamente de la pertinencia del tema, sino de la necesaria interdependencia disciplinaria que implica un estudio de esta índole.

El caso de los trabajos en los que se alude a los estilos de gestionar lo público, que van desde el enfoque en la administración pública tradicional o los que ponen énfasis en la gobernanza, plantean conexiones entre factores económicos y políticos, en tanto que otros estudios aluden al desarrollo sustentable, la planificación y la gobernanza como factores clave. Otra vía apuesta al análisis desde lo que catalogan como evento complejo para estudiarlo apoyándose en la reconstrucción histórica.

Esta tesis, con perspectiva interdisciplinaria, trata de aportar a la discusión con el estudio de las decisiones “tomadas por” o, en su defecto, ante la complacencia y la “cooperación consciente o inconsciente de” los agentes dominantes del campo de la movilidad urbana en la ZMG.

El análisis desde un enfoque en el interés público y privado como criterios que transitan por diversas disciplinas es la manera de contribuir a la discusión y, además, hacerlo apoyado en la historia permite observar en perspectiva a los agentes decisores y su relación a lo largo de dos siglos en Guadalajara, para aspirar a comprender y explicar mejor lo que ocurre actualmente.

A continuación, se presenta un apartado que pretende conectar con los criterios decisionales mencionados desde una perspectiva histórica, epistémica y contextual.

Capítulo 1. Marco teórico conceptual

En este capítulo se presenta en primer lugar un apartado que permitirá transitar por los conceptos de interés público y privado a través del tiempo, posteriormente nos remitiremos a dos cuerpos conceptuales: la teoría de las decisiones y la teoría urbana crítica; la primera de ellas resalta las premisas, definiciones y taxonomías utilizadas para el estudio de las decisiones, en tanto que la teoría urbana crítica permite conectar conceptualmente con la de las decisiones e integrar tres dimensiones que están presentes en toda decisión de movilidad urbana: la esfera económica, la política y la afectiva.

Hacia el final de este apartado se presenta un modelo multicriterio para la toma de decisiones de movilidad urbana que pretende integrar los elementos mencionados: los dos corpus teóricos y las tres dimensiones.

1.1. Apartado histórico contextual del interés público y privado

La ciudad es asimismo por naturaleza anterior a la familia y a cada uno de nosotros. El todo, en efecto, es necesariamente anterior a la parte. (...) Es pues manifiesto que la ciudad es por naturaleza anterior al individuo, pues si el individuo no puede de por sí bastarse a sí mismo, deberá estar con el todo político en la misma relación que las otras partes lo están con su respectivo todo. El que sea incapaz de entrar en esta participación común, o que, a causa de su propia suficiencia, no necesite de ella, no es más parte de la ciudad, sino que es una bestia o un dios (Aristóteles, 1963, Libro 1.1: 4-5).

Esta sección aborda elementos histórico-contextuales que enmarcan el tema de las decisiones con criterios de interés público y privado, es decir, se remite a teorías o ideas político-económicas que subyacen, anteceden y condicionan los postulados de las decisiones en materia de movilidad urbana y transporte masivo. Se intenta seguir un orden cronológico: en primer lugar, la Antigüedad; en segundo, los escolásticos y la Edad Media; en el tercero el Renacimiento y, como cuarto momento, la etapa comprendida de las revoluciones industriales hasta los inicios del siglo XXI. De manera paralela se trata de plantear la

convivencia, la preeminencia y tensión de los criterios mencionados a la luz de textos provenientes de diferentes disciplinas.

Los conceptos de interés público *versus* intereses privados conforman una dicotomía analítica cuya construcción ha trascendido siglos y campos de conocimiento, pues ya desde los estudios del derecho romano se aprecian algunas de las primeras definiciones, y a través de diferentes momentos de la historia se puede observar la tensión o preeminencia de uno u otro de estos intereses. Disímiles ciencias sociales como la economía, la política y el derecho se han apoyado en esta dicotomía para desarrollar sus respectivos campos y visiones epistémicas.

Esta dicotomía ha sido abordada como tal por diferentes autores, como Quijano (1988), Bobbio (1989), Rabinovitch (2008), Friedrich (1967) o Schultze (1980), por citar algunos, quienes de manera general coinciden en lo estructural de sus definiciones. El interés público es aquello de uso común, opuesto a lo cerrado o no disponible a otros; perteneciente a una comunidad, un pueblo, en oposición a lo singular, a lo particular.

Como es sabido, desde la Antigüedad los textos sobre el banquete no reflejan con claridad los límites entre personas de influencia política y los de influencia económica o social, pues prácticamente eran pocos los personajes que figuraban de manera sobrepuesta en los papeles protagónicos. Es decir, no existían las instituciones que hoy conocemos con atribuciones debidamente delimitadas entre las esferas económica, política y de planeación de la ciudad, pues eran los mismos individuos para todas éstas. Además, los banquetes tenían implicaciones directas sobre la toma de decisiones comunitarias y la vida de la ciudad, como se da cuenta en las obras de Jenofonte o Platón, por decir algunos, así como en los estudios dedicados a la época antigua.

El banquete formaba parte de las celebraciones de la élite, que eran consideradas del ámbito privado, pero paradójicamente en esas celebraciones se congregaban quienes participaban de la toma de decisiones que pesaban sobre toda la comunidad, solo que para ello se debía pertenecer y participar activamente del ritual, es decir, pertenecer implicaba ser poseedor de los factores fundamentales como el ascendiente, el prestigio o los honores, que se conjugaban en quienes formaban parte de ese selecto grupo decisor (González, 2000).

La importancia de vivir en la *polis* y para la *polis* no se ponía en duda, es decir, se vivía con orgullo desde una visión en que la *polis* era fundamental para la vida del ciudadano y no al revés. Los elementos distintivos de la esfera pública se ejercían mediante las prácticas sociales como la del banquete, pues “servían para definir, calificar o expresar la ciudadanía” (González, 2000: 228–229).

En esa época se podía observar cómo se imbricaban los elementos económicos–políticos y de estatus social, como el caso del denominado “trabajo fiesta”,²³ señalado por González (2000), además de los matrimonios arreglados entre las familias influyentes como prácticas estratégicas que buscaban incrementar la riqueza, el poder político y el prestigio.

La referencia a Hipódamo de Mileto al hablar de planificación urbanística²⁴ es ineludible, aunque hay controversia de si fue o no el fundador de la planeación ortogonal; lo cierto que es que muchos historiadores se la atribuyen, así como el diseño de varias ciudades antiguas. Es citado en las obras de Platón y Aristóteles, y cualquier estudio que se jacte de seriedad vinculado a los antecedentes de la planeación seguramente hará referencia a él.

Hipódamo de Mileto, hijo de Eurifón, fue el primero que sin experiencia política, abordó el tema de la mejor forma de gobierno. Este hombre inventó la división de las ciudades en manzanas y trazó las calles del Pireo. (...) Aspiraba, en fin, a ser hombre versado en todas las

²³ La siguiente cita refleja la manera en que este tipo de intercambio ofrecía diferentes ventajas a quienes lo utilizaban a su favor. Se refiere a una “costumbre muy extendida antes de la actividad monetaria y alcanzó una gran importancia en cuanto a la agricultura, la construcción de edificios, el trabajo tributario tipo corvea, la producción de hierro en las sociedades igualitarias. (...) Además el mecanismo trabajo fiesta podía ser utilizado como una forma de explotación, ya que la bebida se convertía así en un medio de convertir el surplus agrícola en trabajo físico, y por extensión, en prestigio, en poder político o incluso en objetos importados de otras tierras” (González, 2000: 246).

²⁴ Se alude a la planificación urbanística por ser el referente teórico más cercano a lo que hoy se conoce como “movilidad urbana”, debido a que este concepto surge en las últimas décadas y aún no tiene un campo de conocimiento tan desarrollado y discutido como el que aquí se menciona, como se podrá leer en otro apartado.

ramas de la ciencia natural. Hipódamo proyectó su ciudad con una población de 10 mil habitantes, dividida en tres clases: (...) artesanos (...) campesinos y (...) ciudadanos armados para la defensa del país (Aristóteles, 1963, Libro 2.V: 46).

En la misma obra, Aristóteles (1963) expone que Hipódamo tenía cierta inclinación por los modelos tripartitas, pues además de la división en tres de la población propuso la división de la tierra (de la ciudad) en tres partes: sagrada (oblaciones a los dioses); la pública (para subsistencia de la clase militar) y la privada (la de los campesinos), y también hizo lo propio con las leyes, que dividió en homicidio, injuria y lesión.

Como se manifiesta en las obras de Platón (La República) y de Aristóteles (Política), Hipódamo vivió en la época antigua y a él se le atribuye el diseño e instrumentación del trazo (denominado hipodámico en honor a él) de la ciudad de Pireo, además, se le atribuye el diseño de una ciudad ideal que armoniza con su lógica urbanística. En ese diseño Hipódamo sugería una división social en artesanos, labradores y guerreros. Lo anterior coincide con la división tripartita de la ciudad ideal de Platón, pero en la que los grupos sociales eran guardianes, guerreros y labradores, junto con los artesanos.

Entre los personajes creados por Platón en La República es Trasímaco quien afirma que “La justicia no es otra cosa que el interés del más fuerte” (1971, 1: 17), lo que es rebatido por una visión deductiva atribuida a Sócrates en la misma obra, al defender que “Ninguna ciencia mira al interés del más fuerte ni lo prescribe, sino al del más débil y que aquella ciencia tiene bajo su gobierno. (...) El genuino gobernante no atiende a su propio interés sino al de sus gobernados” (Platón, 1971, 1: 29).

Una de las diferencias entre Aristóteles y Platón, para el caso de nos ocupa, tiene que ver con la tensión y la preponderancia que el interés público o el privado tienen para cada uno. Primero apareció la visión con preponderancia colectivista, que sostiene la ciudad ideal de Platón, pero es su discípulo quien se desmarca de él y plantea una visión matizada que resalta la tensión entre la visión particularista y la colectivista.

Para lograr ese distanciamiento se apoya en la parte inductiva y desde allí defiende la propiedad particular, argumentando una tendencia a cuidar con mayor esmero lo propio que lo común. Recurre a la naturaleza humana para defender su postura y su idea de justicia,

aludiendo a la imposibilidad de la ciudad ideal de Platón: “La justicia pide que consideremos no únicamente los males de que se verán exentos los comunistas (debido a los abusos generados en un predominante de propiedad privada) sino los bienes de que se verán privados” (Aristóteles, 1963, Libro 2.2: 35).

Aristóteles, aunque por un lado reconoce la importancia del interés colectivo, defiende también la propiedad privada, es decir, plantea que “debe ser (la propiedad)²⁵ en parte común, pero en absoluto individual”, y señala que el mejor sistema es el que logra combinar la “propiedad privada con el uso común”; alude al placer como elemento detonador de la búsqueda de la propiedad privada pero señala el peligro del excesivo amor a sí mismo y al dinero (Aristóteles, 1963, Libro 2.2: 34).

La disposición de las casas particulares, dice Aristóteles, debe tener una combinación entre belleza y seguridad; en otras palabras, una parte estética con el estilo hipodámico y otra de estrategia militar, que haga difícil la salida de extraños o la entrada de atacantes.

Si el asunto de la propiedad privada y la propiedad común era una cuestión en la que no salieron del todo de acuerdo Platón y Aristóteles, la idea sobre qué tipo de ciudad era la mejor para todos también reflejaba esa tensión. Esto es, una característica distintiva en la Antigüedad estaba dada por la preeminencia de la ciudad antes que el individuo, y en eso no había gran diferencia, sin embargo, al abordar el asunto del interés general *versus* el interés particular, así como el asunto de la propiedad común y la propiedad privada, eso ya decantaba desde entonces las tensiones que permanecen hasta nuestros días, debido a la interdependencia que se asomaba desde aquella época.

La propuesta de Aristóteles incluía los servicios que ha de tener la ciudad. Los estratos o clases sociales, los esquemas de inmovilidad social y hasta qué punto la propiedad era, o mejor dicho, podía ser “de uso común” (Aristóteles, 1963: 218). De aquella época antigua se debe destacar también lo imbricados que se encontraban los temas, es decir, una propuesta de ciudad pasaba sin cortapisas por las más diversas artes, que eran necesarias para articular

²⁵ El paréntesis es mío.

una propuesta, a diferencia de las disecciones disciplinarias tan acostumbradas hoy para el estudio de los diversos temas.

De la realización máxima a través de la *polis*, en la concepción de la Antigüedad, se pasó al énfasis en la atribución divina como medio de alcanzar esa realización plena y una preeminencia de enfoque individualista, cuando se establece como la búsqueda del mayor bien (la salvación eterna), se pasa a colocar “La salvación individual al rango de interés públicamente reconocido” (Friedrich, 1967: 18). La restricción del gobierno se da en esta etapa de la historia subordinando a dominados y dominantes ante la idea del Dios cristiano y la necesidad imperiosa de la salvación de cada alma individual, solo restaba vigilar el orden público en busca de la vida en paz y con seguridad, como se hace notar en el texto de Friedrich.

La ciudad, como se ha mostrado de manera incipiente, ha tenido a lo largo de los siglos muchos matices y características, desde la ciudad antigua, la amurallada, que fue entendida como guarnición, la de organización comunal, la industrial, las de las grandes metrópolis, etc. En todo ese devenir la toma de decisiones de interés público e interés particular no ha sido estático. Su aparición y desarrollo ha estado ligada a elementos económicos y políticos, es decir, a la vida en común en condiciones que satisficieran las necesidades básicas, asociada a la concepción de una buena vida, una vida feliz.

La disposición del espacio en la ciudad amurallada de la Edad Media propició el surgimiento de las finanzas municipales, de acuerdo con Chueca (2014), pues los límites de la fortificación facilitaban la aplicación de la ley y organización de la ciudad, como una selecta colectividad; dicho de otra manera, fueron los cimientos del municipio moderno. El mismo Descartes alude de manera casi despectiva a las viejas ciudades casi como aldeas, por su deficiente planeación en comparación con la etapa en que los trazos que dictaba la razón de ingenieros o arquitectos lograron moldear la figura de una ciudad moderna (Descartes, 1637, 2010).

Todos estos son antecedentes de lo que ahora es el municipio, como lo plantea Chueca: “La ciudad como comunidad histórica no es nunca independiente de las etapas por las que pasó en su evolución: es actualización de ellas y su proyección hacia el porvenir” (2014: 32).

Durante la Edad Media se genera un tipo vínculo en el que se aprecia la interdependencia entre el elemento individual y la visión colectiva como medio económico político de subsistencia y convivencia mediante la organización feudal.

Es en el siglo XVI cuando las ideas políticas toman mayor auge y se desdoblán para reflejar elementos económicos, en los que la dicotomía de interés público e intereses particulares supera lo imbricado que las connotaciones divinas habían significado.

Una de las más importantes narrativas de los utopistas²⁶ es la de Tomás Moro. En su *Utopía* (1516), inspirada en las ideas de Platón, presenta una visión de una comunidad llamada precisamente Utopía, en donde la propiedad colectiva de bienes impera sobre la visión de la propiedad privada o individualizada de esos bienes, esto es, la interdependencia de la dicotomía con preeminencia del interés público sobre los intereses particulares.

Por su parte, la obra de Nicolás Maquiavelo (1532)²⁷ revela maneras en que el bien general era utilizado por los soberanos para un beneficio particular, su ascenso y mantenimiento en el poder; es decir, el florentino encontró en Trasímaco, casi veinte siglos después, un aliado para sus argumentos, los cuales nutriría con los referentes empíricos de su época.

Thomas Hobbes (1651), poco más de cien años después, alude y justifica el absolutismo y la idea de la naturaleza egoísta de los hombres, lo que hace que el hombre se convierta en un lobo para el hombre; por eso defiende la existencia de un Estado fuerte que controle e impere en ese estado de naturaleza en el que vivimos, es decir, la interdependencia de la dicotomía queda de manifiesto, con énfasis en la fuerte presencia del Estado para controlar los impulsos egoístas que acarrearán destrucción y caos.

²⁶ Otras obras del género, por citar algunas, son *La ciudad del sol*, de Campanella, *La ermita de Thélème*, de Rabelais, *La nueva Atlántida*, de Bacon y *La república de Océana*, de Harrington.

²⁷ Cuya obra fue escrita originalmente en 1513, pero publicada de manera póstuma en 1532. Además de la reflexión, abre la visión de los afectos, las emociones y los sentimientos como elemento importante en la tarea del Príncipe, y sugiere anteponer el miedo al amor como mecanismo de dominación.

John Locke, a fines del siglo XVII, cuestiona el absolutismo y se plantea la relación entre el individuo y el Estado, sienta las bases para contener el poder mediante la división de poderes del Estado, se apoya en las ideas de lo que después se conocería como fisiocracia, y defiende la propiedad privada, aunque al hacerlo pone un límite: “Tanta tierra cuanto pueda un hombre arar, sembrar, cultivar, y sacar de ella los productos para subsistencia, tanta le pertenece como propiedad” (1690, 2005: 33). Locke apoyó además las ideas colonialistas y la esclavitud, y es considerado precursor del liberalismo, apoyado en la noción de la naturaleza de las cosas. En otras palabras, fue defensor del liberalismo apoyado en la naturaleza de las cosas, menos Estado y mayores libertades individuales.

En 1748 Montesquieu²⁸ ponía el énfasis en los contrapesos del poder, es decir, la división de poderes que actualmente se tiene en la mayoría de las democracias y que permiten la búsqueda del interés general. Señala dos razones de la esclavitud, la que se funda “en la elección de amo que hace un hombre libremente para mejorar su condición, lo cual supone convención recíproca entre las dos partes” (1748, 2007: 229), y la que se funda en el clima, aunque se muestra renuente a ambas, a los abusos o peligros que puede atraer: “Quizá no haya en la tierra clima alguno en que no se pueda estimular el trabajo de los hombres libres: las malas leyes hicieron a los hombres holgazanes; por ser holgazanes se les hizo esclavos” (1748, 2007: 231). Se trata, pues, de la defensa del equilibrio de poderes y a la vez del *statu quo* desde una visión idealista burguesa.

Es Rousseau (1762, 1999) en *El contrato social* quien retoma el vínculo entre el interés individual y el colectivo y las ventajas que de ello se desprenden. Hace una defensa con una premisa de tipo privatista, desde el título de su obra, sin embargo, ese “contrato” de visión iusnaturalista sostiene que la suma de las individualidades es el Estado, cuando en realidad el Estado como un “todo” es mucho más que la mera agregación de las individualidades, como

²⁸ Sugiere que hay tres tipos de gobierno: la monarquía, que se rige por el honor; el despotismo, que gobierna mediante el miedo o temor, y la república, que funciona mediante la constitución.

había sido señalado por Aristóteles, y posteriormente lo hicieran los detractores del contractualismo.

La siguiente cita ejemplifica los traslapes y la tensión que ya desde la Antigüedad y luego en la Ilustración se daba entre esta dicotomía a la luz del derecho, la política y la economía, e incluso en los afectos:

Trataré ... de mantener una constante armonía, en este estudio, entre lo que el derecho permite y lo que el interés prescribe, a fin de que la justicia y la utilidad no se hallen disociadas. (...) La familia es ... el primer modelo de las sociedades políticas: el jefe es la imagen del padre, el pueblo la de los hijos, y habiendo nacido todos iguales y libres, no enajenan su libertad sino a cambio de su utilidad. Toda diferencia consiste en que en la familia el amor paternal recompensa al padre de los cuidados que prodiga a sus hijos, en tanto que en el Estado es el placer del mando el que suple o sustituye este amor que el jefe no siente por sus súbditos (Rousseau, 1762: 33, 35-36).

La paradoja que da luz a este párrafo y que es motivo de los traslapes en el devenir de la dicotomía entre lo público y lo privado tiene que ver con la adscripción que se hace de la familia, que al ser una sociedad entre desiguales queda asignada en el derecho privado, y aunque Rousseau señala que nacen todos iguales y libres en una familia, pasa por alto el hecho de que se nace dependiente, y que en todas las familias unos son más vulnerables que otros, además que son desiguales en el sentido de que hay quienes mandan y quienes obedecen; en una relación que puede finalizar (en el sentido de vivir bajo un mismo techo) si una de las partes así lo decide (padres o hijos). Mientras que en el Estado las relaciones de derecho público son entre desiguales (gobernantes y gobernados) y quedan, efectivamente, asignadas en el derecho público.

En la misma obra (Rousseau, 1762) se afirma que la naturaleza humana se alinea con la libertad individual y la legitimidad de velar por la conservación personal en primer lugar, lo que embona perfectamente con las ideas planteadas por Smith (1776), en el sentido de que es el interés particular el motor que permite la generación de riqueza. De manera que se desdoblaba en el siglo XVIII un engranaje político económico que favorecería el surgimiento y la transformación de las estructuras sociales. En otras palabras, políticos y economistas

redirigían los argumentos “de naturaleza”, a los que recurrió Aristóteles veintiún siglos antes, para reformular las teóricas políticas y económicas del nuevo mundo.

El derecho público y derecho privado, la ley y el contrato; la macro y microeconomía, el interés público y el interés particular, el estado natural y el estado civil, la constitución y las garantías individuales, mayor presencia del Estado o del mercado, son solamente algunos de los elementos que ejemplifican lo anterior.

Es posiblemente a partir de la obra de Smith (1776) cuando el individualismo metodológico adquiere un mayor impulso, pues apenas se había terminado una etapa de mercantilismo y además se había dado a conocer la propuesta del fisiócrata Quesnay (1760), con su *Tableau Economique*, cuyas ideas estaban centradas en la organización en económica sin poner mucho énfasis en alguno de los dos métodos (individualismo o colectivismo), pero eso sí, en ambos casos había un rectorado fuerte por parte del Estado. Es decir, menos Estado y más mercado, menos colectividad y más individualismo, tanto en la economía como en la política y los afectos, una especie de péndulo entre las posturas.

Es hacia finales del siglo XVIII, con las obras de Quesnay y Smith, con las cuales prácticamente la economía adquiere un carácter científico, y a partir de la combinación de las ideas políticas y económicas que se habían desarrollado hasta ese momento nos encontramos ante una organización social que ya no se basaba en la dicotomía amo–esclavo, señor–siervo, pues se pasó a la etapa del hombre libre, aunque desposeído de los medios de producción.

El hombre se ve impulsado a refugiarse en la sociedad, no por ningún amor natural hacia sus semejantes, sino porque, faltándole la colaboración de los otros, es incapaz de subsistir holgadamente y al abrigo de todo peligro. Por este motivo, la sociedad se convierte en una necesidad para él, y cuando propenda al sostén y bienestar sociales, es considerado como cosa que remotamente fomenta su propio interés; por lo contrario, todo aquello que amenaza con perturbar o destruir la sociedad, lo considera en cierta medida dañino y pernicioso a sí mismo (Smith, 1759,1983: 139).

Estas líneas hacen referencia a la parte sobre el todo a la que se alude en la cita de Aristóteles, pero con la clara encomienda de ubicar la preeminencia de la individualidad sobre la colectividad, es decir, contrario a la visión aristotélica en cuanto a la visión de ciudad. El mismo Smith, valiéndose de su argumento anterior, sigue con la propuesta del funcionamiento del mercado mediante la mano invisible, pero desde la preeminencia de lo particular como propulsor del todo.

Ninguno (individuo) se propone, por lo general, promover el interés público, ni sabe hasta qué punto lo promueve. Cuando prefiere la actividad económica de su país a la extranjera, únicamente considera su seguridad, y cuando dirige la primera de tal forma que su producto represente el mayor valor posible, solo piensa en su ganancia propia; pero en este como en otros muchos casos, es conducido por una mano invisible a promover un fin que no entraba en sus intenciones. Mas no implica mal alguno para la sociedad que tal fin no entre a formar parte de sus propósitos, pues tal perseguir su propio interés promueve el de la sociedad, de una manera más efectiva que si esto entrara en sus designios. No son muchas las cosas buenas que vemos ejecutadas por aquellos que presumen de servir solo el interés público. Pero esta es una afectación muy común entre comerciantes, y bastan muy pocas palabras para disuadirlos de esa actitud (Smith, 1776, 2008: 402).

Como se mencionó líneas atrás, los argumentos contra la teoría de la mano invisible, o la preeminencia de la lógica individual sobre la colectiva, se presentan por dos vías, el enfoque teórico con visión marxista y desde el análisis empírico, que se incluirá en los capítulos posteriores.

Marx plantea, desde un análisis apalancado en dos vertientes, la perspectiva histórica y la lógica dialéctica. Una crítica a la economía política y en la que combina estos elementos mencionados lo refleja la cita que se presenta a continuación:

En tiempos muy remotos hubo, de un lado, una minoría trabajadora, inteligente y sobre todo ahorrativa, y, del otro lado, haraganes ociosos que derrochaban cuanto tenían y aún más. La leyenda del pecado original teológico nos dice, sin embargo, cómo el hombre fue condenado a ganarse el pan con el sudor de su frente; pero la historia del pecado original económico nos revela por qué hay gente que no tiene ninguna necesidad de hacer esto. No importa. Así

se explica que mientras los primeros acumulaban riqueza los segundos no tuvieron nada que vender más que su pelleja. (...)” (Marx, 1867, 2014^a: 197–198).

Hasta esta parte de la cita, se trata de un sarcasmo que trata de ejemplificar la manera en que la tradición de la economía clásica refería la historia económica. A continuación, Marx expone su verdadero punto de vista.

“La llamada acumulación originaria no es otra cosa que el proceso histórico de disociación entre el productor y los medios de producción. Se presenta como originario porque constituye la prehistoria del capital y de su modo de producción correspondiente. (...) La estructura económica de la sociedad capitalista ha brotado de la estructura económica de la sociedad feudal. La disolución de ésta libera los elementos de aquella” (Marx, 1867, 2014^a: 198–199).

En sintonía con el momento histórico de la época de la preeminencia divina en el desarrollo de la vida pública y privada, la acumulación originaria ocupa el papel para la economía política que el del pecado original en teología. Esto es, por un lado tenemos al pecado original de la acumulación originaria, como símil de la Edad Media, y por el otro lado tenemos la transformación de los productores que obtienen su libertad (o también leído como el despojo de los medios de producción y garantías de subsistencia) para convertirse en obreros que venden lo único que tienen (o mejor dicho lo único que no les pudieron quitar), su fuerza de trabajo (Marx, 1867, 2014^a).

Después de ese giro analítico en la historia del pensamiento económico, que implicaba un rompimiento con el *statu quo*, se registra un repliegue hacia la economía de tipo matemático con los marginalistas como Walras y el enfoque microeconómico apoyado en algoritmos y cálculo diferencial, en un contexto en el que surge también la administración

científica, de corte particularista.²⁹ Este escenario parecía marchar de lo mejor hasta que apareció la crisis de 1929, que fue cuando se colapsó el sistema capitalista mundial, y luego de varios años se terminó por recurrir al respaldo del enfoque estatista (visión colectiva) para reactivar la economía con Maynard Keynes.

Unos años después Hayek, y luego Milton Friedman (1980), arremeterían con toda visión que atentara contra la libertad de mercado, es decir, se trataba de un despliegue del neoliberalismo,³⁰ lo que se vería confrontado más tarde por otras alternativas como la que presenta la teoría de la regulación, liderada por Robert Boyer (2015).

En este breve recorrido se ha intentado resumir, tal vez de manera excesiva, la tensión y acción pendular que las visiones particularista y colectivista han tenido a través de los siglos, con los que se espera dejar precedente para que la revisión sucesiva pueda tener como indicador la cercanía o lejanía de estas teorías que les preceden y puedan prevenir una posible o eventual ceguera teórica con respecto a lo que se ha venido planteando.

Las cuatro etapas

Como se ha expuesto hasta el momento, la dicotomía entre el interés público y el interés privado ha sido debatida desde la Antigüedad y ya entonces había generado pistas para su estudio en diversas artes, por ejemplo: se entiende por derecho público “lo que se refiere a la

²⁹ Analizado desde el punto de vista particularista, pues la administración pública había emergido desde tiempo antes, como se señala en Gladden (1989). *Una historia de la administración pública: Desde los primeros tiempos hasta el siglo XI*. México: Fondo de Cultura Económica.

³⁰ “El neoliberalismo se entiende como un programa intelectual, un conjunto de ideas acerca de la sociedad, la economía, el derecho, y es un programa político derivado de esas ideas. (...) El neoliberalismo ha transformado el orden económico del mundo, también las instituciones políticas. Ha transformado el horizonte cultural de nuestro tiempo, la discusión de casi todas las disciplinas sociales, ha modificado de modo definitivo, indudable, el panorama intelectual, y ha contribuido a formar un nuevo sentido común.” Escalante Gonzalbo, F. (2015). *Historia Mínima del neoliberalismo*, México: El Colegio de México, pp. 17 y 19.

condición del Estado Romano (...) lo que pertenece a la colectividad” (Bobbio, 1989: 11–13), mientras que por derecho privado se entiende “lo que pertenece a miembros específicos (...) lo que atañe a la utilidad al individuo” (pp. 11–13), es decir, el criterio fundamental de distinción es la diversidad de individuos a los que engloba la noción de utilidad, aunque la vertiente del razonamiento instrumental ha sido criticada y rebasada por la escuela de Frankfurt.

Algunas características de las dicotomías que plantea Bobbio (1989) son que sus elementos se pueden definir de manera independiente o simultánea, pues al tiempo que se elabora la primera definición se realiza la segunda, con el cuidado de hacerlo de manera negativa. Esto es, ambos conceptos se condicionan y limitan mutuamente, además de que se acepta de manera general que el concepto que aparece primero es el más fuerte. Lo que aún no se ha logrado consensuar en la comunidad académica es si los conceptos son del tipo suma cero, es decir, que al aumento del primero corresponde la disminución del segundo.

Al hablar de decisiones con criterio de interés general *versus* criterio de intereses particulares desde el pensamiento económico, conviene ubicar la noción que se tiene del arte o ciencia económica, pues en la Antigüedad la economía no era más que el arte que nos libraba de la pobreza, definición dada por Platón, quien, como ya lo vimos, es partidario de una noción colectiva de esa ciencia. Por su parte, Aristóteles alude a la administración de la “casa común”, distingue los tipos de crematística y plantea una idea de preeminencia de la *polis* para la realización plena, pero retoma el elemento individual, siguiendo los diálogos de Trasímaco, en la obra de su mentor, y generando distanciamiento entre el idealismo y el realismo, entre los enfoques deductivo e inductivo, entre la visión comunitaria y privatista de la administración de la ciudad.

De esa tradición del derecho romano se pueden retomar elementos valiosos para el análisis económico y político, pues la división establecida en lo que hoy conocemos como derecho público y derecho privado o derecho constitucional, ofrece algunas sobreposiciones que pueden ilustrar mejor la explicación.

Tabla 1.1. Sobreposiciones de la dicotomía público/privado

Statu rei publicae Esfera pública	Estado civil	Justicia distributiva (según su mérito, necesidad, trabajo).	Lo que tiene lugar entre el todo y las partes.
	Derecho positivo	Ley como medio. Relaciones entre desiguales: soberano y súbditos.	Sujeto característico: el ciudadano que mira al interés público.
Singularum utilitas Esfera privada	Estado de naturaleza	Justicia conmutativa (intercambio justo: precio, salario, indemnización o castigo).	Lo que tiene lugar entre las partes.
	Derecho natural	Descansan sobre el principio de reciprocidad. Contrato como medio. Relaciones (supuestamente) entre iguales como individuos.	Sujeto característico: el burgués que contempla los intereses privados en competencia o colaboración con otros individuos.

Fuente: Elaboración propia a partir de las sobreposiciones del texto de Bobbio (1989).

Como señala Bobbio, las sobreposiciones no son perfectas y solo se generaron a través de la mediación de la diferencia; los casos límite serían la familia, por tratarse de relaciones entre desiguales y pertenecer al derecho privado, y la comunidad internacional, por tratarse de las relaciones entre entes iguales y estar en el derecho público (Bobbio, 1989).

Bobbio (1989) sostiene que es con la economía política como se genera la división entre las relaciones económicas, consideradas entre iguales ante el mercado (aunque desiguales en la distribución del trabajo), y las políticas, consideradas entre desiguales, es decir, dos sujetos emblemáticos que caracterizan a cada una de estas esferas, el burgués y el ciudadano.

Esta gran dicotomía lleva a nuevas dicotomías o sobreposición de conceptos como la que hace referencia a que una rama se ocupa de las relaciones entre desiguales y otras de las relaciones entre iguales. Sociedad civil, por un lado, y sociedad natural o de mercado, por el otro; esfera pública y esfera privada, por citar algunas.

Como señala Rosa Luxemburgo (1951), el modo de producción capitalista es “producto de una decisión soberana y los planes de los monarcas absolutistas”, cuyo auge se genera a partir de Smith y Quesnay con la idea de la producción nacional, en la que se percibe la

interdependencia o tensión entre los intereses particulares de un gobernante vendidos como si fuera una idea universal para la realización o plenitud de la civilización.

Tabla 1.2. Tensión en la dicotomía interés público y privado

Primacía de lo público	Primacía de lo privado	Paralelismo permanente
<p>Se fundamenta en la idea de que el todo antecede a las partes como base de su crítica a la falacia de que la suma de los bienes individuales genera el bien colectivo, con lo que golpea el elemento más recurrente de la primacía de lo privado.</p> <p>Resalta la designación como “periodos de declive” aquellos en los que la primacía es de lo privado y valora como “periodo de auge” aquellos donde la primacía de lo público se hace evidente.</p>	<p>Preponderancia del derecho privado como eje rector.</p> <p>Aunque Marx es un detractor, la parte del derecho a la que alude es del derecho privado (burgués) como mecanismo de relación entre entes iguales.</p> <p>Se reconoce en Locke la propiedad como derecho natural, es decir, se achica la esfera pública en favor de la esfera privada.</p>	<p>La dicotomía puede leerse por algunos como una réplica de público-privado en política y economía, en el que el eje rector lo tendría la política; o con el proceso inverso, es decir, la privatización de lo público. Sin embargo, esta visión difiere de la que consideramos más adecuada para el análisis de las decisiones, en el sentido de considerar la política y la economía (e incluso los afectos, como se leerá más adelante), atravesando de manera perpendicular ambos espectros de la dicotomía del interés público y privado, a manera de un fractal con tetraedros, es decir, una figura recursiva, interdependiente y complementaria.</p>

Fuente: adaptación de Bobbio (1989).

Desde una visión latina, Quijano (1998) afirma que la idea y posterior presión para que América Latina se modernice la ejercen para su propio beneficio agentes pertenecientes al capitalismo desarrollado y externos de esta región. Es decir, se trata de adaptar el subcontinente a las necesidades del capital, de “llevar a la gente al culto de la fuerza, presentando la desnudez del poder como su más atractivo atributo legitimador. (...) se consolidaba con ello en el mundo el actual reinado de la razón instrumental, que además

reclama para sí sola, contra la razón histórica, el prestigio y el brillo del nombre de modernidad” (Quijano, 1998: 101).

Las consecuencias de lo anterior fueron que se percibiera a América Latina como una receptora rezagada de la modernidad, pues en Europa fue producto de un proceso resultante del conjunto de cambios que desde finales del siglo XV se registraron, siempre teniendo como centro a Europa. Se trata de un proceso de producción, entre otros procesos, relacionados directamente con la constitución histórica latinoamericana (Bobbio, 1989).

En vista, pues, de los relatos de Colón, el consejo de Castilla resolvió tomar posesión de países cuyos habitantes eran incapaces de defenderse por sí mismos, y la piadosa intención de convertirlos al cristianismo santificó la injusticia del proyecto. (...) Mientras la mayor parte del oro importado en Europa por los primeros aventureros se hubo obtenido por procedimientos tan sencillos como el expolio de los indefensos indígenas, posiblemente no resultaba muy sencillo satisfacer un impuesto tan gravoso (Smith, 1776, 2008: 500).

La codicia no permitió ver a los españoles que era la escasez de los metales preciosos lo que daba ese valor a los metales, y, con su bullonismo, acarreaban su propia desgracia, como lo señaló el mismo Smith.

Como ya se sabe, en la historia real desempeñan un gran papel la conquista, la esclavización, el robo y el asesinato, en una palabra, la violencia. En la dulce economía política, por el contrario, reinó desde siempre el idilio. El derecho y el ‘trabajo’ fueron de siempre los únicos medios de enriquecimiento, exceptuando siempre, naturalmente, ‘el año en curso’. En realidad, los medios de la acumulación originaria son cualquier cosa menos idílicos (Marx, 1867, 2014^a: 197–198).

Las tres citas anteriores, que provienen de autores que vivieron en tiempos y latitudes distintas, reflejan la coincidencia respecto del salvajismo santificado del Nuevo Mundo en aras del interés del más fuerte como medio para el desarrollo del sistema capitalista mundial. En otras palabras, el interés particular disfrazado por los poderosos de beneficio colectivo ha sido la base para el desarrollo del sistema político y económico de nuestros días.

Revisaremos la teoría de las decisiones y la manera en que se ha desarrollado ese campo de conocimiento como una manera de acercarnos a su comprensión, lo que además permitirá integrar ambos apartados en un cierre capitular.

1.2. Teoría de la toma de decisiones

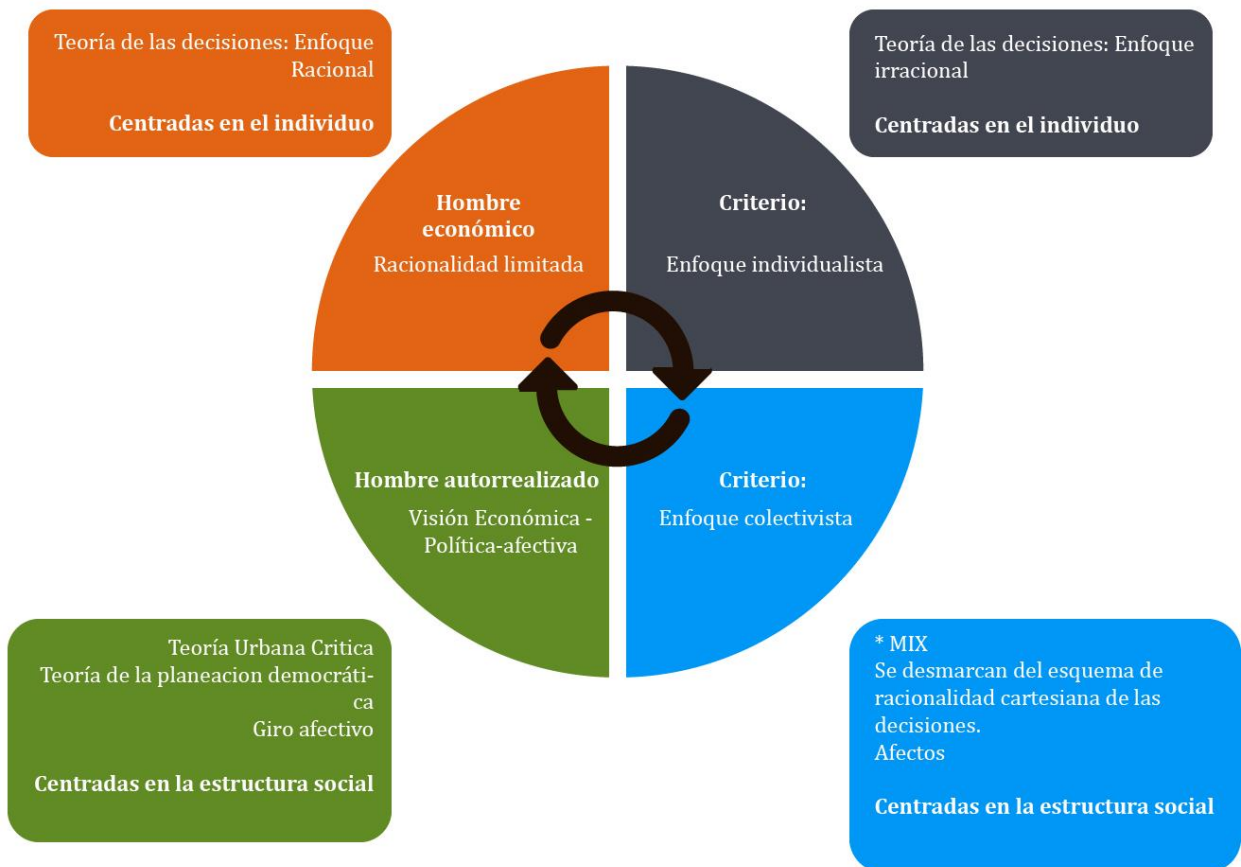
El marco teórico de la toma de decisiones puede dividirse en dos grandes grupos: las teorías que considero alineadas a la teoría económica neoclásica, es decir, que se enmarcan en la lógica y la metodología individual, en las que las decisiones se perciben como actos o procesos racionales, limitadamente racionales o irracionales, y los que no consideran la racionalidad o irracionalidad individual como elemento central de toma de decisiones.

En el primer grupo puede señalarse a Simon (1962, 1997), Lindblom (1991, 2010) Luhmann (2010), Parsons (2007), Sartori (1998), Curzio (2001) y Peters (1999). En ese grupo, aunque con una variante que hace énfasis en las emociones estarían los trabajos de Aristóteles (1953), Spinoza (1677, 1984), Damasio (1996), Dahl (2008), Kanheman (2012) y Thaler (2017).

En el segundo grupo ubicaría a González Casanova (1967), Lichtensztein (2008), Román (2015), Boyer (2015), Escalante (2015) y Pradilla (2016). En este grupo también se sitúan los trabajos de Neil Brenner (2016), Brian Larkin (2014) y Borja (2012), entre otros que predominantemente coinciden con la línea del pensamiento de Lefebvre (1969, 1972), Harvey (1979, 2004, 2012), Castells (1972), Mannheim (1943, 1953) y Forester (1989).

Derivada de la línea de la teoría urbana crítica se puede seguir la pista hacia la línea teórica de los afectos que se despliega con los trabajos de León (2016, 2011), Lefebvre (1986), Spinoza (1677, 1983, 1985), Sartre (1939, 1999), Deza y Damasio (2012) y Zubiri (1998^a, 1998^b). Por último, entre los trabajos realizados en el plano local con vínculos en algunas de las vertientes mencionadas se encuentran los de Díaz (2011, 2000), Alvizo (2010), Harvey P. (2012), Mendo (2015), Calonge (2017, 2015, 2013) y Moreno (2018).

Gráfico 1.1. Marco teórico



Fuente: Elaboración propia

La incorporación de la teoría urbana crítica obedece a que su abordaje, además de vincular los factores políticos y económicos en sus análisis, abren la puerta a investigaciones que consideran fundamental la observación de los afectos como elementos explicativos de las apropiaciones de diferentes modalidades de desplazamientos, es decir, que no solamente intentan conocer los usos sino que intentan escudriñar las maneras en que se constituyen las diferentes visiones con respecto a la dirección que deben tomar las políticas públicas.

La propuesta de Benabent (2016) respecto de los métodos de decisión en la teoría de la planificación, así como los discursos de planeación sugeridos por Allmendinger (2002) encuentran conexiones con las propuestas teóricas aludidas y servirán de referentes en los capítulos 3 y 5. Dichos discursos de manera sucinta son: el Racional; heredado de las teorías de la elección racional, mencionadas en este capítulo y que fueron incorporadas al campo del urbanismo; el Pragmático: consecuente con el enfoque incremental; el Marxista: consecuente con la crítica de la economía política; el Defensivo o Transactivo: alineado a intercambio de intereses particulares más que a la atención del interés general; el Colaborativo: alineado por un lado, a la racionalidad comunicativa de Habermas y por el otro, al concepto de gobernanza³¹.

Los escritos considerados en la teoría urbana crítica, que a su vez tienen mayor o menor conexión con las teorías de planeación señaladas en el párrafo anterior, ofrecen una posible articulación con estudios que son tomados como referencia para la toma de decisiones de movilidad urbana. Esto permite una correspondencia teórica que puede dar respuesta a la pregunta rectora de este trabajo, que busca describir y explicar los criterios y las interrelaciones mediante las cuales se toman las decisiones de movilidad urbana de la ZMG, específicamente la manera en que los criterios políticos, económicos y afectivos en la toma de decisiones son atravesados por el interés público y privado.

El gráfico 1.1 se presenta una síntesis del entramado teórico de las decisiones en el que se ubica la corriente individualista que integra las teorías de visión racional e irracional, en la parte superior de la imagen. Mientras tanto, en la parte inferior se ubican los elementos inherentes a las teorías de la decisión que se corresponden con la perspectiva social de las decisiones y dentro de la que cabe la de idea del hombre autorrealizado, que integra la visión económica, política y afectiva, desde un enfoque centrado en la estructura social y no en el individualismo metodológico alienada a la visión hegemónica.

³¹ Cuyo origen se atribuye a un reporte del Banco Mundial de 1989, como se refiere en Aguilar (2008).

1.2.1. Decisiones, su definición y clasificaciones

La toma de decisiones es el eje de la presente investigación, por lo que se estimó importante partir de la aclaración de lo que se entiende por *decidir*. Simon (1997) sostiene que la decisión se ocupa de la elección de un curso de acción paretiano entre una serie de cursos alternativos sobre la base de un criterio de preferencia, lo que parece más completo que pensar la definición básica de decisión como un proceso en el que se elige o selecciona determinada opción (Parsons, 2007), porque esto último supondría, por un lado, la existencia de al menos cierto grado de libertad para hacer, y, por el otro, considerar que decidir tiene implicaciones temporales, relacionales y reflexivas, como sostiene Luhmann (2010) cuando afirma que definir una decisión como elección (*choice*) no lleva muy lejos porque se estanca como una tautología.

En su obra *Organización y decisión* Luhmann introduce el capítulo dedicado a la paradoja de decidir con una diferenciación entre la decisión y la alternativa, y afirma que la alternativa existe cuando la posibilidad de decisión se confronta con otra u otras a condición de que solamente quede una de ellas. Su razonamiento lleva a concluir que decidir implica observar y distinguir (2010). Por ello, en este proyecto se sostiene la idea de que en las decisiones de movilidad urbana siempre hay opciones, y una de ellas siempre podrá ser la “decisión” de “no decidir”.

Si por un lado se trata de distinguir opciones y alternativas, y por el otro se recurre a las características de las dicotomías abordadas en el apartado precedente, la dicotomía decisión – no decisión, además de ser una categoría analizable, es una decisión, siempre y cuando se distinga y se confronte con al menos otra opción.

A continuación se presenta el planteamiento básico del considerado por algunos académicos el padre de las decisiones, Herbert Simon (1957), cuya obra constituye una crítica a los postulados de la elección racional o racionalidad “ilimitada”; en su lugar propone la teoría de la “racionalidad limitada” de los seres humanos, en alusión a aquellos que en su realidad cotidiana “se dan por satisfechos” con determinada elección, porque “no tienen la inteligencia necesaria para conseguir el máximo beneficio”. Es una propuesta compleja que

genera un puente entre la economía, la administración y la psicología. Los capítulos 4 y 5 de su obra *Comportamiento administrativo* muestran en esencia la base de su teoría que “considera la elección humana como el proceso de extraer conclusiones de determinadas premisas”, es decir, que considera a “la premisa como la unidad mínima para el análisis de la decisión” (Simon, 1957: 11).

Simon (1957) refiere que las decisiones son categorías muy grandes para ser analizadas, por ello recomienda identificar las premisas de decisión y propone dos clases como las especialmente importantes: la primera es el criterio de eficacia, referido a la maximización como finalidad de la actividad administrativa, así como el conservar los recursos escasos de la organización para realizar su tarea, y la segunda, el criterio de identificación, referente a la fidelidad-lealtad con las metas de la organización.

Para Simon, hacerse la pregunta ¿quién es el que toma realmente las decisiones? carece de sentido, debido a que son innumerables las premisas que la componen; lo anterior se contrapone con una parte del análisis sugerido en esta investigación doctoral enfocada en las decisiones, pues se parte del supuesto de que son actores específicos los que toman las decisiones, inmersos en juegos de poder, intereses económicos y motivaciones afectivas y emocionales. Sin embargo, recordemos que estamos en el apartado que analiza las decisiones desde la vertiente cercana a las teorías de economía neoclásica, que se sustentan sobre la lógica individualista.

Simon explica la importancia central que tienen las capacidades, los valores y el conocimiento con los que un miembro emprende su tarea como la clave para comprender el funcionamiento. Habla de las limitaciones del individuo en tres vertientes: “El primero, en su capacidad, hábitos y reflejos que no pertenecen ya al dominio de lo consciente; en segundo lugar, por sus valores y por los conceptos de finalidad que influyen en él al tomar sus decisiones y, en tercer lugar, por la extensión de su conocimiento de los asuntos relacionados con su labor” (Simon, 1957: 39).

Por otra parte, sostiene que el comportamiento humano tiene más semejanza a un *modelo estímulo-respuesta* que al de una elección entre alternativas, y que se mueve en el límite de un medio ambiente psicológico que “impone como *supuestos* una selección de

factores sobre los que debe basar sus decisiones” (Simon, 1957). Advierte que para lograr la integración del comportamiento administrativo se debe pasar por tres etapas: 1) *Planificación esencial*, que se refiere a decidir lo relativo a los valores de sus actividades, entre otros aspectos como el conocimiento, las habilidades y la información; 2) *Planificación del procedimiento*, y 3) *Ejecución del plan* en la cotidianidad con decisiones y acciones que encajan en el marco suministrado por las etapas 1 y 2 (Simon, 1957: 92–93). Aunque esta idea, con sus respectivas etapas, es retomada y rebautizada por Merino (2010) con los nombres de teoría de entrada, mapa de ruta y campo de batalla, como se explicará más adelante.

Comportamiento administrativo (Simon, 1957) se publicó por primera ocasión en el año 1947³² y marcó un sendero para las etapas de lo que posteriormente se denominó teoría de las políticas públicas, cuyo documento fundacional, de Harold Laswell, data de 1951. Esta disciplina ofrece una vasta bibliografía que es importante destacar por las contribuciones y conexiones que de manera natural surgen al investigar “las decisiones”; aquí tan solo se refieren de manera sucinta algunos de sus enfoques para evitar una posible confusión respecto de la perspectiva de esta investigación.

Rescatamos, así, cuatro enfoques o modelos para el análisis de política pública que es importante tener en cuenta, pues en ocasiones sus postulados y autores se entrecruzan con los teóricos de las decisiones. Estos enfoques son: el racional, que asume que el actor racional maximiza sus ganancias y minimiza sus pérdidas; el enfoque organizacional, en el que los actores son un conglomerado de organizaciones apegadas a rutinas preestablecidas y regulan las reacciones controlando el proceso; el enfoque burocrático, que se arma fundamentalmente en la práctica mediante negociaciones entre diversos intereses del campo burocrático, a través del tanteo, de la tensión, de la relajación, y, por último, el modelo

³² Las citas del año 1957 se respetan por la edición a la que corresponde la paginación de las referencias en este trabajo.

incremental, que se basa en la comparación sucesiva de elecciones o decisiones, apoyadas en lo que ha funcionado en el pasado (Allison, 1992).

Merino sostiene que en una política pública hay tres momentos fundamentales: la teoría de entrada, es decir, el supuesto teórico con el que abordará el problema; el mapa de ruta (relativo al diseño y la metodología que se pretende seguir) y el “campo de batalla”, relativo a la instrumentación de la política (Merino, 2010); la teoría de entrada debe contener el núcleo duro y cinturón de protección (Aguilar, 1996^a; Majone, 1997).

Del corpus teórico de las políticas públicas se puede consultar los trabajos más recientes de Aguilar Villanueva, Majone, Subirats y Merino, por mencionar algunos. Sin embargo, algunos de los trabajos sobre toma de decisiones fueron adscritos a la disciplina de las políticas públicas, sin que necesariamente los autores se adscriban a ella.

Lindblom (2010) ofrece un panorama dicotómico con respecto a la toma de decisiones, y plantea dos métodos de decisión: por la raíz y por las ramas. El primero, método racional, exhaustivo o “por la raíz”, parte de la selección de una teoría explicativa y del análisis “fines-medios”. Las decisiones que se implementarán están precedidas o deben estar precedidas de un análisis exhaustivo de las alternativas y un criterio de selección que permita comprobar cuál es la mejor de éstas. Por su parte, el método “por las ramas”, también conocido como método incremental, que implica comparaciones limitadas, sucesivas o incrementales, es decir, no está precedido de un enfoque teórico determinado y la prueba de su validez está dada por la aceptación tácita de los actores involucrados en esa toma de decisión, esto es, tan solo el hecho de que varios decisores o agentes relevantes del campo en cuestión estén de acuerdo en ese curso de acción; se fundamenta entre otros aspectos en la experiencia y el pragmatismo.

El mismo autor menciona que la mayoría de las investigaciones de problemas de políticas se estudian desde el marco de referencia apriorístico de una cadena de elecciones de políticas. Se recomienda que las organizaciones del gobierno cuenten con personal con diversas experiencias y formación profesional, pues los valores, el interés y la formación generarán a su vez una diversidad de puntos de vista (Lindblom, 2010). En este planteamiento se resalta la reflexividad y el diálogo interdisciplinario.

Las decisiones están contextualizadas en entornos heterogéneos; las argumentaciones que la sustentan y los juegos de poder que intervienen en ellas son distintas en cada sociedad en el plano territorial. Para el contexto latinoamericano, Peters (1999) estudia los hechos históricos que han influido en la tradición y las formas de proceder, y sostiene que la práctica de “obedecer, pero no cumplir” nos ha sido heredada, es decir, las figuras de autoridad utilizaban la sobrerregulación existente en cada época desde la colonia, a fin de reservarse el poder discrecional cuando así conviniera a sus intereses.

Hacia el final de su trabajo, Peters (1999) afirma que en América Latina la capacidad de las administraciones públicas es baja debido a cuatro factores interrelacionados: 1) la legitimidad política de los gobiernos ha sido frágil; 2) la supervivencia política es una de las preocupaciones diarias de los funcionarios públicos; 3) el ambiente de las políticas públicas es incierto, y 4) el grado de profesionalización de las burocracias es bajo. Derivado de lo anterior concluye que “En América Latina, los sistemas de toma de decisiones jerárquicos y sobreburocratizados se combinan con estructuras clientelares y fragmentadas” (p. 21).

Curzio nos remite a Simon (1957) al referirse a la decisión como el más humano de los actos, la combinación de la capacidad de analizar, observar, conocer e intuir de los seres humanos. Los postulados de Simon, que son retomados por Curzio, respecto a la decisión como el más humano de los actos tienen relación con las ideas planteadas por autores como Spinoza (1984) con su idea de la *unicidad del hombre*, o Sartre (1965) con su *ser en el mundo* a través de la emoción, o Dahl (2008) y Kahneman (2012) con la inseparabilidad del hombre entre razón y la emoción o intuición, como explicaré más adelante.

Curzio (2001) presenta diferentes visiones sobre las decisiones y comienza por las decisiones de “visión determinista”, en la que las capacidades de decisión real son muy limitadas, además de que el riesgo y la responsabilidad dependen del albedrío de una instancia supra-humana. Otro tipo de decisiones son las de “visión liberal”, basada en la idea de un hombre libre para decidir y su circunstancia, lo que le permite construir su futuro basado en tres pilares: lógica lineal o linealidad, la racionalidad y la libertad.

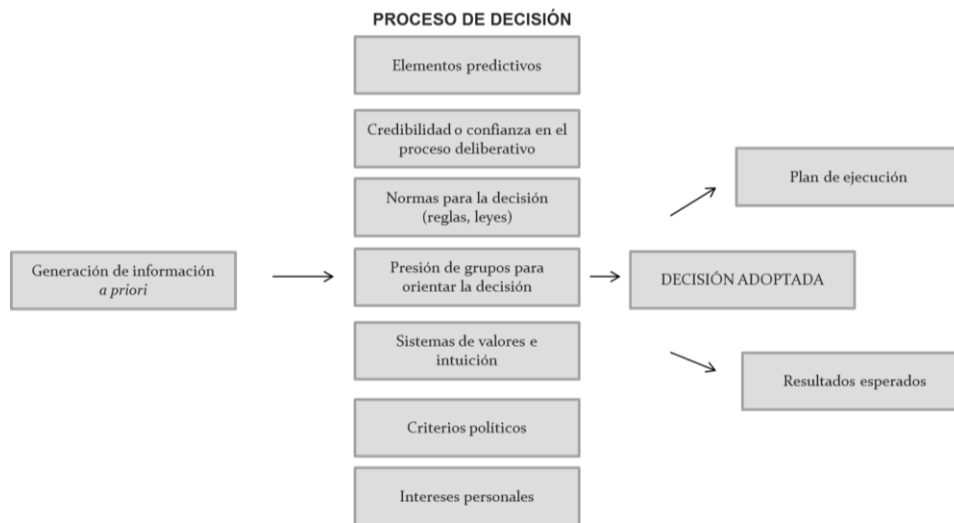
Un elemento que desempeña un papel importante en las decisiones es el factor ideológico, pues las ideologías en las decisiones gubernamentales usualmente quedan

alineadas al paradigma dominante, es decir, que todo el tiempo las ideologías intentan hacer creer que las decisiones están dotadas de una amplia deliberación objetiva (Curzio, 2001). Lo anterior ya había sido planteado por Forester (1989) al referirse al tema de planeación y decisión, lo que también se corresponde con los criterios de eficacia e identificación planteados por Simon (1957).

Desde una taxonomía por estratos se presentan dos niveles de decisión: las decisiones ejecutivas y las intermedias, que además contemplan tres tipos de decisiones: aleatorias, paramétricas y estratégicas (Curzio, 2001).

Una taxonomía más se plantea entre las decisiones públicas, divididas a su vez en colectivas y gubernamentales. Todas estas clasificaciones se vinculan con los criterios respecto de asuntos públicos que también han sido estudiadas por Lichtensztein (2008) y González Casanova (1969), y en las cuales es común detectar la presencia de grupos de presión y de los denominados grupos de interés.

Gráfica 1.2. Elementos que intervienen en las decisiones gubernamentales



Fuente: Obtenido de Curzio (2001: 167).

En gráfica 1.2 se muestra la propuesta de Curzio (2001) con siete elementos que entran en juego en el proceso de decisión gubernamental. Esta propuesta también está adscrita al

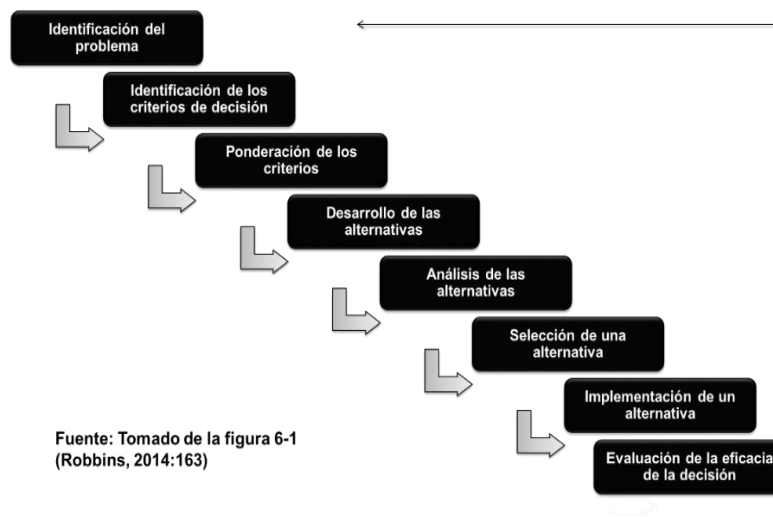
bloque de todas aquellas que reciben influencia del enfoque individualista o de economía neoclásica.

Otro de los referentes en la materia decisional es Giovanni Sartori, quien distingue cuatro clases de decisiones: individuales, grupales, colectivas y colectivizadas. Las primeras tres se refieren al sujeto que decide y sufre las consecuencias de su propia decisión, en tanto que las últimas, las colectivizadas, refieren decisiones que se toman de manera individual o grupal, pero deben de ser asumidas por toda la colectividad, es decir: el que decide, decide por todos (Sartori, 1998).

En este sentido Sartori refiere la democracia “consociacional” o “de consenso”, como la llamaba Lijphard, y cierra con un apartado dedicado al coste del idealismo, en el que afirma haber enfocado su análisis en la toma de decisiones reales, de los hechos, de lo invisible, más que de las palabras o lo visible (Sartori, 1998).

Desde otra visión básicamente empresarial, Robbins (2014) referirá dos aspectos inherentes a la toma de decisiones, el primero, relativo al proceso decisorio que se ilustra en la gráfica 1.3, y el segundo, vinculado al factor intuitivo de las decisiones, que se explicará más adelante.

Gráfica 1.3. Proceso de toma de decisión en la iniciativa privada



Fuente: Tomado de Robbins, 2014:163

En la gráfica 1.2 se refleja una variante del modelo de decisiones gubernamental, pues en estas siete etapas del proceso decisional de los gerentes está alineada a la visión del modelo de elección racional y alude a un planteamiento relativamente sencillo de las decisiones, que obedece al modelo derivado de la economía clásica con todas las implicaciones, limitantes y consecuencias epistémicas, analíticas y prácticas que eso conlleva.

El segundo aspecto mencionado por Robbins (2014) en la toma de decisiones gerenciales es el de la intuición, lo que se corresponde con Kahneman (2014) y Thaler (2017),³³ es decir, la toma de decisión de manera no racional o irracional que remite a la economía del comportamiento y que puede permitir un puente de conexión teórica porque son emanadas del mismo corpus teórico individualista.

Cabe mencionar que, al abordar la corriente crítica, la lógica individual deja de ser el referente fundamental, pues la metodología y las propuestas obedecen a una lógica de análisis macro.

Ante este escenario de clasificaciones es importante resaltar lo que se entiende y analiza como “decisión” en la presente investigación. Ésta es entendida como un conjunto de procesos encadenados de distinción y selección de premisas, cursos de acción o criterios de preferencia enmarcados por el campo de la movilidad urbana.

En la sección de anexos se incluye una línea del tiempo con los elementos que el autor consideró que se encuentran detrás de las decisiones de movilidad urbana para el caso que nos ocupa, que engloban elementos a la presentación que se ha realizado hasta el momento y permiten profundizar en la perspectiva tripartita con un enfoque histórico. La línea del

³³ Ambos han obtenido el premio Nobel de economía en 2002 y 2017, respectivamente, con investigaciones desde la economía del comportamiento, y abordan la efectividad de las decisiones con un enfoque no racional. Del segundo, se remite a la entrevista de Christensen, K. (2017). Thought Leader Interview: Richard Thaler. *Rotman Management*, 14-19. Disponible en: eds.a.ebscohost.com.ezproxy.iteso.mx/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=2&sid=a9b906de-a031-4c02-9d41-c2cef7f71ff9%40sessionmgr4008, consultado el 21 de octubre de 2018.

tiempo se titula “Implicaciones teórico–históricas de la toma de decisiones de movilidad urbana de la ZMG”.

En otro orden de ideas, existen tipologías de funcionarios, como las planteadas por Anthony Downs y citadas en Parsons (2007), que resultan útiles al investigar las decisiones desde un enfoque individualista con énfasis institucional y gubernamental. Se trata de los funcionarios trepadores, cautelosos, fanáticos, defensores de una causa y estadistas. A los primeros se les incentiva mediante el prestigio, el reconocimiento y el ascenso; los segundos prefieren hacer poco para cambiar las cosas como medida preventiva; los terceros se distinguen por su motivación con una determinada política; a los mencionados en cuarto lugar se les alienta con la maximización de su función y el incremento de los recursos de su área, y a los quintos les mueve el interés público (336).

En el mismo texto se plantea que cada tipo de funcionario puede estar impulsado por diferentes conjuntos de motivaciones generales, a las que se clasifica como puras y mixtas. Si se toma como base la gráfica 1.1 del marco teórico esbozado al inicio de este capítulo, esta propuesta se ubicaría en el ángulo superior derecho de la gráfica.

Entre las motivaciones puras se ubicaría el poder, los ingresos económicos, el prestigio, la conveniencia o resistencia al cambio y la seguridad, descrita también como temor a la amenaza que puede representar la resistencia o aceptación del cambio. Mientras que en las mixtas entrarían la lealtad personal a la organización o al equipo de trabajo, el orgullo de su desempeño, el deseo de servir al interés público y el compromiso con un plan de acción específico (Parsons, 2007: 336, 337).

Otro de los elementos útiles es la identificación de diferentes mecanismos de análisis y enfoques; dependiendo de la organización del área de movilidad urbana de que se trate los modelos podrían contribuir a un abordaje determinado. En primer lugar, la comprensión de las decisiones como “múltiples interacciones” en una compleja estructura y red de entornos; en segundo lugar, la clasificación por edad y tamaño de las organizaciones: antiguas, jóvenes, pequeñas y grandes; en tercer lugar, la propuesta de enfoques analíticos: el de la administración pública, el de la nueva derecha, el marco centro–periférico, los neomarxistas o estado dual y el intergubernamental (Parsons, 2007: 333).

De muchas de las definiciones de toma de decisiones presentadas en la obra de Parsons se destaca la visión atribuida a Simon, concebirla como una actividad “de resolución de problemas” (Parsons, 2005: 380), en el sentido de presentar elementos vinculados a la motivación individual para funcionamiento de unidades administrativas y burocráticas.

En otro orden de ideas, el cultivo de relaciones intergubernamentales en la toma de decisiones se incentiva con la complejidad de los problemas que se deben resolver y que integra distintos ámbitos y niveles de instituciones gubernamentales, lo que a su vez contiene marcos que combinan diferentes teorías, como lo han estudiado académicos como Hanf y Sharpf o Rhodes, además de que se acepta la existencia de otros enfoques empleados por la bibliografía norteamericana como el de Yuchtman y Seashore, nombrado como *dependencia de recursos* (Parsons, 2007).

Algunas de las teorías de la motivación humana que por lo regular se utilizan al referirse al campo de la administración en donde aparecen Taylor, Mayo, Barnard y Maslow, nos invitan a revisar lógicas en la toma de decisiones que no pueden detenerse tan solo en el propio interés individual (Parsons, 2007).

Ante una de las categorías que se utilizan en esta investigación dedicada a identificar quién decide la movilidad, conviene distinguir algunos enfoques de la toma de decisiones que, siguiendo a Wayne Parsons (2007), son seis, como se muestra en la tabla 1.3.

Tabla 1.3. Enfoques de la toma de decisiones

Enfoque	Descripción
Elitismo	¿Cómo se concentra el poder? Algunos de sus exponentes Mosca, Pareto, Michels, Weber, Wright Mills,
Pluralismo	¿Cómo se distribuye el poder? Dahl
Marxismo	El conflicto de clases y el poder económico: Bachrach y Baratz, y Crenson la teoría de las múltiples dimensiones del poder más allá del poder de A sobre B, pues el poder implica el control de las formas de pensar y el acceso a la agenda además del control sobre el comportamiento.
Corporativismo	El poder de los intereses organizados
Profesionalismo	El poder de los profesionales
Tecnocracia	El poder de los expertos técnicos

Fuente: Parsons, 2007: 276–302.

Como se ve en la tabla 1.3, la propuesta de Parsons ofrece una segmentación con base en el poder. La gráfica 1.1 del marco teórico presentado al inicio del segmento propone la construcción en torno a los criterios ejes de esta tesis, el interés público y privado. Tal esquema podría atravesar tangencialmente la taxonomía realizada por Parsons, pues tiene algo que aportar a cada uno de los segmentos sugeridos en la gráfica 1.3.

Conclusiones capítulo uno

El papel de la revisión histórica es fundamental para la identificación no solo de uno de los primeros debates entre el interés particular y el interés general, anclado a la idea de justicia (Platón, 1971, 1: 29), sino para la comprensión del movimiento oscilatorio en la dicotomía particularista y colectivista. Es decir, se trata de la identificación del péndulo dicotómico del interés público–privado (PEDIPP) como indicador de las teorías subyacentes sobre la toma de decisiones.

Ese péndulo dicotómico del interés público privado (PEDIPP) permite ver con claridad la limitación de teorías, como la de “decisión pública” o la “del interés público”, que descansan predominantemente en un elemento de la dicotomía aludida, lo que las vuelve contradictorias, pues su nombre denota la presencia de un lado del péndulo, pero su argumento no se corresponde con ese lado del oscilante.

Se suele aludir a los argumentos de Aristóteles en muchos escritos actuales, aunque de él se retoma solamente el argumento del interés particularista, dejando de lado el concerniente al reconocimiento de la preeminencia de lo general sobre lo particular, así como el enfoque que da prioridad a la ciudad sobre el individuo, al conjunto sobre la parte, al que también alude el estagirita.

Tabla 1.4. Péndulo dicotómico del interés público o privado y la posición que ocupan algunos teóricos de economía o política.

Sócrates (personaje en La República)	Trasímaco (personaje en La República)
Énfasis en la visión colectivista	Énfasis en la visión particularista
Platón*	
Aristóteles*	
	Maquiavelo*
Hobbes	
	Locke
Montesquieu*	
	Rousseau*
	Smith*
Marx*	
David Ricardo	
	Walras
Keynes	
	Hayek, Friedman
Rosa Luxemburgo	
Quijano	
Bobbio	
Boyer	

Fuente: Elaboración propia.

En congruencia con el contenido y la estructura presentada hasta el momento, esta tesis implícitamente invita a un abordaje dialéctico, más bien, apoyado en el materialismo histórico. En ese sentido, las características de una dicotomía como las señaladas por Bobbio (definición independiente y simultánea, condicionamiento y limitación mutua) que fueron aludidas en páginas precedentes, se vuelven referentes para el método de selección de casos, como se explicará en el apartado metodológico.

De lo expuesto en este apartado también se destaca la tensión entre los intereses particulares —de un gobernante— vendidos como si fueran una idea universal para la realización o plenitud de la civilización; es decir, con las referencias sobrepuestas de Quijano, Smith y Marx vertidas hasta aquí, se devela que el beneficio colectivo ha sido utilizado como disfraz de intereses particulares, a manera de “piedra angular” o de “estrategia del salvajismo santificado” (ESS), sobre la que se erige el desarrollo del sistema político y económico de nuestros días.

También se destaca el efecto de concentración–unicidad *versus* la concentración–dispersión (CUCD), es decir, la concentración de poder en pocos actores de orden económico o político (tanto en la Antigüedad como en nuestros días), y la unicidad (de actores) en la propuesta de ciudad que pasaba por todas las ciencias o artes sin cortapisas y que era atendida por polímatas, sin la segmentación de parcelas o estancos disciplinarios (que existen actualmente). Por ello se alude al efecto concentración de agentes y dispersión de disciplinas en la actualidad. Afortunadamente esta última parte está cambiando de manera paulatina, al menos en la segunda parte del extremo, con la tendencia creciente a realizar investigaciones de corte interdisciplinar.

La propuesta de esta tesis, además de proponer un esquema *dicotómico* (interés público–privado), se combina con otro tripartita; es decir, sigue un esquema de tipo hipodámico³⁴ en al menos dos aspectos.

³⁴ En el sentido que le otorga esta tesis, es decir, refiriéndonos a la utilización de modelos tripartitas de organización, explicado en páginas precedentes y que se distingue de la atribución convencional que se hace de sus contribuciones.

El primero, al hacerla con cierta inclinación por modelos tripartitas como la división social, geográfica y legislativa de la ciudad sugerida por Hipódamo *versus* perspectiva económica-política-afectiva en este trabajo.

El segundo, al proponer un enfoque que de reversa (en la dicotomía teoría-praxis) se asemeja al de Hipódamo, quien hizo un abordaje sobre la mejor forma de gobierno sin contar con experiencia política; es decir, en esta tesis, aunque el autor cuenta con cierta experiencia vinculada a la toma de decisiones de movilidad urbana, no cuenta con formación en urbanismo, arquitectura o ingeniería civil, por citar profesiones consideradas por algunos más acordes al estudio de este tema.

La presencia de la vertiente económica y política se da por descontada, es decir, es aceptada sin cortapisas en el ámbito académico, en tanto que la afectividad fue prácticamente ignorada o excluida del proceso analítico de la historia, lo que en términos Eliasianos conformó el proceso civilizatorio, a pesar de las señales o alusiones afectivas mostradas en diferentes trabajos y momentos históricos.

Las descripciones del trabajo-fiesta son muestra de lo anterior, al referir el orgullo que generaba pertenecer a *la polis* (quien no pertenezca a ella es una bestia o un dios), o cuando se señala el placer como detonador de la búsqueda de la propiedad privada; todos estos elementos fueron vertidos y señalados en la Antigüedad.

Otro ejemplo, es la utilización del miedo o temor como instrumento de control político con Maquiavelo, que replicaba el miedo al castigo divino impuesto en la Edad Media, o la concepción de la ciudad y la toma de decisiones de interés público e interés particular ligada a elementos políticos y económicos, es decir, la vida en común en condiciones de satisfacer las necesidades básicas, asociada a la concepción de una buena vida, una vida feliz.

El tributo que en la Antigüedad se rinde a la ciudad, luego al dios cristiano, posteriormente, aunque de manera metafórica, al dios-dinero y al espíritu de la mano invisible. En otras palabras, un elemento que se devela implícitamente en el presente capítulo, es el cambio en la posición de los agentes económicos: Estado, empresa, familia, es decir, la dicotomía pendular; por un lado, la secuencia ciudad-ciudadano (en la época antigua con la ciudad como eje), el señor y el siervo (en la Edad Media con dios como eje), el

empresario–empleado (revoluciones industriales con el dios–mercado y la mano invisible como eje).

En sintonía con lo anterior, se desplaza el enfoque con preeminencia en la ciudad para dar paso al dios cristiano como eje legitimador de la organización económica y política. Posteriormente, se mantiene esa devoción ante la omnipresencia del mercado.

En la segunda parte del texto se presentan distintas definiciones y clasificaciones de la toma de decisiones que combinan elementos donde la teoría subyacente es de tipo particularista, colectivista o simplemente eluden considerar esa taxonomía, lo que invita a observar con mayor detalle los supuestos implícitos sobre los que descansa su teoría para ubicar la cercanía o lejanía del enfoque desde la visión propuesta en esta tesis. La clasificación de Parsons (2007) sobre las motivaciones puras y mixtas alude a estos elementos que incluyen emociones en las decisiones, aunque concebidas de un enfoque reactivo, que se apalanca en las neurociencias.

Las tipologías de la toma de decisiones tienen implicaciones directas en los gobiernos, pues las teorías y los conceptos se van incorporando a la manera de dirigir lo público, como el caso de la nueva gestión pública³⁵ y la gobernanza³⁶ que a partir de los años ochenta y

³⁵ Concepto alineado cronológica y teóricamente al neoliberalismo. María del Carmen Pardo, referente obligado en estudios sobre la administración pública en México, al escribir sobre la Nueva Gerencia o Gestión Pública, afirma que “El rasgo característico de esta aproximación al estudio de la administración pública es el énfasis en la calidad, el desempeño y los resultados de las organizaciones (...) la diferencia con el enfoque de políticas públicas es que ésta se construye a partir de la idea de que las organizaciones públicas podían parecerse o hasta igualarse con las privadas, mientras incorporaran mecanismos e insumos que las volvieran eficaces” (Pardo, 2018: 106).

³⁶ Tiene orígenes en el sector privado de los ochenta, afirma Aguilar Villanueva, referente ineludible en políticas públicas, gestión pública y gobernanza en México, quien ubica el nacimiento conceptual de la gobernanza a partir del “reporte del Banco Mundial de noviembre de 1989: El África subsahariana: de la crisis al desarrollo sustentable. Una perspectiva de largo plazo, en la que señaló que la incapacidad de gobernar y administrar del gobierno constituía el origen del fracasado desarrollo del África negra, por lo que se requería menos y mejor gobierno (...) requiere una reforma política que debe incluir la afirmación del imperio de la ley,

noventa paulatinamente han ganado terreno en la teoría y práctica de la administración pública. Sin embargo, el origen de ambos conceptos está alineado al paradigma dominante, por lo que habrá que considerar su manejo tomando en cuenta el indicador del péndulo dicotómico del interés público y privado (**PEDIPP**) para poder analizarlos con mirada crítica.

Al conjuntar ambos apartados se observa la acción pendular comandada por una organización económico-política, escoltada de un aparato legal y legitimada por las teorías encargadas de validar los movimientos y cambios de dirección en cada momento de la historia. Se trata de desarrollar en la medida de lo posible, una especie de panóptico teórico de la toma de decisiones, pero no con el afán de control, sino con el interés por comprender lo que hay en torno al tema, pues siguiendo con la metáfora del panóptico, al investigar las decisiones nos encontramos en un proceso dinámico en el que de manera intermitente nos convertimos tanto en observados como en observadores.

En un sistema complejo los cursos de acción históricamente ubicados de los elementos presentados hasta el momento explicarían el comportamiento que permite la homeostasis, el equilibrio en cada etapa entre la macroestructura y las superestructuras para generar estabilidad al sistema, lo que en términos gramscianos se denominó bloque histórico: “El conjunto complejo, contradictorio y discordante de las superestructuras es el reflejo conjunto de las relaciones sociales de producción” (Gramsci, 1971: 46). En otras palabras, la organización y argumentación política, legal y científica que legitima y sucede a la organización económica, de modo que todo ensambla consiguiendo equilibrio y estabilidad.

la lucha contra la corrupción, la rendición de cuentas, la transparencia en las transacciones y construir o asegurar la capacidad de los gobiernos para gestionar los recursos económicos y sociales mediante un diseño correcto y una implementación efectiva de las políticas económicas y de desarrollo social” (Aguilar, 2008: 82-83).

Nota personal: Entiéndase que esas “políticas correctas” regularmente son las dictadas por los organismos internacionales que, ensambladas con los agentes de diversos órdenes y ámbitos conforman un bloque histórico.

Capítulo 2. Criterios para la toma de decisiones en el transporte público

2.1. Presencia de las esferas económica, política y afectiva

En este apartado se presenta la relación de las esferas económica, política y afectiva que conviven desde la época antigua con los criterios de interés público y privado, así como con la planeación urbana. Sin embargo, pese a que todas ellas cuentan con potencia explicativa que abona a la comprensión de la realidad, solo la perspectiva afectiva fue relegada, justo con el surgimiento de las disciplinas.

Por lo anterior, se podrá advertir en las páginas siguientes cierto hincapié en su óptica, pues se considera haber abordado con antelación las vertientes económica y política, ya que ofrecieron el insumo principal para argumentar el apartado histórico contextual sobre el interés público y el interés privado. Al final de este capítulo se espera haber ofrecido al lector un sustento de la relación entre las tres vertientes explicativas de la toma de decisiones en el transporte público.

La discusión respecto de los afectos, emociones y sentimientos es añeja. No obstante, es en el siglo XXI cuando experimenta un auge especial, pues se han efectuado investigaciones que dejan el debate abierto al denominado “giro afectivo” (Lara y Enciso, 2013).

Las obras fundamentales de los académicos del área son dos: *Tratado de las pasiones del alma* (Descartes, 1649, 2005)³⁷ y la *Ética demostrada según el orden geométrico* (Spinoza, 1677, 2007); en ellas dos se percibe una tradición marcada por la fuerte influencia religiosa que había sido heredada de la Edad Media y que se resistía a dejar de ser preponderante para la producción y circulación de conocimiento. Sus posturas son antagónicas en unos aspectos y complementarios en otros.

³⁷ En ambos casos el primer año corresponde a la fecha de su publicación original, mientras que el segundo año corresponde a la edición consultada y referida en la bibliografía.

La obra escrita en 1649 por René Descartes ofrece una visión dicotómica entre mente y cuerpo, alma y materia, cuyo centro es el afecto. La idea de ser afectados por otros o por el entorno no dificultó que posteriormente se produjeran estudios que los vincularan con las infraestructuras, como se presentará más adelante.

Al revisar las primeras pistas que aparecían mientras se revisaba la bibliografía, concretamente las de visión cartesiana, aunado a la resistencia que generaba este abordaje en algunos círculos académicos, surgieron preguntas que ilustran el proceso de reflexión, como se muestra a continuación: ¿qué tuvo que suceder para que las estructuras epistémicas hegemónicas dieran crédito a esta manera de ver las cosas hasta entrado el siglo XXI? ¿De qué manera la visión de Descartes podía ser más conveniente para las estructuras de poder (y por ello tuvo mayor empuje durante todos estos años)? ¿Acaso se trataba de las eventuales ventajas que ofrecía esa visión como mecanismo de control?

¿Qué otras razones o pasiones pudieron influir en Descartes para omitir los estudios anteriores como si en nada hubieran contribuido al tema? ¿Cómo el argumento de que los estudios anteriores eran confusos fue suficiente para desecharlos?

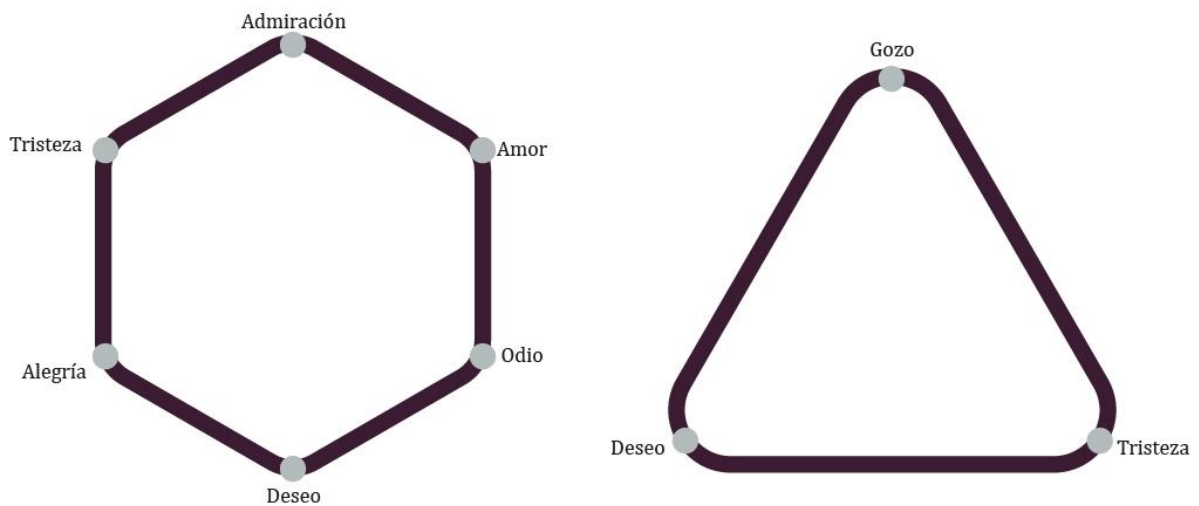
En la primera década del siglo XXI se vive un periodo de fisura en el paradigma epistémico predominante; en este tiempo se registra la entrega del premio Nobel de Economía (2002) a alguien que no es economista, Daniel Kahneman, y posteriormente al economista del comportamiento Richard Thaler (2017), ambos formados en universidades estadounidenses, cuyos postulados retoman los principios planteados por aquellas dos obras del siglo XVII.

La idea de los afectos invita a revisarlos con antecedentes ubicados en el siglo IV a.C. con Aristóteles y la manera en que los jurados decidían si las personas eran inocentes o culpables del algún delito. Esa postura coincide parcialmente con la visión dicotómica de Descartes y se confronta con la visión de unicidad spinoziana, pues Aristóteles sostenía que cuando el jurado decidía con base en las pasiones se podía caer en el error, al no sujetarse a los designios de la lógica de la razón.

En el *Tratado de las pasiones del alma* Descartes (1649, 2005) se muestra epistemicida, primero, por no encontrar valor suficiente en los escritos anteriores y, segundo, por no dar crédito de conocimiento a las sensaciones del cuerpo y a las emociones, las que deja sin posibilidad de darle su lugar como fuente intrínseca de conocimiento. En esta obra vincula sus postulados con la medicina, lo que pudo sembrar el germen de las investigaciones en neurociencia.

En lugar de hacer referencia a los afectos o las emociones se alude a las pasiones, lo que ya sucedía en la época antigua, como se puede leer en “La retórica” (Aristóteles, siglo IV a.C.: 1951). Pero falta clarificar más esos elementos para las discusiones actuales, pues dependiendo del enfoque y la disciplina se cargan más a un lado o a otro para referirse a un mismo objeto (sujeto) de estudio, lo que se retomará más adelante.

Tabla 2.1 Emociones cartesianas primarias vs. emociones primarias spinozianas



Fuente: Elaboración propia a partir del *Tratado de las pasiones del alma* (Descartes, 1649, 2005) y *Ética demostrada según el orden geométrico* (Spinoza, 1677, 2007).

En la tabla 2.1 se presenta un esquema con las pasiones cartesianas primarias, en el que se coloca en la parte superior la tristeza, la admiración y el amor, mientras que en la parte inferior se colocan la alegría, el deseo y el odio, a manera de tres pares de emociones. A la

derecha aparecen las pasiones primarias propuestas por Spinoza, ambas se presentarán con mayor amplitud en la tabla 2.2.

Baruch Spinoza destaca la manera en que se experimenta la unicidad de la naturaleza del hombre, además de proponer su propia categorización de los afectos primarios como el deseo, el gozo y la tristeza, y secundarios, como el amor, el miedo, la melancolía, la vergüenza y la esperanza (Spinoza, 1984).

Spinoza, a diferencia de la visión aristotélica o cartesiana, afirma que es errático estudiar el comportamiento del hombre como si fuera un imperio dentro de otro imperio, sin considerar su propia naturaleza. La afección es “una idea confusa por medio de la cual se afirma el alma una fuerza de existir de su cuerpo”; la entiende como una acción o pasión, por medio de las cuales se aumenta o disminuye su propia potencia (Spinoza, 1984: 187).

Defiende Spinoza que son tres las “afecciones primitivas”: el deseo, el gozo y la tristeza, y propone familias de emociones en torno a estas primeras, de manera que el deseo incluiría el amor, el odio, miedo, la aversión, la audacia, la benevolencia, la cólera, la humildad o modestia, la crueldad, la venganza y la ambición. Derivados del gozo quedarían la alegría, la gloria, la esperanza (definida como gozo inconstante) y la inclinación (definida como un gozo), y a la melancolía estarían ligadas el dolor, el arrepentimiento, la vergüenza y la desesperación. Debe mencionarse que tanto el temor, aunque aparece en la familia del deseo, también se menciona como una tristeza inconstante, y la aversión, aunque aparece en la familia del deseo, también es mencionada como una tristeza; así como la humildad, que aparece en la familia del deseo (por el deseo de hacer lo que agrada a otros), pero también la define como una tristeza nacida de considerar su propia debilidad o impotencia (Spinoza, 1984: 133–181).

Spinoza aborda otros sentimientos como la conmiseración, el placer, el fervor, el orgullo, el menosprecio, así como la gula, la embriaguez, la lujuria, la avaricia y la ambición. De esta última dice que es un deseo inmoderado de gloria, empero, aclara que son derivaciones de las familias mencionadas líneas arriba, por ello solamente enfatizó las definiciones de las tres afecciones primitivas que son fundamentales para la comprensión de su teoría. Por ejemplo, sostiene que el deseo

son todos los esfuerzos, impulsos, apetitos y voliciones del hombre que varían según la disposición variable de un mismo hombre y se oponen unos a otros cuando el hombre es arrastrado en diversos sentidos y no sabe a cuál inclinarse. (...) El gozo es el paso del hombre a una perfección más grande (placer o alegría). La tristeza es el paso a una perfección menor (melancolía o dolor) (Spinoza, 1984: 175).

Tabla 2.2. Las propuestas de Descartes *versus* las de Spinoza

Descartes	Descripción y pasiones del alma que se desprenden de las primeras	Spinoza, afecciones primarias	Spinoza, afecciones secundarias
Visión: Dicotomía del hombre alma-materia mente-cuerpo		Visión: Defiende la unicidad de la naturaleza del hombre	
Admiración	Sorpresa del alma por considerar los objetos que le parecen raros. Si algo no sorprende, no tiene pasión. Estimación o desprecio. Generosidad y orgullo. Humildad o bajeza.		
Amor y odio	“Cuando se nos presente una cosa como buena esto nos hace sentir amor por ella. Y cuando se nos presenta como mala y nociva nos mueve al odio” (1649: 11).		
Deseo	Agitación del alma causada por los espíritus a querer para el futuro la cosa que le parece conveniente. Se refiere siempre al futuro. Cuando se desea adquirir un bien o evitar un mal.	Deseo	Son todos los esfuerzos, impulsos, apetitos y voliciones del hombre, que varían según la disposición variable de un mismo hombre y se oponen unos a otros cuando el hombre es arrastrado en diversos

Descartes	Descripción y pasiones del alma que se desprenden de las primeras	Spinoza, afecciones primarias	Spinoza, afecciones secundarias
Visión: Dicotomía del hombre alma–materia mente–cuerpo		Visión: Defiende la unicidad de la naturaleza del hombre	
<p>Se derivan la esperanza, el temor, los celos, la inseguridad y la desesperanza.</p> <p>La irresolución, el valor, la intrepidez, la emulación, la cobardía y el terror.</p> <p>El remordimiento: (pasado) “cuando se determina antes de disipar la irresolución”.</p>		<p>sentidos y no sabe a cuál inclinarse.</p> <p>Amor, odio, miedo, aversión, audacia, benevolencia, cólera, humildad o modestia, crueldad, venganza, ambición.</p>	
Alegría y tristeza	<p>Emoción agradable del alma, en la que consiste el goce que esta siente del bien que las impresiones del cerebro le representan como suyo.</p> <p>Languidez desagradable, en la cual consiste la incomodidad que el alma recibe del mal o de la falta de algo que las impresiones del cerebro le presentan como cosa que le pertenece.</p>	Gozo	<p>Es el paso del hombre a una perfección más grande (placer o alegría).</p> <p>Del gozo se derivan: alegría, gloria, esperanza (gozo inconstante) y la inclinación.</p>
	<p>La consideración del bien presente, alegría; la del mal, genera tristeza.</p> <p>Burla, envidia y piedad.</p>	Tristeza	<p>La tristeza, es el paso a una perfección menor (melancolía o dolor).</p> <p>De ella se derivan: melancolía, dolor, arrepentimiento, vergüenza y desesperación.</p>
		<p>Otras que se derivan de las tres primeras: la conmiseración, el placer, el fervor, el orgullo, el menosprecio, así como la gula, la embriaguez, la lujuria, la avaricia y la ambición.</p>	

Fuente: Elaboración propia con información del Tratado de las pasiones del alma y Ética demostrada según el orden geométrico.

En la tabla 2.3³⁸ se presentan algunos autores contemporáneos del giro afectivo de diversas disciplinas, como Zerpa (2008), Del Sarto (2012) y Hochschild (2009). A continuación se presenta una recapitulación de ese cuadro, para lo que se generaron algunas categorías con la idea de facilitar la comprensión de los abordajes realizados por estudios contemporáneos del denominado giro afectivo.

Zerpa (2008) proviene del estudio de los sistemas emocionales y la tradición evolucionaria en psicología. Del Sarto (2012) proviene de la genealogía anglosajona y latinoamericana de los afectos, en tanto que Hochschild (2009) aborda la mercantilización de la vida íntima.

La posición del sujeto del primero se relaciona con una marcada influencia del paradigma epistemológico de la tradición heredada o positivista, mientras que las siguientes cuentan con una clara enunciación crítica.

En cuanto a su metodología, Zerpa describe conceptos y teorías de la tradición evolucionaria en psicología, aplica la metodología darwiniana y ha buscado la evidencia para apoyar la idea de la universalidad de la expresión emocional. En el caso de Del Sarto, parte del enfoque histórico conceptual de dos corrientes de pensamiento para luego situarse en el caso de las mujeres de Ciudad Juárez. Hochschild, por su parte, utiliza el análisis de narrativas.

La dialéctica no está planteada en el trabajo de Zerpa, mientras que Del Sarto propone un diálogo crítico entre las teorías de los afectos y los efectos contradictorios en la globalización; en Hochschild, su dialéctica estriba en el contraste de la visión normativa y la de las personas más necesitadas. Modelo teórico normativo confrontado por el referente empírico encarnado.

³⁸ Para facilitar la fluidez de la lectura solo se comenta en este espacio, pero el lector puede consultar la “tabla 2.3 Autores contemporáneos del giro afectivo de diversas disciplinas”, que se encuentra en los anexos de esta tesis.

En cuanto a la reflexión que me produce el texto de Zerpa (2008), si lo que se pretende es la formulación de leyes con base en regularidades de posible observación y que permita la predicción de los cambios de la experiencia emocional, entonces eso propiciará aún más el despliegue del modelo neoliberal.

En cuanto a Del Sarto (2012), su enfoque se instala a principios del siglo XXI con prácticas inter y transdisciplinarias de investigación. Se esboza la manera en que estas innovaciones crean nichos de investigación y contribuyen al despliegue del capitalismo y se explica la terciarización de la economía a través del afecto, mediante la exposición del caso de las mujeres de Ciudad Juárez. En su explicación afirma que lo que produce mayores retornos de capital tiene que ver con la producción afectiva en el trabajo inmaterial, por lo que importa que la gente esté alegre pues así es más productiva.

Siguiendo esta lógica, ¿la interrogante sobre las decisiones de movilidad urbana tiene el mismo paradigma? Es decir, decide implementar sistemas que permitan una mayor acumulación del capital con el argumento de que son para mejorar la calidad de vida, lo cual se posterga de manera recurrente.

En cuanto a Hochschild (2009), se afirma una tendencia global de importación del amor y el cuidado de los países pobres, como si fuera un recurso escaso y limitado, un mineral que se extrae. Es decir, si el amor es un recurso precioso, no se extrae simplemente del Tercer Mundo para luego implantarlo en el primero, antes bien, el amor de las niñas se “ensambla” aquí con elementos que vienen de aquí y de allá.

De lo que se ha expuesto hasta aquí podemos señalar que tanto las tres corrientes ofrecen elementos valiosos al considerar un abordaje del denominado giro afectivo, aunque con el enfoque presentado en los apartados precedentes es claro que los enfoques teóricos y las metodologías utilizadas por Del Sarto y Hochschild se alinean con el tipo de tesis que se ha propuesto, es decir, la consideración histórica, la dialéctica y las narrativas son elementos que se han planteado como sugerentes desde el inicio de esta investigación.

En otro orden de ideas, se presenta de manera breve a otros autores que estudian ciertos afectos en especial, como Kosofsky (1999), que se enfoca en la vergüenza: Vergüenza y orgullo, vergüenza y despliegue, vergüenza y exhibicionismo planteados como “lados diferentes de un mismo guante, la vergüenza (...) *ojos mirando hacia y abajo y cabeza desviada...*” (p. 202).

Kosofsky sigue la postura de Silvan Tomkins, uno de los principales referentes en materia afectiva, cuya taxonomía ubica a la vergüenza junto al interés, la sorpresa, la alegría, la rabia, la angustia, la repugnancia y el desprecio como el conjunto básico de los afectos. Hasta aquí todo bien, salvo porque no se explicita dónde se dejó a la tristeza.

En efecto, considerar el interés en sí mismo como un afecto distinto y ubicar una asociación entre la vergüenza y la inhibición del interés podría explicar la depresión. La autora sostiene que “La vergüenza como opuesto a la culpa es un sentimiento nocivo que no se adhiere a lo que uno hace, sino a lo que uno es (...) La expresión psicológica del protoafecto vergüenza en una fuerza mayor que da forma al Yo infantil” (Kosofsky, 1999: 209).

La vergüenza ha instituido, dice Kosofsky (1999), cambios en las relaciones hacia uno mismo y hacia otros. Al final de su trabajo señala y critica el desempeño de académicos que caen en la “domesticación tristemente prematura de una herramienta conceptual cuyos poderes justo hasta ahora hemos empezado vagamente a explorar” (p. 202).

A continuación se muestra una taxonomía de los afectos o emociones básicos que servirán de base para el trabajo de campo.

Tabla 2.4. Taxonomías afectivas o emocionales primarias

	René Descartes (1649)	Baruch Spinoza (1677)	Silvan Tomkins 1963 Spinoza, Deleuze, Guattari	Paul Ekman (evolucionario) (1999)	Carroll Izard (psicólogo evolucionista) (2009)
1	Admiración		Sorpresa	Diversión	Interés- excitación
2	Amor		Interés	Ira-cólera- enojo	Júbilo
3	Odio		Vergüenza	Desprecio	Sorpresa
4	Deseo	Deseo	Alegría	Satisfacción	Pena- dolor/congoja- angustia
5	Alegría	Gozo	Rabia	Asco-aversión- repugnancia	Repugnancia- asco
6	Tristeza	Tristeza	Angustia	Vergüenza- pudor	Desprecio
7			Repugnancia	Excitación	Miedo
8			Desprecio	Miedo-temor	Vergüenza
9				Culpa	Ira-cólera
10				Orgullo en la ejecución	Culpa
11				Consuelo	
12				Tristeza- melancolía/pen a-dolor	
13				Satisfacción	
14				Placer sensorial	
15				Deshonra- oprobio	

Fuente: Elaboración propia con información de: Del Sarto (2012), Descartes (2005*1649), Hochschild (2009), Izard (2009), Spinoza (1984*1677) y Zerpa (2008).

En cuanto a bibliografía que dé cuenta del avance en Latinoamérica en esta misma línea afectiva se encuentra el prólogo de Helena López al libro de Sara Ahmed *La política cultural de las emociones*. Respecto de un estado de la cuestión afectiva actualizada y diversa se destaca el de Marina Ariza, *Emociones, afectos y sociología. Diálogos desde la investigación social y la interdisciplina*, publicado en 2016 y que forma parte de las redes de investigación en las que se incluyen las obras de *Narrativas emocionales*, editado por el ITESO en 2015.

Dentro de las clasificaciones se ubica una distinción de especial relevancia que tiene que ver con la emociones secundarias, morales o sociales como “vergüenza, orgullo, indignación, culpa, humillación, gratitud (...). Esas emociones “conectan a la persona con la estructura social y la cultura mediante la autoconciencia” (Ariza, 2016:18).

Las emociones morales sancionan el buen actuar o su contrario, y aplica para la propia persona o para otra, están anclados a los códigos culturales compartidos y “son parte medular de la formación de identidad de los actores sociales por medio de los roles que desempeñan en los distintos ámbitos sociales” (Ariza, 2016:18)

Estos principios sociales compartidos socioculturalmente, explica Ariza (2016), conforman la medida o criterio sobre el cual se realiza la valoración.

“La intensidad de las emociones morales es variable y guarda relación con la centralidad para el *self*, de la dimensión de la identidad que es objeto de evaluación: cuanto más valiosa y gravitacional resulte para el núcleo de la identidad personal, más fuerte la emoción moral sentida. Así, por ejemplo, si para una mujer ser buena madre es el eje que vertebra su identidad social, situaciones en la que el contraste entre su accionar y la concepción normativa de la maternidad que circunscribe, la coloquen en entredicho, generarán emociones morales intensas (<negativas>), tales como la culpa o la vergüenza. Estas dos son emociones sociales por excelencia que se ubican en el extremo negativo

del espectro emocional.³⁹ En el extremo opuesto (el <positivo>), figuran el orgullo, la compasión, la empatía, la gratitud,⁴⁰ con claros efectos prosociales (...)"

(Ariza, 2016:286)

Estas emociones morales serán abordadas también en el capítulo cinco al momento de analizar las narrativas.

En otro orden de ideas, Ahmed resalta la importancia del cuerpo como fuente de conocimiento y se incorpora el concepto de Boaventura, "hermenéutica diatópica (a través de..., o entre, interculturalidad, diversidad de saberes conforme a la geografía)" y el de Rosaldo, *Embodied thought* (conocimiento encarnado), y distingue entre afecto y emoción, poniéndose en-medio o, mejor dicho, sin conferirle tanto peso a esa distinción. Para aquellos interesados en la distinción se presenta a continuación, sin que eso signifique que me adscriba a tal distinción.

³⁹ "De acuerdo con Scheff (1988), vergüenza y orgullo son las emociones centrales en el estudio del orden y el conflicto en tanto problemas sociológicos" (Ariza, 2016:286).

⁴⁰ "Mientras que el orgullo es una emoción autocrítica, la empatía y la compasión son emociones relacionadas con el sufrimiento de terceras personas y con la capacidad de sentir o revivir en el propio ser la situación que queja a los demás; así como de actuar (o no) en consecuencia" (Ariza, 2016:286).

Tabla 2.5. Distinción entre emociones y afectos según Sara Ahmed

Emociones	Afectos
<p>Conformarían un sistema comunicativo integrado por elementos expresivos, fisiológicos, conductuales y cognitivos construido culturalmente, y condiciones socio-espaciales temporales que explican la gran diferencia sincrónica y diacrónica de experiencias de miedo y alegría.</p>	<p>Implicaría un sistema comunicativo con una inscripción cultural mucho más difusa que la que define Brian Massumi, haciéndose eco de las filosofías del devenir en Spinoza y Deleuze como una intensificación el cuerpo.</p>
<p>Noción no separatista de los conceptos</p>	

Esta autonomía semiótica del afecto es criticada por quienes, como la propia Sara Ahmed, entienden en esta separación analítica entre emociones y afectividad una *reinstalación de la falacia opositiva cultura/naturaleza que ignora el carácter sobre-determinado de los procesos corporales*.

Fuente: Elaboración propia con base en López (2015).

Ahmed se concentra, dice Helena López, en la emocionalidad de los textos públicos (en particular discursos mediáticos) de Australia y el Reino Unido para revisar sus economías afectivas, así como sus tropos función y economía.

Por su parte, Daniela Losiggio (2015) explica cómo las pasiones políticas devienen “sentimiento estético”. Sostiene que un trabajo que implique la relación entre afectos, estética y política se inscribe en una constelación de producciones teóricas denominadas “giro afectivo”, y que en Spinoza y Kant no es posible hablar de afecto (*affectus*) o sentimiento (*Gefühle*) sin mencionar la imaginación y la razón.

Losiggio señala cómo Spinoza rompe con la tradición aristotélica de confrontación de pasiones/logos (razón) y cuerpo/mens (mente o alma), además de apuntar que Spinoza fue quien le quitó lo pecaminoso a las pasiones considerándolas en algún sentido divinas, y rescata las declaraciones de dos referentes del pensamiento alemán del siglo XVIII, Goethe y

Herder, quienes sostenían que “no es posible hablar de un conocimiento que se aparte el sentimiento, del afecto” (Losiggio, 2015: 400).

La misma autora argentina explica que el afecto o la idea que tenemos sobre la afección corporal puede ser una percepción, una imaginación, un razonamiento, un deseo, una reflexión. Dice que

Las experiencias del cuerpo se traducen en el alma: cuanto más apto es un cuerpo para ser afectado y para afectar o para obrar en el mundo, tanto más apta es su alma para obtener un pensamiento claro y distinto, es decir, verdadero. Cuanto más próspera es la experiencia corporal, más compleja y clara será la experiencia del alma. No decimos que el conocimiento es una facultad del alma, sino una suerte de proceso corporal interpretado por el alma; por ello mismo, no es individual ni dado, sino relacional (Losiggio, 2015: 402).

En ese mismo texto Losiggio explica que los hombres actúan guiados por las pasiones, pues “imaginan” que se fortalecen al destruir a otros y al poseer lo que desean los demás:

El estado de derecho es un régimen de pasión (...). La comunidad política se instituye por *cupiditas* (deseo de gobernar y no ser gobernado). Su duración o actualidad depende (...) del mantenimiento de las pasiones miedo–esperanza (...). Toda la ontología spinoziana puede describirse como un juego de pasiones acciones (Losiggio, 2015: 406–407).

Hasta aquí hemos planteado algunos trabajos que han tocado la manera en que la política, la economía y los afectos están imbricados, sin embargo, es una obra de Norbert Elias la que logra dar en el punto medular de esta conexión y plantea la respuesta a por qué para cierto grupo de académicos puede resultar extraño el desarrollo de una investigación que apunte a la integración de los elementos político–económicos y afectivos, lo que para un número cada vez más grande de académicos no solo resulta claro y pertinente, sino indispensable.

2.2. La vertiente relegada por la tradición epistémica tradicional

Para ubicar con mayor claridad la conexión entre la política, la economía y los afectos conviene identificar los procesos históricos que han sentado las bases político-económicas e incluso científicas predominantes en la actualidad. Me refiero al proceso civilizatorio o de racionalización en términos elisianos, es decir, que incluso para generar conocimiento se ha logrado permear un modelo que excluye lo afectivo y emocional al grado de que la mayoría de los académicos lo han internalizado, de modo que resulte extraño escuchar la incorporación de una vertiente, esfera o perspectiva que ha sido dejada de lado por la tradición epistémica tradicional.

En la obra de Elias (1989) se describe cómo el proceso civilizatorio de raíz eurocéntrica generó un enfrentamiento del ser humano consigo mismo, pues para ganarse la vida el cortesano conocedor de la corte “Oculto sus pasiones”, “desmiente a su corazón” y “actúa contra sus sentimientos” (Elias, 1989: 484).

Estamos hablando de una transformación no solo de las relaciones de poder y de organización económica, sino de las relaciones interhumanas como base de la supervivencia en los individuos. En ese entorno civilizatorio se genera el hábito de prever las consecuencias de largas cadenas de acciones, prácticamente se psicologiza (Elias, 1989).

En términos políticos, la visión amigo-enemigo, buenos o malos que menciona Elias como referente del proceso civilizatorio, derivada tal vez de su contemporáneo Carl Schmitt (1932), es, por mucho que se quiera borrar del escenario, una visión afectiva. Esa sociedad civilizada de la que nos habla Elias,

...obliga a sus individuos a contener sus afectos momentáneos y a transformar sus energías impulsivas (...) La costumbre de ceder sin más a los impulsos, y de no calcular a largo plazo, pertenecía a las épocas anteriores en las cuales los guerreros todavía podían competir libremente unos con otros. El furor guerrero era aquí un presupuesto necesario para el éxito y el prestigio del aristócrata. Todo esto cambia con la consolidación progresiva de los monopolios y con la centralización (Elias, 1989: 490, 491).

Giddens realiza una muestra de la manera en la que los elementos afectivos son transformados por la economía; el ejemplo lo proveen los matrimonios por contrato que se celebraban en la Europa premoderna como un medio de organizar el trabajo agrícola en las familias de baja renta, dejando la libertad sexual solo para los grupos privilegiados que detentaban el poder (Giddens, 1992: 26).

El mismo Giddens sostenía la inseparabilidad del ascenso de la razón en la época moderna, dejando fuera a la emoción porque “cae fuera de su dominio; pero de hecho la vida emocional se ha reorganizado en el marco de las condiciones cambiantes de las actividades del día a día” (Giddens, 1992: 27).

En su obra sobre la transformación de la intimidad, Giddens señala la distinción entre “amor confluyente” (relaciones informales) y “romántico” (relaciones marcadas por papeles de los sexos en la sociedad), “que genera desigualdades de poder, dejando a la mujer en sumisión doméstica y al hombre (vulnerable emocionalmente) representado como frío e inaccesible” (Giddens 1992: 39-40).

Las características de las relaciones íntimas frente a las adictivas (Giddens 1992, 59-60) dejan en evidencia una democratización de la vida diaria y un programa para la misma, una descripción de la emancipación.

Tabla 2.6. Esquema afectivo de Giddens

Desesperanza		Desilusión
Ansiedad		Temor
Poder		
Vergüenza		Remordimiento
Júbilo	Sentimientos	Esperanzas

Fuente: Adaptación de Giddens (1992).

Además de lo que se ha planteado hasta aquí, hay que decir que incluso la manera en que la macroestructura o el sistema económico de nuestra sociedad está organizada, tiene

implicaciones afectivas, pues implica un deseo de sobrevivencia y maneras en que la economía funciona, lo que va de la mano con el poder político.

2.3. Criterios para la toma de decisiones

Como se planteó en el apartado 1.2, el hecho de analizar las decisiones de movilidad urbana implica remitirse a las premisas de la decisión que se pretende revisar, por ello se decidió presentar en este apartado un conjunto de criterios decisionales considerados como los referentes utilizados para decidir la movilidad urbana en la ZMG; luego de explicar cada uno de ellos, se esboza al final de este apartado un modelo para el análisis de estos criterios, como una propuesta preliminar del trabajo de tesis.

Estos criterios decisionales son producto de la combinación de dos fuentes: en primer lugar, las teorías que en materia de decisiones y distintas disciplinas soportan esos supuestos, y en segundo lugar, derivado de una observación y reflexión realista de las decisiones tomadas en movilidad urbana utilizando la experiencia de trabajo gubernamental en el tema durante el periodo elegido.

Se precisan dos aspectos en este apartado. El primero tiene que ver con la aclaración de que la perspectiva de las decisiones se orienta a los actores que se consideran decisores de movilidad urbana a los que se alude e identifica en la estrategia metodológica: agentes de gobierno, legisladores, transportistas y empresarios inmobiliarios. La segunda precisión es que los diferentes criterios que se presentan a continuación son pulsados de manera oblicua por los principios políticos, económicos y afectivos. De esta manera se crea hacia el final de este apartado un sistema simple de áreas de decisión sobre las cuales se integran diferentes esferas.

Enseguida se presentan los criterios propuestos sin que el orden de aparición obedezca de momento a una taxonomía jerárquica o secuencial.

2.3.1. Criterio de interés público

Se refiere al tipo de requerimiento social que se presenta. La disputa de lo público tiene que ver con el cómo utilizar el principio de isegoría y las propias concepciones para responder a una problemática social. Se reconoce que la mayoría de los actores no buscan afectar a la gente con sus decisiones, simplemente su prioridad está en otro lado, por ejemplo, en el principio de apropiación–poder (hacer un buen negocio, cuidar una trayectoria o puesto político), aunque en muchos casos pueda aparecer algún discurso de interés público. Se enfoca en el tipo de necesidad social concreta que hay que atender (González Casanova, 1969).

Se plantea la interrogante ¿cómo satisfacer una necesidad social? ¿Cuál es el problema que se debe resolver? ¿Qué ruta se necesita para hacer qué: una ciclovía, un tren ligero, un trolebús, etcétera?

Es importante ubicar cuándo se esconden lógicas de atribución–poder en los discursos del interés público, identificar cuáles son las caracterizaciones políticas que pueden estar en la decisión y la planeación urbana o los otros elementos que son un medio a través del cual se toman decisiones.

Como se muestra en la tabla 2.8, el criterio de interés público contiene elementos de índole política, como el propio principio de isegoría, para hacer escuchar su propia voz respecto de los problemas públicos, cómo concebir los problemas públicos, ubicar su papel en ese contexto y proponer el curso de acción en consecuencia.

Este criterio, igual que los subsecuentes, convive con el criterio político, entendido como la búsqueda del *rating*, ganar elecciones o legitimidad, así como con el criterio económico, entendido como búsqueda de mayor rentabilidad, control monopólico o inversiones seguras, mientras que los afectos que, como leerá más adelante, están presentes en toda decisión, se refiere a la presencia de algún tipo de afección primaria como el deseo, el gozo,⁴¹ la tristeza o cualquiera de sus derivaciones.

⁴¹ En la nota a pie de página del Tomo I Sección primera de *El capital*, Marx explica: “Deseo implica necesidad: es el apetito de la mente, y tan natural como el hambre del cuerpo ... la mayoría (de las cosas) deben su valor a que satisfacen las necesidades de la mente” (1867, 2014^a: 55).

2.3.2. Criterio de apropiación poder o de interés privado

Se refiere al interés particular e incluye el político, sea ganar en un negocio, ganar espacio político, control monopólico, control político, y es predominantemente privado. La apropiación–poder, empoderamiento o búsqueda del poder contiene elementos políticos, económicos y afectivos.

El criterio de apropiación poder está presente en la esfera política *per se*, pues comprende tanto el aspecto de la influencia, dominación y hegemonía de actores en una lógica particularista (Friedman, 1980) que puede lograr en esta arena, o en otras, un actor determinado a través de sus decisiones. Tiene relación con las otras esferas, e incluso suele ser moneda de cambio entre diferentes campos o arenas (Bourdieu, 1997). Algunas de las estrategias presentes en este apartado, sobre todo de los actores gubernamentales, serían:

1. Concesiones, acuerdos o negociaciones con grupos de interés u otras fuerzas políticas.
2. Búsqueda de presencia positiva en medios (cuando se trata de agentes de gobierno), así como la puesta en escena mediática de tácticas y estrategias disuasorias, defensivas u ofensivas.
3. Búsqueda o reforzamiento de legitimidad.
4. Ampliación del margen de influencia en diferentes ámbitos de gobiernos, poderes del Estado, niveles de burocracia o grupos sociales.
5. Orquestación previa de otras decisiones.

2.3.3. Criterio del argumento técnico-académico o bloque histórico

Se refiere a los argumentos a partir de los cuales los actores que intervienen en la toma de decisiones proponen o defienden determinado tipo de decisión, es decir, estrategias hegemónicas para ejercer poder con respecto al discurso científicamente válido (Santamarina, 2006), concepciones de planeación urbana y visiones de gobierno, entre otros. El criterio del argumento técnico académico alude al concepto de *bloque histórico*, es decir, la praxis o relación de “la estructura y las superestructuras (...) o sea que el conjunto complejo, contradictorio y discorde de las superestructuras, es el reflejo del conjunto de las relaciones sociales de producción” (Gramsci, 1971: 46).

Es común observar cómo los actores que intervienen en la toma de decisiones de movilidad urbana recurren a este criterio, pues conforme se propone o defiende un determinado tipo de decisión buscan ampararse en estudios con rigor científico, por ello las concepciones de planeación urbana, tendencias de la administración pública como la gestión pública y la gobernanza pueden quedar enmarcados en este criterio. En no pocos casos este criterio funciona como escudo de las decisiones basadas en la premisa de interés privado. Es un medio a través del cual se hace hincapié en criterios técnicos posicionando un determinado paradigma científico, ideológico, económico, político o gubernamental que le da soporte.

2.3.4. Criterio socio ambiental (puede ser con énfasis en el criterio público o privado)

Este argumento ha logrado posicionarse e institucionalizarse a partir de los años setenta y ochenta, impulsado por las obras de Meadows (1972); en éste se enfatizan las relaciones entre crecimiento, recursos naturales y contaminación; además del Informe Brundtland (1987), en el que se incorpora la primera definición oficial de desarrollo sostenible, al tiempo que se impulsaban las cumbres de Estocolmo, Río y Johannesburgo, entre otras, que dan testimonio de la creciente toma de conciencia con respecto al tema.

El deterioro del medio ambiente fue predominantemente inducido por un modelo de desarrollo que no consideraba las repercusiones en nuestro entorno para la sobrevivencia

del ser humano como parte de la naturaleza, lo que desencadenó impactos en todos los ámbitos de la vida en las ciudades, incluida la movilidad urbana de las personas que se vieron en la necesidad de convivir con los daños cada vez mayores que genera el modelo de transporte preponderante en las metrópolis como Guadalajara.

Atender realmente el problema ambiental implica una transformación del sistema político-económico instalado, pues la degradación ambiental y la social es el anverso y reverso de la misma realidad (Santamarina, 2006). Lo anterior va de la mano con la degradación de las personas y la naturaleza al nivel de mercancías y objetos que el poder ha logrado, lo que implica la disminución de la capacidad de participación social en la toma de decisiones, así como la exclusión en la capacidad de decidir el propio destino y la anulación de los intereses de la mayoría, que es la práctica hegemónica maquillada de imparcialidad (Santamarina, 2006).

Los criterios de interés público, de interés privado, el técnico académico y el socio ambiental en la toma de decisiones de movilidad urbana se encuentran relacionados entre sí y permeados de una visión política, económica y afectiva de lo que se considera desarrollo (desde una visión hegemónica).

2.3.5. Criterio alfa

Se trata de todos aquellos elementos que pueden estar fuera del alcance del sistema de criterios esbozado en esta investigación, como podrían ser los valores y creencias que pueden cumplir un papel fundamental en las decisiones, como el fetichismo y la fantasmagoría (Kaika, 2000),⁴² pero que no se pueden clasificar en uno solo de los criterios mencionados, sino que se entiende como una red de elementos detonantes o referentes en las decisiones.

⁴² Plantea las vinculaciones del fetichismo de la ciudad moderna y la fantasmagoría de las redes urbanas tecnológicas. Sobre este tema se puede consultar: Kaika, Maria & Swyngedow, Erik (2000). Fetichizing the modern city. The Phantasmagoria of Urban Technological Networks. *International Journal of Urban and Regional Research*. V. 24, pp. 120-138.

En este criterio el factor político tiene que ver con la manera en que las creencias son utilizadas para generar actitudes y comportamientos de sumisión, fidelidad, obediencia, lealtad, acatamiento y subordinación a determinadas maneras de toma de decisiones o de proceder. Además de este elemento, podríamos colocar en este criterio todos aquellos que no fueron considerados en este trabajo pero que de alguna manera desempeñan un papel importante en la toma de decisiones, es una manera de reconocer las limitaciones de este trabajo.

En la tabla 2.7 se colocan los criterios que fueron explicados en los párrafos precedentes y se presenta la manera en que inclinan más hacia uno y otro lado del péndulo dicotómico entre el interés público y privado.

Tabla 2.7. Criterios de decisión: énfasis en interés público o privado

Criterio	Énfasis en el interés público	Énfasis en el interés privado
Interés público	Predomina	Su aparición es derivada o complementaria
Interés privado	Su aparición es derivada o complementaria	Predomina
Argumento técnico académico	Puede predominar, negar el otro o convivir con él.	Puede predominar, negar el otro o convivir con él.
Argumento socio ambiental	Puede predominar, negar el otro o convivir con él.	Puede predominar, negar el otro o convivir con él.
Argumento alfa	Puede tener explicación desde ambas vertientes, dependiendo qué se busque enfatizar	

Fuente: Elaboración propia.

2.4. Esfera tripartita: económica, política y afectiva

Como se ha descrito en los apartados precedentes, las perspectivas económica y política son dos caras de la misma moneda, así lo han dejado ver los tratados que a lo largo de la historia han dado cuenta de ello, obras como *El contrato social*, *Tratado sobre el gobierno civil*, *Leviatán* y *El Príncipe*, por mencionar solo algunos. El funcionamiento económico determinado no puede estar ausente del respaldo político y a la inversa.

La transformación al Estado moderno ha sido planteada por Elias (1989), quien define la economía como el entramado de actividades e instituciones que sirven para la elaboración y consecución de medios de consumo y de producción, lo que posteriormente servirá de apoyo a su idea de economía afectiva. Es decir, la manera en que la autocontención afectiva envuelve un elemento fundamental para el desarrollo de las actividades de supervivencia en los individuos.

Los compendios de historia del pensamiento económico, como los de Scheifler o Silva Herzog, ayudan a observar cómo los procesos e instrumentación de determinadas formas de organización, producción, distribución y consumo de bienes y servicios para el mundo occidental han ido de la mano del Estado. Norbert Elias lo dice manera enfática: “...el monopolio de la violencia sostiene el monopolio fiscal. Ambos son simultáneos; el monopolio financiero no es previo al militar y el militar no es previo al financiero, sino que se trata de dos caras de la misma organización monopolista” (Elias, 1989: 345).

Algunos elementos de los que hace uso el capitalismo con respecto a la lucha de clases marxista son realmente llevados a la práctica, pero de una manera invertida, es decir, la lucha se hace contra los más necesitados, como se puede constatar en la bibliografía de la teoría urbana crítica.

El mismo Marx muestra lo imbricado de la vertiente afectiva en su tratado económico. En una nota a pie de página del Tomo I Sección primera de *El capital* sobre mercancía y dinero se lee: “Deseo implica necesidad: es el apetito de la mente, y tan natural como el hambre del cuerpo ... la mayoría (de las cosas) deben su valor a que satisfacen las necesidades de la mente” (1867, 2014^a: 55).

Hasta aquí un primer llamado de atención, pues no se pueden comprender los cambios y la manera en que proceden los decisores de movilidad si desatendemos las implicaciones que tuvo para los decisores, el proceso de civilización, en términos elisianos. Es decir, si pasamos por alto elementos que reflejan la vigencia de esta cita:

Un hombre que conoce (de política y de negocios)⁴³ es dueño de sus gestos, de sus ojos y de su expresión; es profundo e impenetrable; disimula sus malas intenciones, sonrío a sus enemigos, reprime su estado de ánimo, oculta sus pasiones, desmiente a su corazón y actúa contra sus sentimientos (Elias, 1989: 484).

El mismo Elias sostiene que el proceso de civilización de la sociedad acarrea otro elemento fundamental para el estudio de esta investigación:

Se convierte en costumbre la capacidad de prever las consecuencias de prolongadas cadenas de acciones. (...) se transforman el comportamiento y el sistema emotivo del individuo, también cambian consecuentemente la consideración recíproca que las personas se profesan: la imagen que el individuo tiene del individuo se hace más matizada, más libre de emociones momentáneas, es decir, se psicologiza (Elias, 1989: 485).

Se obliga desde la sociedad a contener los afectos y reprimir los impulsos que estos generan. En aras de una *ratio*, cercenando el potencial comprensivo al buscar esa racionalidad. “Esa racionalización y la psicologización de los grupos superiores de la nobleza cortesana y la de los grupos superiores de las clases medias, a pesar de tener rasgos distintos, se encuentran en la más estrecha relación mutua y remiten a un intenso entramado entre la nobleza y la burguesía” (Elías, 1989: 486).

⁴³ En el original se lee “la corte”, pero lo puse entre paréntesis y modifiqué para resaltar la vigencia del texto, cuya primera versión se publicó desde 1939.

Para incorporar con la mayor vigencia el pensamiento de Elias, se entiende la relación que ahora tienen los políticos con algunos sectores importantes de empresarios o incluso con los clérigos, intelectuales, activistas o artistas.

Considerar únicamente la perspectiva psicológica cuando se habla de emociones tiene un riesgo que ya advertía Elías, el de eliminar la afectación del proceso y el desarrollo histórico, por eso la importancia del abordaje interdisciplinario al hablar de afectos y emociones.

Tres elementos especialmente fueron moldeados en el proceso de civilización planteado por Elias, los cuales son la vergüenza, el desagrado y el pudor. La primera, que está vinculada a la segunda, es entendida como

la infracción de las prohibiciones sociales se convierta en vergüenza con tanta mayor intensidad y nitidez cuanto más claramente se han transformado en autoacciones (...) la sensibilidad y, consecuentemente, las prohibiciones, se hacen cada vez más diferenciadas y también más diferenciado, más amplio y más variable a tenor de un tipo superior de convivencia se hace aquello de lo que las personas se avergüenzan y que suscita el desagrado en los actos de los demás (Elias, 1969: 503).

Mientras tanto, el pudor es definido como “la reflexión de una mente ingeniosa, bien cuando una persona ha realizado una acción por la que se censura a sí misma o cree que está expuesto a la censura por parte de los demás” (Elias, 1969: 502).

Cuando se reprimen las emociones, de acuerdo con Elias, se exige mayor capacidad de observación para percibir los pequeños detalles. Por eso en política la forma es fondo, de allí el detalle. Por ejemplo, la forma de alcanzarle un cuchillo en la mesa a alguien de similar prestigio era fundamental. Dicho en otras palabras, entiéndanse las señales vertidas en los medios de comunicación con dedicatoria a diferentes públicos, o la manera en que personajes públicos aparecen ante las cámaras de televisión en un encuentro oficial, pues son pistas o claves para quien sabe observar.

Elias sostiene que existe una relación entre los miedos de los adultos y los que los niños tienen ante las fuerzas externas o ante los otros.

2.5. Las esferas y criterios en la toma de decisiones de movilidad urbana

Hasta ahora se ha descrito de manera sucinta la interrelación de las esferas, se han expuesto criterios que guían las decisiones y que vinculan saberes disciplinares diversos en torno a la toma de decisiones, y se ha intentado presentarlos de modo que el lector pueda identificar fácilmente la relación entre los elementos y la manera en que pueden aportar a la comprensión del problema de investigación. Enseguida se presenta el enlace de los criterios aludidos anteriormente con la toma de decisiones de movilidad urbana en la ZMG.

Una de las vertientes que por su pertinencia ha tomado cada vez mayor presencia y reconocimiento en los círculos académicos de ciencias sociales es el denominado giro afectivo, como se puede revisar en diferentes publicaciones, como el Repositorio Latinoamericano de Convocatorias Educativas (Relace), en el que se recolectan, organizan y difunden a la comunidad académica todo tipo convocatorias originadas en América Latina, así como el proyecto impulsado por investigadores del ITESO y de la Facultad de Estudios Superiores Iztacala de la UNAM, denominado Red Nacional de Investigadores en el Estudio Socio-Cultural de las Emociones (Renisce), sólo por mencionar algunos.

Debido a la reciente incorporación —por referirnos así a los esfuerzos que han ido creciendo en el siglo XXI de esta vertiente en diversos círculos—, se presenta una breve síntesis de los argumentos a favor de la esfera afectiva y la manera en que se interrelacionan con nuestro tema de investigación.

Para lograr este esbozo de los afectos presentes en toda decisión se plantean dos elementos fundamentales, la superación del paradigma cartesiano y la propuesta inicial para el estudio de los afectos; lo anterior pasa por un breve esbozo histórico que agrupa diferentes momentos y disciplinas que intervienen en el estudio de la afectividad.

Los afectos son una tendencia, un estado, son la manera de existencia en el mundo (Zubiri, 1992), “una manera determinada de aprehender el mundo (...) una realización de esencia de la realidad humana” (Sartre, 1987: 77, 132); un afecto es “una idea confusa por medio de la cual se afirma el alma una fuerza de existir de su cuerpo (...) y por cuya presencia es determinada el alma a pensar en tal cosa más bien que en tal otra” (Spinoza, 1984: 187).

Abordar los afectos implica remitirnos a corrientes de pensamiento que se estudiaban desde la Antigüedad, como se puede leer en *Retórica* (Aristóteles, 1953); sin embargo, dependiendo del campo de conocimiento al que se adscriban y al periodo de la historia a la que se refieren, pueden adoptar diferentes nombres, pues las distinciones y concepciones han sido debatidas durante varios siglos. No obstante, trabajos recientes realizados en torno al tema exigen a los estudiosos de diversas disciplinas emprender esfuerzos obligadamente interdependientes e interdisciplinarios, pues los descubrimientos son complementarios para diferentes ramas del conocimiento, como las neurociencias, la psicología, la sociología, la antropología, la economía, la política, la comunicación, el derecho y la filosofía, entre varias más.

Se puede afirmar que un referente ineludible a este respecto lo encontramos en los filósofos Spinoza, Sartre y Zubiri, pues sus razonamientos pueden dialogar para romper el paradigma cartesiano y las principales tradiciones científicas en torno a la irracionalidad de los afectos y emociones, así como de la ruptura entre la racionalidad y la emotividad. Por ello se rescata de Spinoza la manera en que se experimenta la unicidad de la naturaleza del hombre, así como la definición y las categorías de los afectos primarios como el deseo, el gozo y la tristeza, y de los secundarios, como el amor, el miedo, la melancolía, la vergüenza y la esperanza (Spinoza, 1984–1667), entre otros.

En ese mismo sentido, Sartre sostiene que las emociones son un modo de comprensión de la conciencia y que las emociones remiten a la totalidad de las relaciones con el mundo del humano, por lo que su realidad es afectiva (1987). El filósofo francés resalta que es a través de una intuición de la realidad humana como se podría describir el afecto y afirma que la emoción es afección y, en consecuencia, “una realización de esencia de la realidad humana” (*Ibíd.*: 132).

Por su parte, Zubiri, a diferencia de Platón y Aristóteles, sostiene que la inteligencia ve la realidad impresivamente y no impasiblemente. Afirma que “nada es inteligido si de alguna manera no ha sido sentido”, por lo que “el hombre entiende sentientemente lo real (...), es un acto de sensibilidad intelectual o intelección sentiente” (1986: 33, 35).

Deleuze, siguiendo a Spinoza, dice que los afectos son pensamientos, “percepciones, sentimientos, conceptos (...) modos de llenado”, es decir, el afecto que llega es lo que completa la potencia de alguien y tiene dos polos de existencia: tristeza y alegría, de manera que las efectuaciones de la potencia de una persona hacen que ésta pueda disminuir o aumentar (2011: 51-53).

Damasio, en bibliografía propia de las neurociencias, afirma que los logros de la razón y la toma de decisión están directamente relacionados con la emoción, el sentimiento y la regulación biológica (1996, 2006, 2012).

Los afectos ligados con las valencias positivas o negativas que un individuo recibe de los objetos, personas y demás seres vivientes remiten a un espacio o mapa hodológico de los que nos rodea, “el mundo de nuestros deseos, de nuestras necesidades y de nuestros actos” (Sartre, 1987: 84), es decir, que “engloba al sujeto en cualquier situación y que corresponde a una visión cualitativa, subjetiva e individual del espacio ligado a un deseo o a un proyecto de acción” (Martínez, 2007: 197). Vinculado a esta idea del espacio vivido surgen diversos estudios, incluso los que abordan las perspectivas de ausencias, deconstrucción y juegos de significados (Katz, 2017), y otros, como los que se plantean retos gnoseológicos (León, 2016) y metodológicos (Surrallés, 2009), no para el estudio de la dimensión reactiva del afecto sino para el análisis de “su cualidad encarnadamente creadora (...) y la manera como participa en la configuración de los territorios donde los seres humanos ejercen sus vidas y su socialidad (León, 2016: 65).

Siguiendo a León (2016), y para intentar aclarar un aspecto clave, la afectividad opera en dos vías, en la de ser afectado por el mundo y también en la capacidad para afectar al mundo. Es decir, la afectividad no solamente es reactiva, sino que también incluye una capacidad creadora de sentido. Por lo tanto, no puede reducirse tan solo a concebirla como una reacción o efecto de elementos exteriores, sino que incluye maneras originarias de construir el mundo, debido a su capacidad de dar sentido a lo que le rodea.

Lo anterior no se contrapone con el reconocido y amplio trabajo sobre el comportamiento de componentes económicos, políticos y sociales del que dan cuenta gran

cantidad de investigaciones, pero sí ofrece una manera muy otra de replantear esas relaciones.

En esta línea se incorpora el abordaje que conecta estas pistas con el estudio de la toma de decisiones de movilidad de la Zona Metropolitana de Guadalajara, pero para lograrlo necesitamos de autores vinculados al ámbito urbano.

Algunos investigadores de la teoría urbana crítica, como Larkin (2013) o Brenner (2016), han referido en sus textos a Latour o a Hardt y Negri, lo que permitió seguir la pista al vínculo entre los afectos y las infraestructuras de transporte público.

Larking (2013) se enfoca en identificar las apropiaciones del transporte público, es decir, no solamente la forma en que las personas usan las distintas formas de desplazamiento sino la forma en que se apropian de esos elementos, con lo que se invalida la hipótesis que sostiene que un mejor transporte público propiciará una disminución del uso de automóvil. En su texto se menciona la vinculación de factores económico-políticos en el devenir de las infraestructuras apoyándose en elementos conceptuales como la tecno-política, la teoría del actor-red de Bruno Latour y los factores de la estética, los afectos y los deseos como elementos factibles de ser analizados y vinculados con la infraestructura de las ciudades.

Lo anterior fue la pista para buscar en retrospectiva los textos que dieron pie a sus argumentos, por lo que se buscaron documentos en tres vías; primero, los que se ubicaran como “textos madre” de esa corriente de pensamiento; segundo, aquellos que se adentraran en el estudio de los afectos, sentimientos o emociones, y tercero, los documentos que ofrecieran posibles vinculaciones con el tema concreto de investigación en materia de movilidad y en estudios generados en la ZMG bajo esa perspectiva.

Para cerrar este apartado es fundamental vincular la perspectiva afectiva a las decisiones de movilidad urbana, y para ello me apoyo en esta cita: “Ninguna ciencia de lo social puede iniciarse siquiera si no se explica primero la cuestión de quién y qué participa en la acción, aunque signifique permitir que se incorporen elementos que, a falta de mejor término, podríamos llamar no-humanos” (Latour, 2008: 107).

El aporte de Bruno Latour, para el caso de las decisiones vinculadas al transporte masivo como las líneas de BRT o las de TEU, y que son aplicables las diversas modalidades de transporte público y movilidad urbana, es que

...se destaca de pronto a los objetos no solo como auténticos actores, sino también como lo que explica el paisaje plagado de diferencias (...), los poderes dominantes de la sociedad, las intensas asimetrías, el ejercicio aplastante del poder. Esta es la sorpresa de la que quieren partir los sociólogos de las asociaciones, en vez de considerar, como lo hacen la mayoría de sus colegas, que la cuestión obviamente está cerrada y que los objetos no hacen nada, al menos nada comparable o que se pueda siquiera relacionar con la acción social humana, y que si bien a veces, pueden ‘expresar’ relaciones de poder, ‘simbolizar’ jerarquías sociales, ‘reforzar’ las desigualdades, ‘transportar’ poder social, ‘objetivar’ la desigualdad y ‘reificar’ las relaciones de género, no pueden estar en el origen de la actividad social. (...) Como humildes sirvientes viven (*los objetos*) en los márgenes de lo social, haciendo la mayor parte del trabajo, pero sin que se permita mostrarlo⁴⁴ (Latour, 2008: 108-109).

Con base en esta aportación de Latour,⁴⁵ así como en los planteamientos vertidos a lo largo del marco teórico, se puede afirmar que las infraestructuras para la movilidad urbana, las diversas modalidades de transporte público, incluso los sistemas de transporte masivo como las líneas de BRT o de TEU no solo pueden evocar, activar o reforzar emociones y afectos de las personas, como el orgullo, el deseo, el interés, la vergüenza o el asco, sino que al mismo tiempo comunican las asimetrías de poder económico-político, reproducen las estratificaciones sociales y contribuyen a la explicación de nuestro entorno.

⁴⁴ Los paréntesis y las cursivas son míos.

⁴⁵ Quien se apoya en Durkheim y en Marx para su argumentación.

A continuación se presenta la tabla 2.8 con los criterios y esferas que se explicaron en páginas precedentes, seguida de las tablas 2.9 y 2.10, en las que se expresan, respectivamente, las categorías teóricas y los indicadores considerados para la tesis.

Tabla 2.8. Criterios de la toma de decisiones de movilidad en la ZMG

Criterio	Esfera
DM = FIC (IP+AP+BH+SA+ α)	Política: elecciones, rating, legitimidad Económica: Rentabilidad, control monopólico, inversiones “seguras” Afectiva: Básicas (deseo, gozo, tristeza) y Secundarias (admiración, orgullo, simpatía)

En donde : DM = Decisiones de movilidad

FIC = En función de interrelación compleja entre

DM = FIC (Interés público + o – intereses privados)

(IP) Criterio de interés público

(AP) Criterio de atribución–poder o interés privado

(BH) Criterio del argumento técnico–académico o bloque histórico

(SA) Criterio socioambiental

(α) Criterio alfa

Tabla 2.9. Categorías teóricas

Decisiones -Movilidad	Integración del enfoque Económico – Político – Afectivo:	Categorías
<p>Poder de decisión (quién realmente decide / personas concretas que representan algo)</p> <p>Prácticas de decisión (qué y cómo deciden / rutinas, estrategias, acciones)</p> <p>Propósitos de decisión (criterios: interés público, atribución–poder o interés privado, argumento técnico académico o bloque histórico, socio ambiental, alfa)</p> <p>Esfera política, económica y afectiva</p> <p>“Eficacia objetiva, subjetiva, identificación”</p> <p>Destinatarios de las decisiones (consecuencias, qué efectos tiene esa decisión sobre los destinatarios en el corto y mediano plazo)</p>		

Fuente: Elaboración propia a partir de Lichtensztejn

Tabla 2.10. Categorización de la investigación

Preguntas	Categorías: Lichtensztein, González, Simon, Lindblom, Dahl, Spinoza, Sartre, Hochschild	Indicador
¿Quién decide?	Poder de decisión: Acciones, eventos	Capacidad y medio utilizado para incidir en las estructuras y prácticas de movilidad en la ZMG
¿Qué decide?	Prácticas de decisión: Rutinas	Cuál es el patrón de acción Cuál estilo y criterio se observa
¿Para qué decide?	Propósitos de decisión: Criterios: alfa, interés público, atribución-poder, argumento técnico académico	Premisa de la decisión: En cada criterio se explica la premisa.
¿Quiénes reciben los efectos de esa decisión?	Destinatarios y efectos de la decisión: Consecuencias	Índice de motorización (IDM) % de gasto destinado a la movilidad Costo de canasta alimentaria Nivel de ingreso por hogar Tipo y tiempo de traslados Percepción del servicio de TP, comodidad, grado de interconexión modal

Fuente: Elaboración propia a partir de Lichtensztein.

Conclusiones capítulo dos

La vertiente afectiva, además de pertinente, ha ido tomando mayor presencia y reconocimiento entre académicos de las ciencias sociales. Su incorporación como parte de un análisis complejo, que integra la dicotomía del interés público privado combinada con un enfoque tripartita, ha dotado de mayor potencia y originalidad teórica a esta tesis.

La nomenclatura de los afectos y las emociones que en el devenir histórico y contextual experimentan las personas, en su análisis dicotómico o de unicidad del hombre, son apenas algunas de las variantes encontradas en el camino, sin excluir el elemento distintivo en una doble vertiente, la de su capacidad creadora de sentido y no solo reactiva, por un lado, y la de su enfoque de análisis meramente particular *versus* el análisis que incorpora las condiciones sociales; es decir, en la que los contextos son fundamentales para comprender a quien experimenta los afectos y emociones, socialmente aprendidos. Es decir, las emociones denominadas secundarias, morales o sociales, como el orgullo, admiración, simpatía, vergüenza o culpa.

La perspectiva tripartita de esta tesis ofrece elementos valiosos al considerar un abordaje del denominado giro afectivo, aunque con lo que se ha presentado en los apartados precedentes es claro que los enfoques teóricos y las metodologías utilizados por Del Sarto (2012) y Hochschild (1990, 2008) se alinean con el tipo de tesis que se ha planteado, es decir, la consideración histórica, la dialéctica y las narrativas son elementos que se han planteado como sugerentes desde el inicio de esta tesis.

Entre los afectos primarios de Descartes y Spinoza aparece el deseo, que para Marx es el apetito de la mente (1867, 2014^a: 55, Tomo 1, Sección primera). En otras palabras, siguiendo la pista a economistas y políticos encontramos los nodos que permiten conectar el modelo tripartita sugerido a lo largo de la historia.

Se cierra con la recuperación de elementos provenientes de la reflexión teórica y la observación empírica que refleja lo esbozado de manera general; es decir, por un lado se presentan las tablas 2.7, 2.8, 2.9 y 2.10, que integran los criterios de decisión con el enfoque dicotómico y la perspectiva tripartita, así como las categorías teóricas y de la investigación; por el otro, se presentan algunas de las estrategias utilizadas por los actores gubernamentales y que reflejan los criterios antes señalados, entre ellas se pueden mencionar las siguientes: las concesiones o negociaciones, el interés o deseo por tener presencia positiva en medios de comunicación, la búsqueda de reforzamiento de imagen o legitimidad, la ampliación del margen de influencia y la orquestación previa de otras decisiones.

En síntesis, es a partir de nuestro entorno como somos influenciados e impactados afectivamente, de manera que podemos experimentar gozo, alegría, simpatía, interés, aspiración o deseo. Lo anterior influye o condiciona nuestras decisiones y nuestros actos, pero no únicamente de manera reactiva, sino que además los afectos y emociones que experimentamos tienen potencia interpretativa de la realidad y a su vez potencia para transformarla.

En otras palabras, se coloniza e impone una visión hegemónica y una misión, es decir, no sólo se traza la ruta que se seguirá en lo económico o lo político, sino también el camino a la realización plena, inoculando lo que debería desearse o sentirse en un entramado de relaciones complejas que implican un conjunto de procesos encadenados de distinción y selección de premisas, cursos de acción o criterios de preferencia, enmarcados por el campo de la movilidad urbana en la ZMG.

Capítulo 3. Estrategia de la investigación⁴⁶

En este capítulo se plantea los elementos metodológicos de la tesis, cuyo contenido se estructura en 12 componentes, comenzando por los aspectos generales que se presentan en cinco corchetes. Posteriormente, se presenta la delimitación temporal, la selección de decisiones y la fundamentación epistemológica. Enseguida, se explica la segmentación, el análisis de las entrevistas y se añade un cuadro metodológico relacional. Para cerrar, se explica la posición cambiante de los actores entrevistados, así como su perfil y trayectoria.

Antes de entrar en la descripción de la estrategia metodológica conviene explicar que el marco metodológico viene prácticamente develándose a partir de la manera en que se ha presentado la información de los capítulos precedentes, por lo que se hace una breve recapitulación y explicación de esta afirmación.

En primer lugar, la historia facilitó la detección y observación de procesos decisionales generados desde los comienzos del siglo XIX, como los establecidos mediante las relaciones entre los representantes del poder ejecutivo, los transportistas y la expedición de reglamentos, a dos siglos de distancia, y que siguen vigentes en la toma de decisiones contemporánea.

En segundo lugar, el dilema que implica investigar desde una visión inductiva, deductiva o entre ambos, tiene los mismos siglos que la dicotomía interés público e interés privado, lo que fácilmente puede traducirse en los planos epistémico y metodológico como una metonimia de un enfoque u otro.

En tercer lugar, y en congruencia con el contenido y la estructura presentada hasta aquí, esta tesis invita implícitamente a un abordaje dialéctico, más bien, apoyado en el materialismo histórico. En ese sentido, las características de una dicotomía: definición independiente y simultánea, condicionamiento y limitación mutua, señaladas por Bobbio

⁴⁶ Se agradecen las sugerencias de la Dra. Azul Aguiar Aguilar, quien forma parte de mi comité tutorial, en la elaboración de este capítulo.

(1989) y aludidas en páginas precedentes, se vuelven referentes para el método de selección de los casos de esta tesis.

En cuarto lugar, esta tesis, además de proponer un esquema dicotómico (interés público–privado), se combina con otro tripartita; además, se propone un enfoque que de reversa (en la dicotomía teoría–praxis) ilustra que el recorrido realizado hasta el momento de alguna manera tiene precedentes.

En quinto lugar, el identificar la combinación de elementos en los que la teoría subyacente es de tipo particularista o colectivista, es una manera de vislumbrar el tipo de metodología que se corresponda con el abordaje teórico. En otras palabras, se retoma el análisis de tipo marxista que se apalanca en dos vertientes, la histórica y la lógica dialéctica, como lo refleja la *Crítica a la economía política*, en la que se combinan estos elementos señalados en una breve cita presentada en el capítulo 24 del tomo 1, referente a la acumulación originaria.

Siguiendo con la idea anterior, se hace una interconexión entre la herencia marxista con elementos incorporados de los estudios del denominado giro afectivo, en donde se integran los análisis de narrativas y la combinación con la metodología de los sistemas complejos.

En la estrategia metodológica se sitúan de entrada cinco elementos: delimitación del espacio temporal, selección de las decisiones por analizar, fundamentación epistemológica, identificación de los decisores de movilidad urbana, análisis de entrevistas, y se añade un esquema metodológico relacional. A continuación, se presenta cada uno de ellos.

3.1. Delimitación espacio temporal

El trabajo contempla el análisis de la Zona Metropolitana de Guadalajara⁴⁷ (ZMG) que, de acuerdo con el Consejo Nacional de Población (CONAPO), incluye los municipios de

⁴⁷ Para efectos de esta tesis se incluyó Zapotlanejo, por la aclaración de las implicaciones que se tienen en términos de transporte público y en segundo lugar, en el entendido de que ese municipio ya está integrado al Área Metropolitana y lo será también a la Zona Metropolitana en los documentos de INEGI, que se generarán en la etapa posterior al acuerdo del Congreso del Estado enfocado en la integración de dicho municipio.

Guadalajara, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán, El Salto, Tlajomulco de Zúñiga, Tlaquepaque, Tonalá, Zapopan y Zapotlanejo. La decisión de la ZMG responde a dos razones principales, la primera es que las bases de datos y bancos de información ofrecen datos por metrópoli y no solamente por municipios, lo que significa que es posible obtener información con esa taxonomía. La segunda es de carácter operativo, lo que permite alinearse con la primera, pues en la práctica las rutas de transporte público y, en general, de los desplazamientos multimodales no obedecen a límites municipales, sino que se dan en función de las necesidades de la población registradas en los estudios de origen–destino mediante interconexiones que se registran en la gran mancha urbana conocida como Zona Metropolitana, o que incluso orienta la creación de nuevas rutas de transporte público, aunque, como se verá más adelante, eso debiera ser precisamente al revés, es decir que las rutas de transporte público fungieran como eje articulador de las ciudades.

Como se mencionó en los objetivos, el periodo comprende de 2009 a 2018, en el que se busca la retroalimentación de los decisores y actores clave de cuatro decisiones concretas; aunque se incluyeron datos que permiten comprender la lógica con las cuales se construyeron las decisiones de movilidad urbana elegidas para la tesis. Es decir, tanto la propia definición de decisión como el enfoque nos direcciona hacia la incorporación de elementos de carácter histórico para comprender la toma de decisiones de los años mencionados.

El periodo se eligió con base en dos elementos.

- Las decisiones elegidas para ser analizadas.⁴⁸
- Los factores económicos, políticos y de políticas en materia de movilidad urbana.

En el sentido económico existen diversos factores relacionados con la materia de este trabajo que deben considerarse. Por un lado, recordemos que en 2009 se registra a escala mundial una crisis económica surgida en 2008 en Estados Unidos debida a la burbuja inmobiliaria, lo

⁴⁸ En el apartado 3.2 se presenta la selección de los casos.

que marca un comportamiento importante desde la perspectiva económica y que, como se explicará más adelante, está vinculada a las decisiones de movilidad urbana en Guadalajara.

En el terreno político existieron relaciones establecidas entre los “agentes dominantes” de la movilidad urbana de diferentes partidos políticos, por ejemplo, al cierre del año 2009 el gobierno municipal lo encabezaban militantes del Partido Revolucionario Institucional (PRI), mientras que en el gobierno estatal y federal lo hacían personajes emanados del Partido Acción Nacional (PAN). Hacia el final del periodo seleccionado para esta investigación los gobiernos estatal y federal son encabezados por miembros del PRI, en tanto que se registró una fuerte presencia de políticos y gobernantes emanados del Partido Movimiento Ciudadano (MC) al frente de gobiernos municipales de la ZMG.

Otro aspecto importante de la selección de este periodo está relacionado con las decisiones tomadas y las políticas instrumentadas en materia de movilidad urbana, pues en 2009 se inaugura la línea 1 del macrobús, sin embargo, dos años después se registró la decisión de rechazar, por parte de los alcaldes de Zapopan, Guadalajara, Tlaquepaque y Tonalá, el subsidio de alrededor de 950 millones de pesos a fondo perdido del gobierno federal para la construcción de la línea 2 del Macrobus.

3.2. Selección de las decisiones

La selección de “decisiones” para su análisis fue una de las labores más difíciles por la cantidad de ejemplos interesantes dignos de análisis, pero la inclusión de una cantidad mayor haría inacabable el trabajo en el periodo estipulado para este plan de estudios con los recursos disponibles, por ello se buscó un número reducido atendiendo a tres criterios.

1. Que pertenecieran a un mismo nivel de la pirámide de la movilidad.⁴⁹

⁴⁹ La pirámide de la movilidad es una jerarquía de los tipos de desplazamiento cotidiano que procuran disminuir los daños al medio ambiente, promover el beneficio social y buscan una mayor equidad. Se inicia con el peatón, destacando dentro de esta escala a los adultos mayores y a personas con discapacidad; posteriormente se ubica a los ciclistas y a los tipos de movilidad activa. Después se encuentran los

2. Que obedezcan a distintos momentos de la decisión. En este esfuerzo se buscó también integrar decisiones que, aunque fueron tomadas en el papel, no han sido tomadas por la vía factual, es decir, una decisión de movilidad que se percibe como realidad concreta en la ciudad.
3. Acorde con los elementos planteados hasta el momento y aludidos implícitamente en los apartados precedentes, me refiero tanto al materialismo histórico como a la dicotomía analizada en el capítulo 1 y a la teoría de la decisión del capítulo 2, se deduce la presencia y distinción del tipo de decisión “que implica no decidir”, o de la decisión de “hacer para que no se haga algo”, es decir, elegir decisiones que ofrezcan un análisis tanto de un caso negativo como de uno positivo.
4. Que sean decisiones relativamente recientes para estar en condiciones de recabar información directamente con los actores involucrados y por la pertinencia de generar una investigación actual.

A continuación se presentan las decisiones elegidas con base en los criterios señalados:

- **(2009–2011) Etapa 2 del BRT.** Se trata de una propuesta con trazo diagonal que pasaría por tres municipios del Área Metropolitana de Guadalajara, y la interconexión con las dos líneas en funcionamiento del tren ligero y con la L1BRT. La propuesta incluso tenía recurso federal a fondo perdido, y cuando la autoridad que entregaría los montos para la obra, los alcaldes se declararon en desacuerdo y se vino abajo todo el proyecto. Posteriormente se realizó una rueda de prensa con los presidentes de la ZMG por donde pasaría la E2BRT en la que expresaron su negativa, argumentando, entre otras razones, el rechazo social a la obra. En ese tiempo el alcalde de Guadalajara había ya solicitado abrir expediente en Banobras para la construcción de una línea de Tren Eléctrico Urbano.

desplazamientos en transporte público, seguido del transporte de mercancías y al final los automóviles particulares (ITDP, 2013).

- **(2014–2020) Línea 3 del Tren Ligero.** Es un corredor vial que de manera diagonal conecta los centros históricos de Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque. Se trata de la tercera línea ferroviaria de transporte público de la ZMG, las dos primeras iniciaron su operación en 1989 y 1994, respectivamente, mientras que esta se proyectó para entrar en operación en los siguientes tres años de iniciada su construcción, pero su puesta en marcha se fue recorriendo hasta llegar a septiembre de 2020, como se explicará en el capítulo 4. También hubo una propuesta alterna para esta línea 3, la cual buscaba conectar con el municipio de Tlajomulco de Zúñiga, pero fue rechazada por mayoría de votos en el Congreso del Estado de Jalisco. Este trazo de la vía que finalmente quedó para la L3TEU es el mismo que se había contemplado para la fallida L2BRT.

3.3. Fundamentación epistemológica

Como se mencionó, esta tesis toma como referencia la herencia marxista, apalancada en dos vertientes, la perspectiva histórica y la lógica dialéctica, por lo que se confronta la normatividad (regularmente utilizada en estudios de política) con los indicadores (con mayor presencia en investigaciones de economía) y también con elementos incorporados de los estudios del denominado giro afectivo, en el que se analizan narrativas producto de entrevistas semiestructuradas a los agentes. Todo lo anterior se integra mediante la metodología de los sistemas complejos, que se explica a continuación.

La fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria y de los sistemas complejos (García, 2006) plantea de inicio tres elementos principales: 1) el objeto de estudio: para este caso es el sistema de la toma de decisiones en movilidad; 2) el marco conceptual: bagaje teórico para abordar la realidad que se proponen estudiar, y 3) los estudios disciplinarios que corresponden a aquellos recortes de esa realidad compleja, visualizados desde una disciplina específica, como las mencionadas anteriormente.

Siguiendo a González (2006), Luengo (2014) y Maldonado (2016) en el paradigma de la complejidad, “la metodología adecuada” implica que ésta debe servir como instrumento de análisis de los procesos que tienen lugar en un sistema complejo y que expliquen su

comportamiento y evolución como totalidad organizada. Lo anterior no solo no se divorcia de las metodologías utilizadas en los documentos madre, sino que los complementa.

En sintonía con este enfoque se plantea seguir diez fases, propuestas por García (2006), simplificadas a tres momentos.

Primero, se realiza la identificación de elementos y relaciones de la pregunta rectora y los estudios anteriores; segundo, se realiza el planteamiento de las hipótesis de trabajo y planificación de trabajos en temas especializados, identificando la problemática por investigar en cada subsistema, y se genera la planificación de trabajos. En tercer lugar, se realizan las investigaciones disciplinarias para posteriormente generar una primera integración de resultados obtenidos, lo que se repite para generar una segunda integración de resultados y nueva redefinición del sistema. Como se puede apreciar, se recurre a técnicas de investigación como la sistematización documental de proyectos ejecutivos, planes de desarrollo, publicaciones del diario oficial y de empresas de consultoría, leyes, normas y reglamentos. Además del análisis de indicadores socioeconómicos, se incluye la técnica de observación y de entrevistas semiestructuradas. Se realiza la triangulación entre las diferentes técnicas para generar garantizar la validez de los resultados.

Se trata en general de una metodología que generó inferencias válidas (King, 2000), apoyándose en fuentes documentales, por un lado, y entrevistas semiestructuradas, por el otro (Flick, 2004; Olabuenaga, 2012; Rodríguez, 1999), y se articula mediante el paradigma de la investigación interdisciplinaria del que se hizo referencia anteriormente (García, 2006; Luengo, 2018, 2016, 2014; Maldonado, 2016).

De la tipología de las teorías de la planeación presentada por Allmendinger (2002), en particular la teoría indígena de la planeación que retoma los elementos aportados por el positivismo y el pospositivismo a las teorías procedimentales y sustanciales de planeación, así como la dimensión (espacial y temporal) y el contexto (social e institucional), proporciona sustento a la estrategia metodológica seleccionada, ya que el modelo propuesto busca explicar la toma de decisiones como un problema o materia en un marco progresivo y dinámico, tomando en cuenta los elementos considerados en la teoría mencionada.

Las fuentes documentales elegidas para el estudio se remiten a dos aspectos predominantes. En el primer apartado se realizó la búsqueda y análisis de la bibliografía y la información documental existente relativa al tema planteado, mediante motores de

búsqueda en distintos bancos de información, al tiempo que se utilizarán bases de datos del INEGI como las ENIGH, ENUT, ENOE, SIMBAD, además de los portales del CONEVAL; la ENADID-CONAPO, IMEPLAN, ONU-Habitat, GIZ, PNUD e ITDP, entre otras.

Además de lo anterior, y como parte de una segunda vertiente de la estrategia metodológica, los planes de desarrollo de los tres órdenes de gobierno y las publicaciones en el *Diario Oficial de la Federación* y del Congreso local. De manera específica, se recurrió a los planes y programas oficiales de los diversos ámbitos de gobierno del periodo señalado.

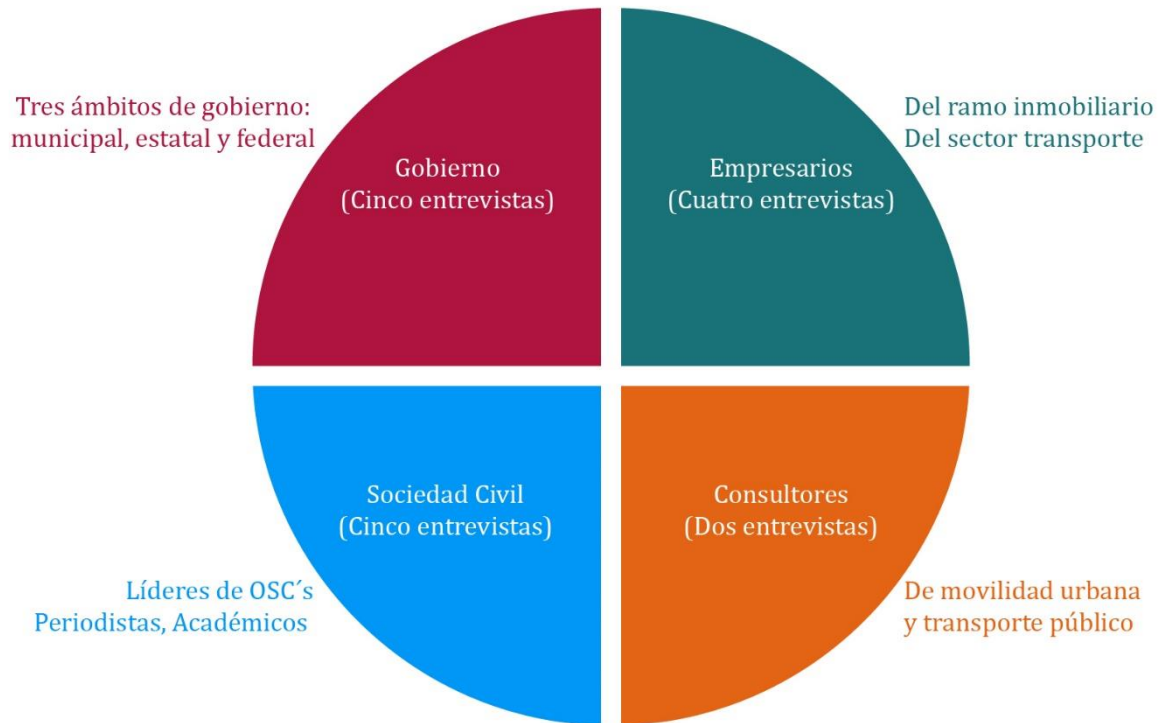
La búsqueda de bibliografía e información documental se complementará con las entrevistas semiestructuradas en la orquestación de la estrategia metodológica del fenómeno que se estudia.

En cuanto al trabajo en campo, se aclara que los objetivos de una investigación interdisciplinaria como ésta se consiguen a través de la “dialéctica en las fases de diferenciación e integración que tienen lugar en el proceso que conduce a la definición y estudio de un sistema complejo” (García, 2006). Tomando en cuenta lo anterior y remitiéndome a la fase número 4 del decálogo metodológico interdisciplinario al que se aludió líneas arriba, se incluye el gráfico 3.1, la tabla con los agentes de movilidad urbana entrevistados, luego de realizar un acercamiento con informantes clave que permitió decantarse por la selección de los siguientes categorías y personajes del periodo 2009-2018.

3.4. Segmentación y selección: actores y decisores de movilidad urbana

En este apartado se presentan los decisores o actores representantes de instituciones cuya influencia fue importante en su momento para la toma de decisiones. Este esquema es más amplio de lo que se pensó inicialmente, e incluso se llegó a integrar a los representantes de las redes ampliadas con organismos internacionales en cada sector señalado de la cuarta hélice, como WRI, ITDP, Embarq, solo por mencionar algunos, pero en función de los recursos y el tiempo disponible para la investigación, se decidió acotar la muestra de actores entrevistados.

Gráfica 3.1. Actores entrevistados por segmento



Fuente: Elaboración propia.

La gráfica 3.1 muestra los actores entrevistados en esta investigación con una distribución espacial de dos vertientes; del lado derecho la que concilia intereses predominantemente particulares, en tanto que del lado izquierdo se ubican los actores de los segmentos de entrevistados que por su propia definición constitutiva buscarían el beneficio público.

Tabla 3.1. Entrevistas realizadas

N°	Código	Rol del entrevistado
1	E5P170420	Periodista
2	E6S170419	OSCs
3	E3F161105	Gobierno (ámbito estatal)
4	E7T170329	Transportista
5	E4C161108	Consultor* (técnico)
6	E8C170420	Consultor* (gobierno-técnico-asesor)
7	E1A161013	Académico* (gobierno-OSCs)
8	E2F161101	Gobierno (ex Secretario de Movilidad)
9	GDL10CSYS	OSCs
10	GDL2GOSCFR	Gobierno* ámbito estatal
11	ER3EM2019-1	Gobierno* Presidente municipal
12	ER3DI2019-5	Empresario Inmobiliario
13	ER3DI2019,4B	Empresario inmobiliario
14	ER3DI2019,4 ^a	Empresario Inmobiliario
15	ER3SCP2019-3	Periodista
16	ER3EF2019-2	Gobierno* ámbito federal

Fuente: Elaboración propia

En la tabla 3.1 se presenta la lista de los actores entrevistados, que ofrece una primera aproximación a sus papeles y funciones, y que por razones de confidencialidad no se registra más que la información que permita; por un lado, obtener inferencias válidas para el proceso de investigación y, por el otro, mantener a salvo la identidad de estos actores.

Llegar a este listado de la tabla 3.1, implicó un proceso de selección y reelección de varias etapas, conforme avanzaba la investigación. En principio se ubicaba a más actores distribuidos, tanto por ámbito de gobierno como por período, pero al momento de realizar la selección de casos concretos se tuvo la necesidad de quitar algunos e incluir otros, para después entrar a la etapa de gestión de entrevistas.

La etapa de entrevistas se realizó en tres rondas, la primera ronda fue de pilotaje para ajustar tanto la guía de entrevistas como el procesamiento de la información, además de que permitía retroalimentar todo el proceso. Se contactó a los actores, tanto a los que aparecen en la tabla 3.2 y a otros más, asumiéndolos como “tomadores de decisión en la materia” para conocer cómo actúan y por qué se decide en tal o cual sentido su proceder. Algunas referencias que influyen en la manera en que se configura esta estrategia metodológica es el trabajo que realizó Marisol Pérez Lizaur (2005) o el de Roderic Ai Camp (2006) con élites gubernamentales y empresariales.

Es importante aclarar que las condiciones no las impone el investigador al momento de salir a campo, por lo que varios personajes no contestaron; quizá debido a que el canal elegido para llegar a ellos no fue el adecuado o simplemente no pudieron, se negaron a ser entrevistados o no se les pudo contactar.

Debido a lo anterior, se tuvieron que realizar nuevamente ajustes, pues se buscó equilibrar la representatividad de los sectores de actividad presentados en la gráfica 3.2. Conforme se avanzaba en la investigación se actualizaba, por un lado, el mapeo de actores que se tenían considerados en algún sector específico; y por el otro, cuando los actores no pudieron ser contactados o se negaron a ser entrevistados, se recurría a buscar equilibrios entre los diferentes sectores de agentes relevantes que se habían elegido con intención de evitar la sobrerrepresentación de un sector y la nula participación de otro. En este caso, seguir el muestreo de bola de nieve permitió avanzar.

A esta etapa de ajuste y reajuste, se le denominó “vicisitudes en la gestión de entrevistas”, que se presenta a continuación.

3.5. Vicisitudes en la gestión de entrevistas

El hecho de contactar y gestionar entrevistas con actores de la L3TEU fue más complicado de lo que se esperaba, pues los actores involucrados de diversas áreas están directamente vinculados a las decisiones de un proyecto que estaba en proceso, razón por la cual se encuentran fuertemente ligados a su desempeño, las acciones, declaraciones u omisiones; es decir, que la paradoja entre estudiar una decisión en proceso tiene la desventaja del proceso mismo de encadenamientos dinámicos, lo que se podría corregir con lo que se conoce localmente en el ámbito gubernamental como *dejar que se calmen las aguas*. Sin embargo, al momento de elegir los casos la evidencia apuntaba a que la L3TEU estaría ya en funcionamiento al realizarse las entrevistas, solo que eso no ocurrió⁵⁰.

Fueron cinco casos en los que no se logró entrevistar a los actores; dos de ellos llaman especialmente la atención, debido a que en una entrevista con otro sector de entrevistados surgió el nombre de esos actores A y B. Fue entonces cuando el entrevistado me dijo, refiriéndose a (A) y (B): “Ya ni los busques, no te van a contestar, se están escondiendo”; aparentemente dichos personajes están vinculados a señalamientos de corrupción, me explicó. (ER3DI, 2019: 5)

En otro caso, al gestionar la entrevista con el actor C, prácticamente fui advertido desde el inicio de la gestión, por “el enlace del actor” que era complicado que su jefe concediera este tipo de entrevistas, pero que desconocía si este caso fuera a ser una excepción. A tres semanas de intercambiar mensajes me explicó la manera de proceder de su jefe y aclaró que con base en <como lo hace él>, la entrevista no se realizaría.

⁵⁰ Este apartado está inspirado en un documental de investigación, vinculado a una decisión de la empresa General Motors Company (GMC) que dejó a 30 mil personas sin trabajo y en el rodaje se describe la travesía que enfrentó el protagonista, quien buscaba entrevistar a Roger Smith, presidente general de la GMC. Los obstáculos y el recorrido en sí mismos revelaron información relevante en torno al caso y puso en perspectiva estilos de vida y modos de proceder de los decisores y de los destinatarios de dichas decisiones. El protagonista nunca logró entrevistarse con el presidente de GMC. El documental fue realizado por Michael Moore, en 1989 y se titula “Roger y yo”.

Otro caso que llamó especialmente la atención fue el del actor D, debido a que su personal a cargo sí atendía las llamadas y los mensajes, solo que el encuentro lo postergó en más de una ocasión durante un proceso que se alargó más de dos meses, asignando fechas y cancelándolas para posponerlas. De hecho, bajo la lógica de sus mensajes y mensajeros, que fueron cuatro personas distintas, se supone que todavía estaría en posibilidades de llamar para ver qué ha sucedido con la entrevista, es decir, este actor aplicó la táctica de no decir que no, pero recorrer, cancelar y retrasar las citas hasta hacerlas inviables. Esta narración se encuentra en los anexos, pues representa un ejemplo de los laberintos de la administración pública local.

Los casos anteriores se mencionan como contraejemplos de aquellos en los que la ruta, las condiciones y la voluntad de los actores involucrados hicieron posible concretar los encuentros. Dichas narrativas se encuentran en el capítulo cinco.

3.6. Análisis de entrevistas

A continuación se presentan las etapas de análisis de las entrevistas semiestructuradas, apoyado en Rodríguez (1999: 200–218) y el cuadro relacional.

1. Planeación, gestión y aplicación de la entrevista semiestructurada.
2. Transcripción de la entrevista y segmentación.
3. Codificación (asignar códigos tipo: (L1fecha, ES1fecha, T1fecha, EE1fecha).
4. Categorización (todos) en un solo cuadro matriz para mostrar todas las categorías, diagramas categorías y subcategorías. Árbol de categorías.
5. Análisis de categorías para conectar con el estado del arte y marco teórico.
6. Estudio piloto como muestra de que este diseño es adecuado para la investigación.

Por otro lado, derivado de la reformulación del marco teórico y de los ajustes en la estrategia metodológica realizada hasta aquí, se presenta el cuadro metodológico relacional.

Tabla 3.2. Cuadro metodológico relacional

Concepto	Categoría	VARIABLES	Observables	Métodos	Técnicas	Instrumento / guiones
Decisiones de transporte público	1. Poder de decisión 2. Prácticas de decisión 3. Propósitos de decisión 4. Destinatarios de las decisiones	1. Quién realmente decide/ personas concretas que representan un poder decisorio 2. Qué y cómo deciden / sus rutinas, estrategias 3. Intención, con qué premisa se toma la decisión (IP, IP, BH, SA, @) 4- Consecuencias, qué efectos tiene esa decisión sobre los destinatarios en el corto y mediano plazo.	-Narrativas de los decisores -Proyectos ejecutivos -Planes de desarrollo -Políticas implementadas -Leyes, reglamentos, decretos, normas, programas aprobados -Inversión en los proyectos aprobados -Distribución modal de viajes -El índice de motorización -Tiempos de traslado y -El % del gasto por hogar destinado al transporte	Fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria y de los sistemas complejos Dialéctico y fenomenológico.	Ficheo bibliográfico Consulta y análisis de bancos de información y de las decisiones de movilidad Entrevistas semiestructuradas	Se anexan guías de entrevista Una vez realizada la entrevista se procedió a: 1. Transcripción 2. Segmentación 3. Codificación 4. Categorización 5. Análisis de categorías 6. Conexión con el Edo. del arte y apartados teóricos.

Fuente: Elaboración propia.

3.7. Aclaración sobre los actores y su posición cambiante

Antes de comenzar con la exposición de este apartado conviene hacer un paréntesis para explicar algo que concierne tanto al capítulo normativo como al de actores, por lo que decidí colocarlo en este espacio —y lo presento antes de mostrar los resultados de las entrevistas realizadas.

En el juego de actores de la selección de casos presentada tanto las autoridades, el periodo, el tipo de transporte y los negociadores fueron similares, por no decir que en varios casos resultaban ser los mismos personajes, solo que con diferentes cargos.

Algunos solamente pasaron de ser alcaldes a gobernadores, de miembros del gabinete estatal a funcionarios municipales, de ser de partidos de oposición en el plano estatal a ser el partido en los planos nacional y municipal con mayor presencia. Es decir, ambas decisiones aparecen conectadas por actores, tiempos, instituciones y hasta por el trazo sobre el que se planearon y realizaron. La única diferencia fue la posición de actores (ya se trate de personas o instituciones) o procedimientos, pues los intereses y las argumentaciones fueron muy similares.

En la tabla 3.3 se presenta la información de los partidos ganadores de las elecciones de las que emanaron los responsables del poder ejecutivo en cada periodo relacionado con los casos de esta investigación. En esta tabla se extiende el rango de tiempo hacia atrás con el ánimo de reflejar el periodo de cambios que se ha tenido en la entidad, pues antes del 1994 la hegemonía era del PRI en la ZMG, en Jalisco y en México⁵¹.

Lo anterior servirá de base para los apartados subsecuentes, pues esa dinámica de cambio de posiciones con los mismos actores se repetirá, solo que a una escala más amplia y

⁵¹ La obra de Davis (1999) aborda con mayor profundidad la forma en que se construyeron y comportaron las estructuras del Partido Revolucionario Institucional (PRI), que desencadenaron enfrentamientos entre sus actores locales y nacionales. Aunque dicha obra se circunscribe a la ciudad de México, tanto la temática analizada como los resultados de dicho trabajo, arrojan pistas para la comprensión de la problemática estudiada en esta tesis.

entre actores de diversos sectores; se trata del efecto de *puerta giratoria* que será abordado y explicado con mayor detalle en las páginas siguientes.

Tabla 3.3. Alternancia partidista del poder ejecutivo en los tres ámbitos de gobierno que confluyen para el caso de la ZMG

Nivel	1994*	1995	1998	2000	2003	2006	2009	2012	2015	2018
Federal	PRI	PRI	PAN	PAN	PAN	PAN	PAN	PRI	PRI	MORENA
Estatal	PRI	PAN	PAN	PAN	PAN	PAN	PAN	PRI	PRI	MC
ZMG	PRI	PAN	PAN	PAN	PAN	PAN	PRI-PAN	PRI	PRI-MC	MC

Fuente: Elaboración propia. Se considera las columnas, el año en que ocurren las elecciones y el partido ganador, salvo en el caso de 1994,* cuando se coloca el partido que había mantenido la hegemonía en los tres niveles de gobierno durante setenta años.

Si se utiliza la misma lógica para revisar lo que ocurrió entre la L1BRT y la E2BRT se observará que un elemento distinto del caso lo conforma el mecanismo de financiamiento, pues para el primer caso se contó con el apoyo del gobierno federal, es decir, el proyecto se construyó con fondos gubernamentales y con asignación directa de quien operaría esa línea, que en este caso ocurrió con la familia Higareda, conocida por estar vinculada al transporte público, ya en una segunda generación, y que aglutinaba a la mayor parte de los transportistas en la Alianza de Camioneros.

En el caso de la E2BRT, el proceso para la obtención del recurso es del tipo asociación público-privada y tendrían que pasar por concurso, de acuerdo con los procesos marcados por el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras).

Aquí cierro el paréntesis que establece una conexión entre los casos, que se revisarán a detalle en el capítulo 4 y las narrativas de los actores en el capítulo 5, por lo que se pasará a presentar el contenido del perfil de los entrevistados y su trayectoria, dejando para el capítulo cinco los resultados las entrevistas.

3.8 Generalidades y trayectoria

Este apartado es contextual, pues trata de ubicar de manera general el perfil de los entrevistados como agentes con capacidad de decisión, en su momento, en materia de movilidad urbana de la ZMG. De manera general, los papeles de los perfiles entrevistados son los siguientes: cinco son actores del gobierno, uno municipal, tres estatales y uno del ámbito federal; cinco actores pertenecen al segmento de la sociedad civil, de los cuales dos de ellos dirigen asociaciones que le dan seguimiento a la movilidad urbana y transporte público, dos son periodistas y uno es académico.

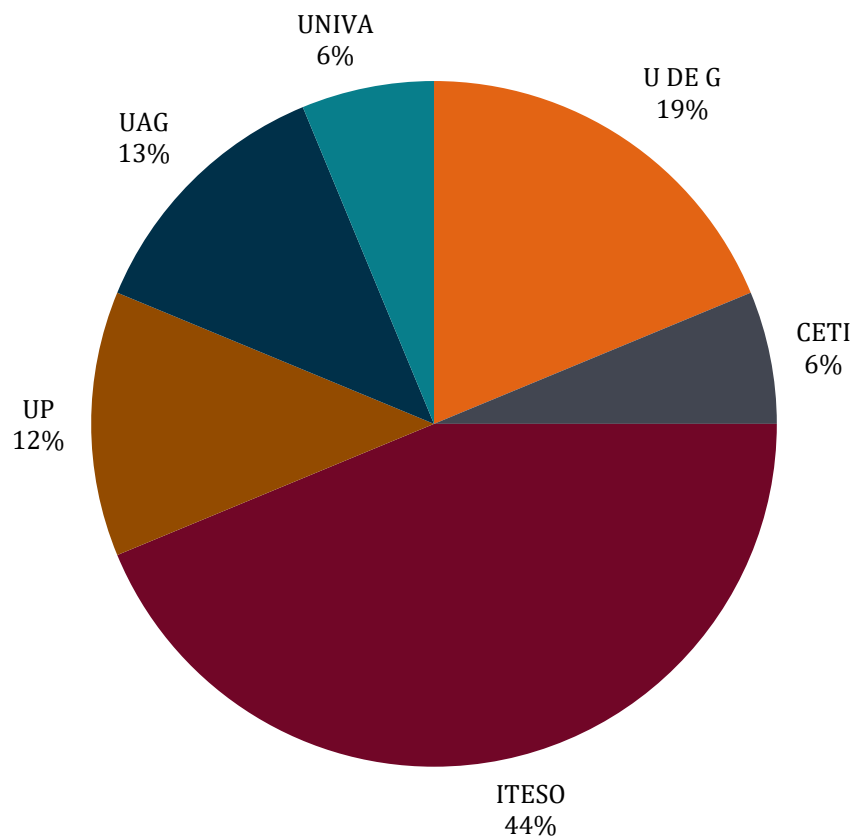
Cierran el bloque de entrevistas cuatro empresarios, tres de ellos del ramo inmobiliario y uno transportista, así como dos consultores en movilidad urbana y transporte público.

Inicialmente se presenta el énfasis en tres aspectos: grado de estudios, años de antigüedad vinculados a la movilidad y un elemento que representa uno de los hallazgos de este apartado, el fenómeno de la denominada “puerta giratoria”, es decir, personas que entran y salen del ámbito público sin dejar de incidir en las decisiones de aquel, aprovechando los conocimientos, las relaciones y la influencia acumulados durante su paso por el gobierno. Aquí se ubican cuatro bandos a la manera de las cuatro hélices: el gobierno, la consultoría, el activismo social y el trabajo en las universidades; todo alrededor de la movilidad urbana. Se muestran a continuación, de manera sucinta, estos tres elementos:

- **Formación profesional:** Todos son profesionistas, y pertenecen a universidades privadas tres cuartas partes del total, y la cuarta parte restante a universidades públicas. Las carreras universitarias que estudiaron presentan una variedad mayor, como se puede observar en la gráfica 5.1, con una mayor presencia de carreras como Administración de empresas, Ingeniería civil, Arquitectura o Derecho, mientras que aparecen, aunque con menor incidencia, carreras como Ciencias de la comunicación, Letras, Relaciones internacionales, Sistemas de la información o Administración financiera.

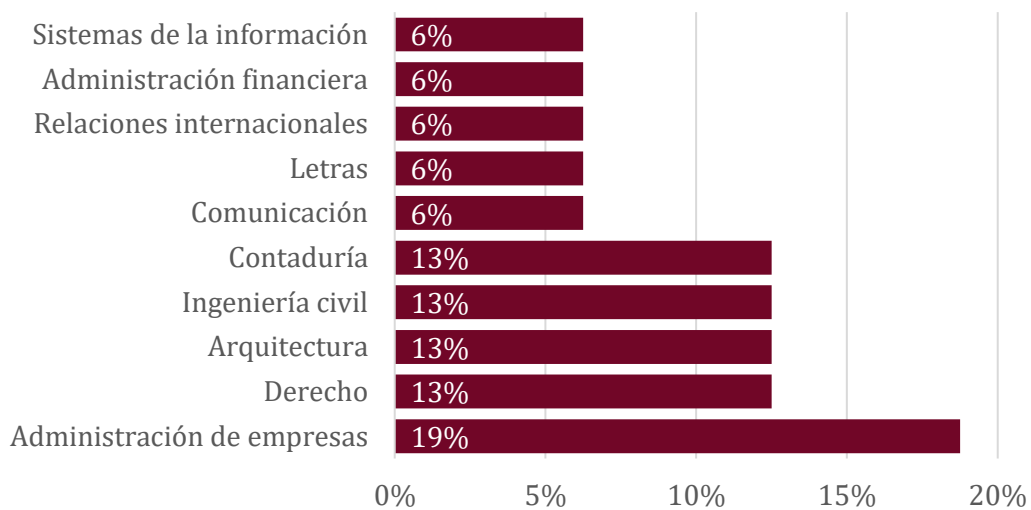
Identificar las universidades de egreso (gráfica 3.2), carrera estudiada (gráfica 3.3) y nivel de escolaridad (gráfica 3.4) facilita la construcción de un perfil de los entrevistados, que para el caso que nos ocupa se trata de personas formadas en universidades locales con formaciones profesionales diversas que confluyen en el campo de la movilidad urbana. Siete de los entrevistados contaban con una maestría o se encontraban estudiándola al momento de entrevistarlos. Estos tres niveles de formación profesional reflejan una diferencia que la siguiente caracterización se encargará de homogenizar, es decir, el tiempo estimado que se han dedicado a la movilidad urbana o al ejercicio de gobierno es muy similar en todos los entrevistados como se expondrá a continuación.

Gráfica 3.2. Universidades de origen en los entrevistados



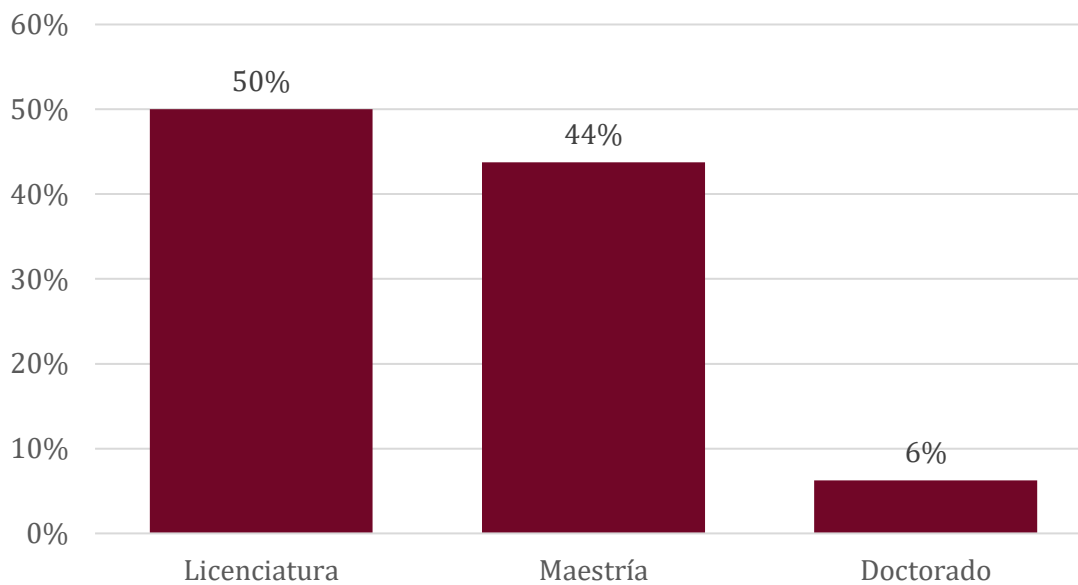
Fuente: elaboración propia.

Gráfica 3.3. Profesión de los entrevistados



Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 3.4. Nivel de escolaridad de los entrevistados



Fuente: Elaboración propia.

- Con excepción de uno de los actores que lleva poco más de 15 años en el medio, el resto de los entrevistados rebasan las dos décadas de dedicarse a asuntos

vinculados al tema de investigación; incluso dos de ellos cuentan con cerca de cinco décadas de experiencia de actividad profesional vinculada al tema que rige esta investigación, ya sea desde el gobierno, la empresa o la sociedad civil. Lo anterior permitió conocer una perspectiva permeada sobre cómo ocurren las cosas en la práctica desde hace varias décadas.

- El tercero de los elementos observados en el perfil de los actores se refiere a que ocho de los 16 entrevistados representan el modelo de la “puerta giratoria”.⁵²

En este sentido de la metáfora de puerta giratoria hay personajes del cuadro de actores (Gráfica 3.1) que aun sin haber sido entrevistados se conoce que transitan o permanecen fungiendo al menos en tres papeles: como consultores de movilidad urbana, pertenecen al gobierno y también al claustro académico de universidades.

Para cerrar este apartado se debe señalar que a nivel metodológico se integró la propuesta de Rodríguez (1999) y las sugerencias de la Dra. Rocío Enriquez⁵³, quien impartió el curso de metodología de la investigación IV del DECS, cuyas recomendaciones permitieron desarrollar el esquema del trabajo de campo y gabinete que se implementó para este proceso.

A continuación revisaremos cada uno de los casos elegidos de manera particular y en el capítulo cinco retomaremos los aspectos planteados hasta este momento, junto con el análisis de las narrativas de los entrevistados.

⁵² El término hace alusión a una metáfora en la que el gobierno cumple el papel de un establecimiento, y se refiere a las puertas giratorias, precisamente, instaladas en algunos edificios y que permiten salir del lugar, pero que si uno da la vuelta completa la misma puerta hace que la persona vuelva al inmueble. Para una mayor información respecto al término de la puerta giratoria se puede consultar Kelman, Steven (2000). ¿Qué tiene de malo la puerta giratoria? En Bozeman, B. *La gestión pública: Su situación actual*. México: Fondo de Cultura Económica/Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública/Universidad Autónoma de Tlaxcala, pp. 302–335.

⁵³ Profesora investigadora de ITESO y forma parte del claustro del Doctorado en Estudios Científico - Sociales,

Conclusiones capítulo tres

De manera conclusiva puede afirmarse que la estrategia metodológica de esta tesis fue develándose a medida que se adentraba en el estudio del tema. Se trata de una combinación de la metodología de los sistemas complejos, la herencia de la dialéctica marxista apoyada en el materialismo histórico y algunos métodos cualitativos, como las entrevistas semiestructuradas y el análisis de narrativas. Se busca realizar una triangulación entre los diversos métodos y técnicas utilizadas para contribuir a una mayor validez de la investigación.

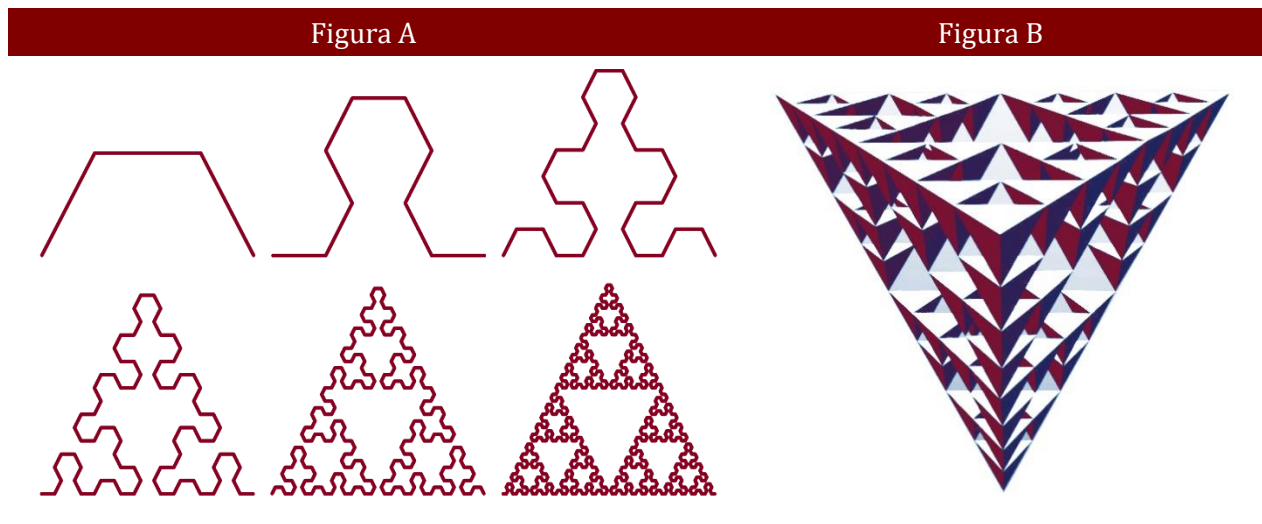
El proceso de gestión de entrevistas implicó una dosis mayor de tiempo y esfuerzo a la esperada, pues la diversidad de entornos en los que se mueven los actores elegidos implicó conocer no solo sus antecedentes, sino también el canal y modo más conveniente de ubicar y acceder a cada uno de ellos para ser entrevistados, asegurando un tiempo mínimo, locación y disposición suficiente que implica una entrevista semiestructurada. Tal proceso, significó que en la medida de lo posible se procurara contar con personas, me refiero a más de una por entrevistado, que sirvieran de enlace con cada uno de los actores, lo que facilitaba la transferencia de confianza, sin que dicho esfuerzo significara el logro del objetivo como se explicó en el apartado 3.5.

La toma de decisiones de estos casos, requiere estudiarse en sentido metafórico, con visión y a ritmo de chofer de transporte público, es decir, volteando constantemente hacia atrás, a los lados y al frente, con orientación temporal y geográfica para poder avanzar y llegar al destino sin sufrir accidentes fatales; haciendo constantes paradas para recopilar y procesar información valiosa que permita comprender mejor lo que ocurre en el campo, a esto le denominamos la “estrategia metodológica del chofer de transporte público”.

A partir de lo planteado en los capítulos precedentes y en un intento por representar lo que sucede con las decisiones de movilidad urbana, específicamente del transporte público, se propone la imagen 3.1 Alfa. Dicha iconografía se enmarca teóricamente en los sistemas complejos y refleja las posibilidades de interconexión entre diversos tipos de conocimiento, pues intenta dar cuenta de algunas de las ideas del marco teórico metodológico de esta tesis.

Además, sus aplicaciones se vinculan con lógicas de cálculo para modelar rutas de viaje eficientes, lo que a pesar no ser el objetivo de este trabajo, puede ser el puente que permita conectar con investigaciones de ese tipo.

Imagen 3.1 Alfa Iconografía del sistema de la toma de decisiones de movilidad urbana



Fuente: Adaptación del triángulo de Sierpinski (surgido desde las matemáticas) para ilustrar el sistema de toma de decisiones explicado en esta tesis.

Las figuras de la imagen 3.1 Alfa (A y B) obedecen a una sola secuencia, pero mostrada en sus diferentes etapas de desarrollo. Es conocida como la curva de Sierpinski⁵⁴ y se corresponde con los fractales⁵⁵, utilizados en teoría de los sistemas complejos.

⁵⁴ En honor a su autor, quien resuelve matemáticamente el “problema del viajero”, “del viajante” o “del vendedor ambulante”, que había sido formulado por Hamilton y Kirkman en la primera mitad del siglo XX, aunque su origen también es situado a principios del siglo XIX. Este problema buscaba el recorrido más eficiente para que una persona pudiera viajar por un conjunto de ciudades y volver a su punto de partida sin pasar dos veces por el mismo lugar.

⁵⁵ Fractal: “Estructura iterativa que tiene la propiedad de que su aspecto y distribución estadística no cambian cualquiera que sea la escala con que se observe”. Tomado de dle.rae.es/?w=fractal

Originalmente las figuras de la imagen 3.1 Alfa tuvieron un propósito distinto del que utilizamos aquí, sin embargo, como se mostrará a continuación, ofrece posibilidades de ilustrar y explicar gráficamente el planteamiento teórico de esta tesis. En el entendido de que se trata de un primer esfuerzo por mostrarlo gráficamente y que pueden surgir ajustes conforme se afine este esquema en trabajos posteriores.

El sistema está integrado por diferentes subsistemas (figura B), que a su vez están conectados con caminos de líneas rectas que se intersectan constantemente (figura A); en nuestro caso forman triángulos (en sintonía con las trilogías hipodámicas y en referencia a las perspectivas económica, política y afectiva).

La toma de decisión estaría representada como el pulso recorrido por la línea o líneas (figura A), que pueden intersectarse en cada nueva conexión (a manera de un cruceo vial), cada intersección estaría representando la distinción de alternativas (figura A).

El sendero reflejaría el recorrido realizado por una serie de selecciones a manera de mapa de ruta o entramado que subyace a la toma de decisiones de movilidad urbana, pues siguiendo las líneas tal como se encuentran en las figuras anteriores, tendríamos el recorrido más eficiente en cada conjunto de procesos encadenados de selección de premisas, pero solo en el caso de tratarse del recorrido más eficiente⁵⁶, si es que eso existe en la realidad social.

Además, si observamos la perspectiva tridimensional (figura B) obtenemos no solamente la triple dimensión hipodámica⁵⁷, sino los cuatro criterios de toma de decisiones expuestos en el capítulo dos, lo que se retomará en la parte conclusiva de esta tesis.

⁵⁶ De lo contrario, podemos encontrar que en lugar de tocar una sola vez cada parte de cada figura y pasar al siguiente triángulo, estaríamos ante un escenario que podría dibujarse al menos con dos maneras de resistencia en cada momento; en el primero podría ser que se repitiera “n” cantidad de veces el recorrido por el mismo camino sin avanzar debido a un bloqueo de mayor fuerza en sentido opuesto, lo que podría propiciar retroceder o simplemente detenerse en ese lugar.

⁵⁷ Recuérdese las referencias a este término utilizado y explicado en los capítulos 1 y 2.

Capítulo 4 Los casos: Etapa 2 de BRT y Línea 3 de TEU⁵⁸

En este capítulo se aborda la información operativa de los casos estudiados, misma que se será examinada a la luz de las consideraciones elaboradas en el protocolo de esta investigación. Comenzaremos con la normatividad, desde el plano global hasta lo local en materia de movilidad urbana, con énfasis en el transporte masivo. El marco normativo aplicable a los casos integra constituciones, leyes, decretos, reglamentos, planes, programas, normas técnicas, acuerdos y disposiciones de diversos órdenes de gobierno creadas o modificadas en períodos recientes a los casos.

Durante el período de estudio se registraron cambios institucionales como la transformación de los órganos estatales como el OCOIT y CEIT, por el instituto de movilidad y la posterior desaparición de éste, cuyas funciones fueron asumidas por el IMEPLAN. Otras diversas reformas serán precisadas, pues incidieron directamente en la toma de decisiones para la creación, implementación y funcionamiento del transporte masivo. Se transitará a los elementos de facto, a partir de la organización territorial del transporte público en la ZMG, la Etapa 2 del Autobús de Tránsito Rápido (BRT por sus siglas en inglés: Bus Rapid Transit, también conocido como Macrobús). En segundo lugar, el de la Línea 3 del Tren Eléctrico Urbano (L3TEU) o tren ligero. Se explica en qué consiste cada uno, sus antecedentes, contexto histórico, actores y documentos relacionados con cada caso.

4.1 Programa Nacional de Infraestructura (PNI) y el Programa Federal de Apoyo al Transporte Masivo (Protram)

El Plan Nacional de Infraestructura (PNI) 2014-2018, cuyo instrumento es el Programa Federal de Apoyo al Transporte Masivo (Protram), se publicó en abril de 2014 y se encuentra alineado con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018.

⁵⁸ Para la elaboración de este capítulo se agradecen de manera especial las recomendaciones y sugerencias del Dr. Raúl Díaz Padilla y la Dra. Azul Aguiar Aguilar, quienes forman parte del comité tutorial de esta tesis.

Ambos documentos, se encuentran enmarcados por un contexto nacional enfocado en las reformas denominadas estructurales, que encabezó la administración federal 2012-2018. Tales reformas se alinearon a políticas internacionales que otorgan incentivos a los gobiernos que procuran los sistemas de transporte masivo “seguros, accesibles, asequibles y sostenibles” (ONU, 2015), como se alude en los objetivos para el desarrollo sostenible⁵⁹, publicados en 2015 y que entraron en vigor en 2016⁶⁰.

En los objetivos del documento referido (ONU; 2015), el apartado 11 dedicado a la ciudad, se refiere a los sistemas de transporte seguros y sostenibles, en especial alude a la ampliación del servicio de transporte público, así como a la urbanización, la planificación y gestión participativas.

De manera paulatina, se han incorporado en las diversas normas, disposiciones regulatorias vinculadas a la pirámide de movilidad, especialmente al transporte masivo.

A nivel nacional, en el PNI se alude a la rectoría del Estado, al Sistema Nacional de Planeación Democrática, y al interés por mejorar los factores del índice de competitividad global, se consideran conceptos como el de capital humano, que denota las teorías económicas subyacentes y por lo tanto el proyecto de política económica que se enarbola. Es decir, las teorías particularistas dan sustento a los elementos primordiales o finales, mientras los elementos como la planeación democrática y la rectoría del estado son referidos para

⁵⁹ Están divididos en 17 apartados que se podrían agrupar en cuatro aspectos: Estado de bienestar, en donde entraría pobreza, hambre, salud y educación; energía y ecosistemas, que incluiría agua, energía, trabajo e industria, así como producción y consumo responsable; ciudades, que incluiría, desigualdades, género, ciudades, clima submarino y ecosistemas terrestres; por último, el apartado de paz y alianzas (Objetivos del Milenio, ONU, 2015. ods.org.mx/docs/doctos/SDG_Report2018_es.pdf; completos: un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/)

⁶⁰ El antecedente de dicho acuerdo internacional lo conforman los Objetivos de Desarrollo del Milenio: objetivosdesarrollodelmilenio.org.mx/ y onu.org.mx/agenda-2030/objetivos-de-desarrollo-del-milenio/

lograr los objetivos en un entramado en que conviven los enfoques de corte individualista y colectivista.

En cuanto a las taxonomías aludidas en el apartado teórico puede identificarse en la lectura de dichos documentos la visión determinista de los procesos decisorios al presentar los datos contextuales como causas y no consecuencias de procesos decisorios previos.

Se citan ejemplos de ciudades con muy diversas características de desarrollo, condiciones socioeconómicas o de densidad poblacional y con aspectos territoriales distintas a las de México para aludir a modelos de transporte masivo. Es decir, se utilizan referencias para admirar sistemas de otras latitudes, sin considerar las diferencias contextuales, como si fueran recetas mágicas que deben aplicarse sin que medie un ejercicio de reflexión crítica al respecto.

El PNI y el PROTRAM son documentos consecuentes con la visión económica imperante en la que fueron creados. En este apartado se mostrará esta descontextualización de la construcción normativa y estratégica.

En la concretización de las normas y estrategias a nivel nacional se definen los programas de infraestructura orientados a la movilidad y el transporte y, derivados de estos, los proyectos de inversión específicos. Como parte de los proyectos de mayor inversión del periodo 2013–2018 del PNI, se encuentra en cuarto lugar la ampliación de tren eléctrico o L3TEU, para el que se consideró en 2014 un presupuesto total de 17,693 MDP, con la finalidad formal de beneficiar a la población (DOF–PNI, 2014).

Esta podría ser la referencia oficial de que la decisión de construir la L3TEU estaba tomada a nivel federal y de allí se derivan los procesos decisionales subsecuentes.

De los 15 proyectos de inversión presentados en ese bloque del PNI 2014-2018, solo 3 obras carecen de fecha de inicio y término; el de la autopista X–Can–Playa de Carmen por 1,283 MDP, el proyecto del sistema en Monterrey por 5,693 MDP y el de la L3TEU en Guadalajara por 17,693 MDP. Este dato será referente al retomar el caso de la L3TEU.

4.2. Ley de Movilidad y transporte del estado de Jalisco

La Ley de Movilidad y transporte del estado de Jalisco (LMyTEJ)⁶¹, clasifica al servicio de transporte público ⁶², enmarca los ordenamientos de vigencia y ratificación de las concesiones⁶³. Se publicó el 10 de agosto de 2013, en medio del contexto nacional de reformas estructurales y en atención a que uno de los compromisos de campaña que había asumido un año antes el gobernador Aristóteles Sandoval, incluía la creación de la L3TEU.

El interés público y privado aparecen entrelazados en esta Ley; por un lado, la prestación de un servicio que es explotado por particulares con la consecuente premisa que tiene todo negocio, y por el otro, se trata de un servicio público que es legislado como esa contradicción de origen. Es decir, se presenta el ingrediente normativo del proceso decisional de movilidad urbana como resultante de dos tendencias enfrentadas, la del interés particular y la del interés general⁶⁴.

Un elemento que arroja luz sobre la toma de decisiones en materia de transporte público, lo conforma el comité que decide la tarifa de dichos servicios.

Los cargos de las personas que integran la comisión de tarifas, Art. 152, descansa sobre los legisladores locales integrantes de la comisión y el ejecutivo estatal, asesorado por las autoridades inmersas en el tema. Se trata de los siguientes:

⁶¹ Consta de siete títulos con 122 artículos y 15 transitorios. Su estructura general comprende: 1) Generales, 2) atribuciones de estados y municipios, 3) Movilidad y tránsito, 4) Vías públicas, 5) Servicio de transporte público, 6) Registro estatal y 7) Seguridad del servicio.

⁶² Transporte de pasajeros: masivo y colectivo (urbano, connurbado o metropolitano, suburbano, mixto o foráneo, interurbano e intermunicipal, rural y características especiales) / Taxi: con sitio y radio taxi / Transporte especializado: escolar, de personas con discapacidad, de personal, turístico, ambulancias, funerarias, autoescuela, de carga liviana con sitio, de autos con arrendamiento / Transporte de carga: a) carga general, b) grúas: de arrastre, de arrastre y salvamento, remolques / -Servicio de carga especial / -Maquinaria agrícola (LMyTEJ).

⁶³ Tendrán una vigencia de diez años para transporte de taxis, masivo y colectivo, aunque puede solicitarse una prórroga por diez más. Las unidades deberán destinar al menos 20% de sus lugares para personas con discapacidad, embarazadas o adultos mayores (LMyTEJ).

⁶⁴ Se alude a un postulado fundamental de la dialéctica materialista, conocido como “Ley de la unidad y lucha de los contrarios”.

7. El gobernador del estado, a través del secretario de Movilidad y Transporte de Jalisco.
8. Los representantes de los municipios Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, El Salto, Tlajomulco y Juanacatlán. Cabe hacer notar que los municipios de Zapotlanejo e Ixtlahuacán de los Membrillos no están integrados en esta comisión de tarifas, en tanto que sí lo están Puerto Vallarta, Tepatlán y Zapotlán el Grande.
9. Representantes acreditados de concesionarios, permisionarios y subrogatarios.
10. Los representantes de los organismos públicos descentralizados vinculados al Transporte Público: Servicios y Transportes, Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana de Guadalajara (Sistecozome).
11. El director del Instituto de Movilidad y Transporte (IMTJ).
12. Representantes de la Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM), Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), Cámara Nacional de Comercio (Canaco), Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco (CCIJ), Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex), Federación de Estudiantes Universitarios (FEU), Secciones 16 y 47 de Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación (SNTE).

La manera en que se integra la comisión de tarifas incluye a personas de diversa índole, sin embargo, esa manera de concebir la toma de decisiones en asuntos vinculados a transporte público no alcanzó a incluir a quienes diariamente se ven obligados a usarlo. En otras palabras, los esfuerzos por avanzar en planeación y toma de decisiones democráticas, solo alcanzan a generar modelos que resultan insuficientes para integrar a los destinatarios de las decisiones⁶⁵.

⁶⁵ La taxonomía sartoriana denomina a estas “decisiones colectivizadas” cuando deberían denominarse “aristocratizadas”; es decir, decisiones tomadas por un determinado grupo de personas, pero con efectos en

También se establece que la tarifa del transporte de pasajeros deberá revisarse en el tercer trimestre de cada año y aprobarse por el ejecutivo en el último trimestre del año. Lo interesante de esta integración es que, como se dijo en el apartado teórico y en la categorización de este trabajo, las decisiones son de tipo colectivizada, pues son tomadas por un pequeño número que no suele utilizar el transporte público, y esa decisión se vuelve de aplicación práctica para toda la población. En sintonía con el apartado teórico, la manera de elegir e integrar la comisión de tarifas, los objetivos políticos y la participación pública son absorbidos por el proceso de toma de decisiones en el que están inmersos los actores vinculados a la planeación y la movilidad urbana.

El modelo de Lichtensztejn (2008) referido en el capítulo uno⁶⁶, contribuye a la comprensión de la toma de decisiones al analizar la toma de decisiones distinguiendo cuatro categorías: quiénes deciden, qué deciden, cómo deciden y quiénes son los afectados por dichas decisiones. En otras palabras, ocurre una concentración o unicidad de la capacidad decisional y una ampliación de los efectos de dichas decisiones.

4.3. Programa General de transporte del estado de Jalisco (PGTPEJ)⁶⁷

El (PGTPEJ) tiene como marco normativo entre los documentos constitucionales y otros ordenamientos, tanto el PNI, PROTRAM y la LMyTEJ. Estos reflejan la tensión entre el interés público y privado.

La selección de integrantes del comité rector del sistema interoperable de recaudo (SIR), <cuyo esquema tiene una lógica, en términos de agentes tomadores de decisión, similar

gran parte de la población que son quienes reciben las consecuencias de la decisión, sin que estos últimos puedan participar de dicho proceso.

⁶⁶ Página 69, así como en las tablas 2.9 y 2.10.

⁶⁷ La estructura del documento publicado el 5 de noviembre de 2016, se puede dividir en cuatro apartados: generalidades, en el que se incluyen los motivos, programa general, glosario, objetivos y estrategias. El segundo explica el subsistema de transporte masivo. El tercero, el subsistema de transporte colectivo. El cuarto presenta la resolución de cinco (de las 18) rutas troncales y 23 complementarias de las 86 mencionadas en el proyecto y que forman parte de las 277 que conforman la red de transporte público del AMG (PGTPEJ): 24).

a la utilizada en la comisión de tarifas>, remite a una caracterización de decisiones de tipo colectivizada (Sartori, 1998), mientras que la contextualización de la problemática remite a un enfoque decisonal de visión determinista (Curzio, 2001). Esto implica una contradicción de origen en la normatividad, debido a que, por un lado, se alinea con instrumentos normativos nacionales que enarbolan la planeación democrática y la búsqueda del beneficio de la población, pero al mismo tiempo y por el otro lado, se excluye a los destinatarios de dicha toma de decisiones en ambos casos.

Con lo anterior, se trata de resaltar la recursividad de las aristas relativas al entrelazamiento del interés público y privado, así como a la selección de los agentes tomadores de decisiones del transporte masivo, en distintos órdenes de gobierno y las diferentes escalas geográficas.

En el (PGTPEJ) se presentan los supuestos beneficios de la resolución de cinco rutas troncales como algo dado, cuando ni siquiera se han implementado y, por lo tanto, no se tiene la certeza de que eso vaya a ocurrir, es decir, deberían presentarse como objetivos y no como resultados. Los supuestos beneficios aludidos son: 1) transporte más ordenado y seguro, con altas especificaciones y estándares de calidad, 2) Mejor cobertura de transporte, 3) Terminará la competencia por el pasaje, 4) Unidades más cómodas, modernas y adecuadas para las diferentes necesidades, 5) Reducción de tiempos de traslado (PGTPEJ: 29).

Lo escrito en el párrafo precedente remite a una reflexión sobre la decisión, es decir, aquellos sofismas que se presentan como si fueran decisiones ya tomadas, pero no ejecutadas, cuando lo que ocurre en los hechos es que el tiempo para que eso se ejecute es incierto, y ni siquiera se tiene la certeza de que eso vaya a ocurrir, pero mientras eso sucede ya lograron *salir del paso* (Lindblom, 2010) con una declaración hueca, por lo que en realidad podríamos decir que se trata de pseudo-decisiones.

En la tabla 4.1, titulada contradicciones del PGTPEJ se presenta el número de rutas que operan en la ZMG (277, de acuerdo con información del portal del IMTJ); cifra que es contrastada con las que se presentan como parte del programa: 18 troncales y 86 complementarias. Sin embargo, lo que es presentado como un programa general de transporte es más un plan parcial que deja de lado a más del 70 % de las propias rutas

troncales y complementarias que son propuestas en su mismo documento. En ese sentido de trata de un documento incompleto.

Tabla 4.1. Contradicciones del PGTPEJ

La red de transporte público del AMG actual cuenta con 277 rutas	Deben existir según el Programa	Se resuelve en el Programa
Rutas troncales	18	5
Rutas complementarias	86	23

Fuente: Elaboración propia.

Lo anterior tiene relación directa con la pregunta de investigación y es importante señalarlo, al menos por dos razones: 1) Tanto las leyes, reglamentos y programas, es decir la normatividad en su conjunto, suele ser producto de juegos de interés público y privado, y 2) son documentos en los que se soporta la toma de decisiones subsecuentes, pues a los agentes tomadores de decisión les permite operar institucionalmente, aunque contengan inconsistencias o vacíos, tanto si fueron dejados de manera intencional y deliberada, como si fueron producto de acciones involuntarias o inconscientes. Es decir, lo anterior arroja pistas de los productos y modos de proceder de algunos agentes tomadores decisión.

Gráfico 4.1. Cronología de la normatividad en ZMG



Fuente: elaboración propia.

El gráfico 4.1, denominado cronología de la normatividad estatal, señala algunos de los documentos normativos que se corresponden con el apalancamiento legal del PGTPEJ, es decir, la Constitución local, la Ley orgánica, la Ley de Movilidad y transporte del estado de Jalisco, la Ley orgánica del Instituto de Movilidad y Transporte (del 28 de septiembre de 2013) y el Reglamento de la ley (publicado el 9 de noviembre de 2013).

Al referirse al Plan Estatal de Desarrollo 2013–2033⁶⁸, el (PGTPEJ) establece como un “objetivo de desarrollo transitar hacia un modelo sustentable que promueva el uso de sistemas de transporte masivo y colectivo, que fomenten la integralidad entre otros tipos de transporte incluyendo los no motorizados.” (PGTPEJ:3) Los principios rectores tanto de la Ley como del Programa “son la transición al modelo de organización empresarial, la adecuación de la oferta a la demanda de pasajeros y la mejora de la cobertura del servicio de transporte público” (PGTPEJ: 4).

La revisión del empalme en las dicotomías del interés público y privado presentada en el capítulo primero de este trabajo puede ayudar al análisis del paradigma que subyace el presente documento, pues se coloca un servicio público subordinado a la visión de interés particular, en el sentido de que se debe transitar al modelo de organización empresarial, con las premisas que ese modelo tiene, como se ha señalado, el criterio económico de maximizar la rentabilidad, generar control monopólico del empresario e incrementar la seguridad de la inversión.

Otra reflexión derivada de este documento es que las políticas sugeridas por el orden de gobierno federal o derivados de organismos internacionales son tomadas a pie juntillas y replicados como si eso fuera razón suficiente para validarlos, aunque el contexto local y las condiciones particulares y la necesidad social concreta de la ZMG puedan sugerir medidas distintas.

La exposición de motivos del PGTP señala que las áreas urbanas han incrementado las distancias que separan los lugares donde se realizan las actividades, cotidianas (como si esto fuera una condición supra humana, fuera del alcance de los gobiernos. La pregunta para este

⁶⁸ Tanto el PED 2013-2033 como el PGTPEJ fueron emitidos en la gestión del gobernador Aristóteles Sandoval.

caso es si eso ha sido un proceso imparcial o inducido).⁶⁹ “Sin límites y sin planeación, las ciudades se han expandido creando profundos problemas (...) Este modelo de crecimiento desmesurado e insostenible genera problemas de movilidad y se acumulan a un ritmo mayor al de la capacidad de respuesta gubernamental” (PGTP: 4).

En estos fragmentos del Programa de transporte se muestran como causa elementos que son consecuencia de otros factores, de manera que se presenta como una solución, aunque bien podría ser solo un paliativo, como cuando se refiere a “la expansión y los movimientos migratorios intermunicipales que han hecho que municipios periféricos como Tlajomulco aumenten su población y superficie rápidamente y que Guadalajara presente cifras decrecientes” (PGTEJ: 4). Lo que se omite en el caso anterior es la explicación de lo que se puso en juego para que esas consecuencias se presentaran.

En el documento se clasifican dos zonas metropolitanas, la de Guadalajara y Puerto Vallarta, así como ciudades medias y las ciudades de menos de 50 mil habitantes, también llamado transporte rural.

La transformación del modelo de transporte público en el estado se define a través de los procesos de adecuación de los marcos jurídicos, administrativos y los ajustes de las instituciones de gobierno que articularán las acciones y estrategia del ordenamiento de los servicios. Los diagnósticos derivados de los estudios e instrumentos técnicos (*sic*) establecen las estrategias para transitar de un modelo “hombre-camión” a la implantación de un modelo de concesiones de sistemas integrados por sociedades transportistas regidos por normas claras de operación, calidad e imagen, especificados en su contrato de concesión (PGTPEJ: 6).

En el (PGTPEJ) se abre la puerta para el transporte público nocturno de la ciudad de Guadalajara. Se omite decir, sin embargo, que ese tipo de transporte ya estaba en operación y se dejó de operar, a diferencia del de Puerto Vallarta. En otras palabras, las convivencias de los criterios políticos y económicos están claros, pues los elementos electorales de omitir algo

⁶⁹ La visión determinista de las decisiones mencionada en el marco teórico bien puede ejemplificarse con estas palabras del Programa General del Transporte de Estado de Jalisco.

que fue implementado por una administración emanada de otro partido político es visto como algo que no les favorece electoralmente. En ese sentido los elementos afectivos podrían jugar un rol. Desde la visión amigo enemigo, etc.

Un factor que se observa a partir de la LMyTEJ y el PGTPEJ es la corta temporalidad, sobre todo tratándose de aspectos de movilidad urbana, en la que se lograron construir los consensos para su presentación y publicación, por un lado; mientras que, por el otro, el texto refleja sofismas que, como se mencionó párrafos atrás, pueden dar lugar a una estrategia utilizada por agentes decisores, la de las pseudo-decisiones, que consiste en presentar escenarios vinculados a decisiones apenas tomadas en el papel pero no ejecutadas a nivel de infraestructura, al tiempo que se habla de —aunque solo sean muy poco probables— beneficios a futuro, como si se tratara de cuestiones tangibles en el presente.

Esta última idea ha mostrado recurrencia en diferentes casos y momentos del campo de la movilidad urbana, y se relaciona con un método de toma de decisiones explicado anteriormente como método incremental, explicado también como parte de un texto de Lindblom, *La ciencia de salir del paso* (2010), en cuyo título esboza la idea central.

En el PGTPEJ se refiere también al sistema de transporte masivo que contempla tres (*sic*) proyectos clave: 1) Ampliación y modernización de la línea 1, 2) Línea tres del tren eléctrico urbano: a cargo del gobierno federal y ejecutada a través de la SCT, supervisado por Siteur. Longitud 21.45 km. Dos viaductos elevados y un túnel deprimido; 18 estaciones, 13 (elevadas) y 5 (subterráneas); 3) Extensión del BRT Macrobús, 4) Circuito BRT Peribús, tramo de 41.5 km. Con un sistema de articulación con 11 rutas. 46 estaciones, de las cuales 7 corresponden a la demanda con las rutas troncales, 3 Siteur, 1 BRT y 7 rutas alimentan la línea troncal (PGTPEJ: 7). Esto, será retomado al momento de explicar los casos.

Tomando como base la recursividad de las aristas relativas al entrelazamiento del interés público y privado, así como la repetición de políticas públicas descontextualizadas se pueden inferir dos razonamientos:

En el primero se partiría del supuesto de que los documentos normativos presentados a nivel local son elaborados para convalidar y legitimar decisiones preestablecidas. Es decir, que las decisiones fundamentales sobre transporte masivo y movilidad urbana están definidas con antelación, de modo que las decisiones que deban tomarse de manera

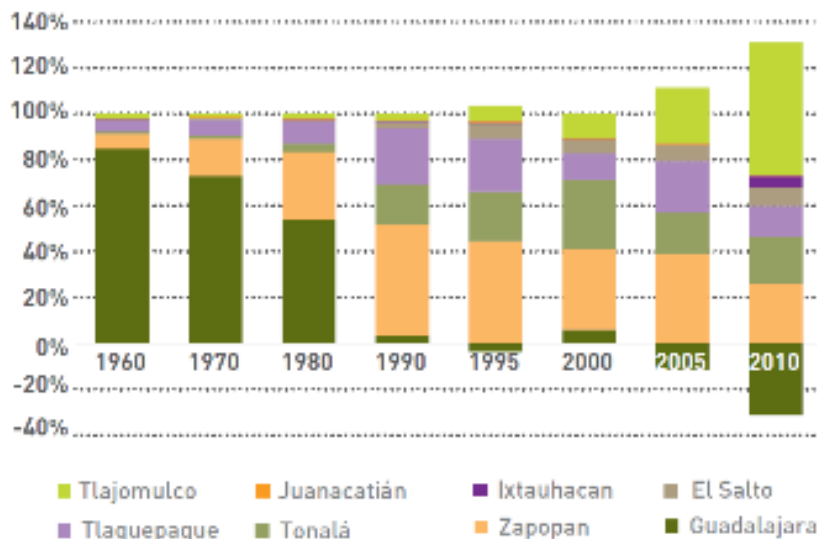
subsecuente, en realidad se tratan de decisiones de orden secundario, importantes sólo en la medida que legitiman las decisiones fundamentales. A esto le llamaremos *ficto decisiones*.

El segundo, partiría de que los documentos normativos están mal elaborados, lo que significa que no implican una directriz de decisión preestablecida y al no ser una auténtica guía de decisión están llevando a una toma de decisiones contradictoria, ajustada a intereses particulares, motivaciones personales, pero no en términos de interés público.

4.4. Organización territorial y del transporte público en la ZMG

Como se hizo alusión en capítulos precedentes, el crecimiento poblacional en la ZMG se ha caracterizado por hacerlo de manera cada vez más expandida (grafico 4.2), lo que generó entre otros aspectos, complicaciones para suministrar servicios como el transporte público.

Gráfico 4.2. Participación en crecimiento poblacional del AMG



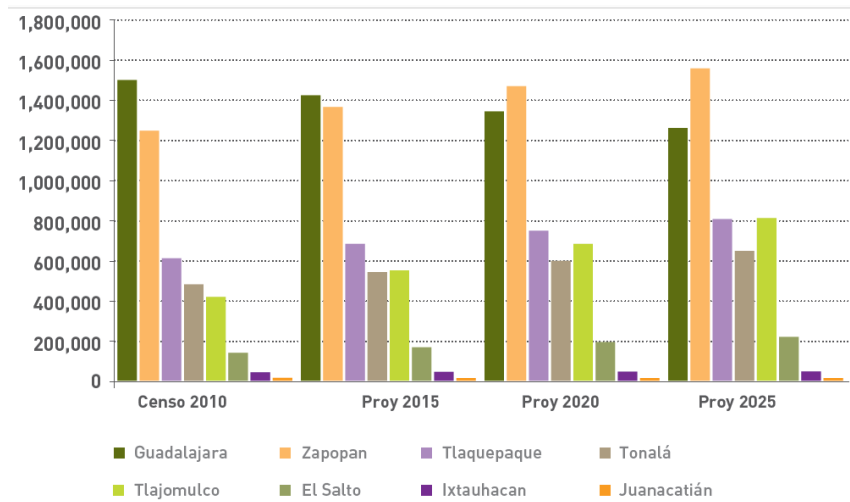
Fuente: Steer Davies, 2011:8⁷⁰

⁷⁰ NOTA: Se aclara que en el resumen ejecutivo de Steer Davis, los gráficos 2, 3 y 4 hacen alusión a “Ixtauhacan” (sic), cuando en realidad se trata de Ixtlahuacán de los membrillos.

En el gráfico 4.3 y 4.4 se observan escenarios de la distribución tendencial y la distribución inducida para los municipios de la ZMG. El escenario tendencial se refiere a la expectativa inercial proyectada en el período de tiempo aludido en las gráficas, sin que medie la intervención de políticas públicas focalizadas en afectar dicho comportamiento. Mientras que el escenario densificado, pretende incorporar políticas públicas impulsadas por organismos internacionales con la intención de intensificar el uso de suelo, lo que se alinea con el modelo económico dominante y ha sido cuestionado por Harvey (2013b) y Brenner (2009, 2016).

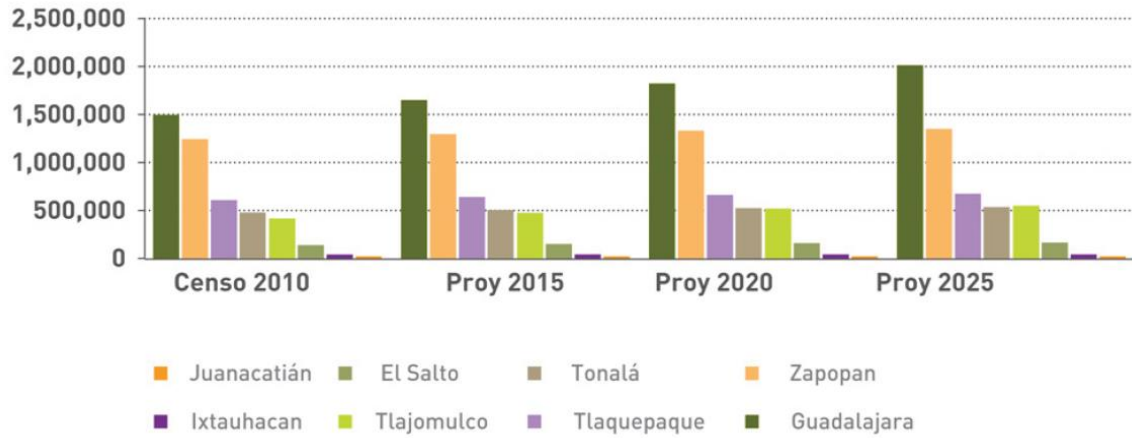
Los escenarios de los gráficos 4.3 y 4.4 fueron publicados siete meses después de haberse dado la negativa al desarrollo de la E2BRT. Es decir, los estudios referidos coincidían en que la implementación del transporte masivo es pieza importante para inducir un escenario densificado (gráfico 4.4) y contrastar la tendencia extendida (gráfico 4.3) que se venía registrando en las últimas décadas.

Gráfico 4.3. Distribución de habitantes por municipio, escenario tendencial



Fuente: Steer Davies, 2011:18

Gráfico 4.4. Distribución de habitantes por municipio escenario densificado

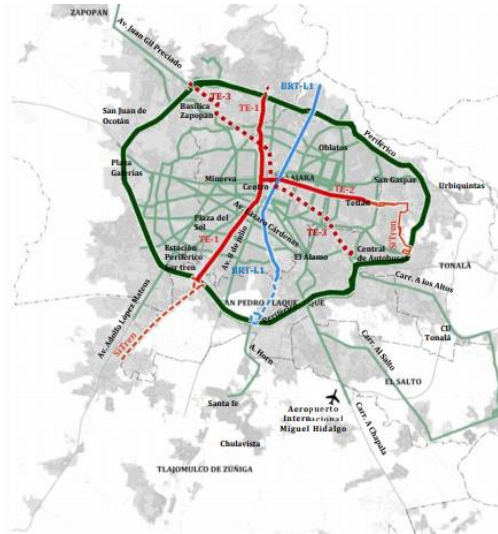


Fuente: Steer Davies, 2011:19

Las estimaciones de la tendencia poblacional tienen relación directa con los planes en materia de movilidad urbana para la siguientes años y son reveladores del impacto del transporte masivo en la demanda total, pues el cálculo de la demanda de transporte público estimaba que incluso considerando la operación de las tres líneas de TEU, la del macrobús y el peribús, el transporte masivo atendería sólo al 25% de la demanda en ZMG, mientras que el 75% estaría en manos del sistema de transporte colectivo (Ver tabla 4.2).

Tabla 4. 2. Demanda de transporte público por cada tipo, incluye L3TEU y Peribús

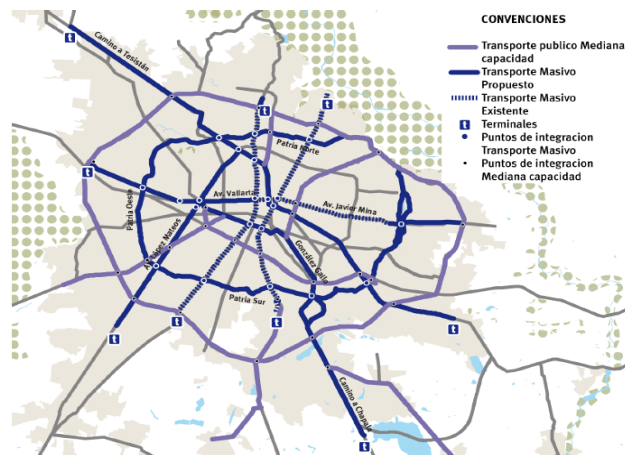
Sistemas de transporte	Damanda diaria	Porcentaje de la damanda diaria
Sistema de Transporte Masivo	1,035,347	25.2%
Tren Eléctrico Urbano (Líneas 1, 2 y 3)	476,600	11.6%
Sistema Macrobús	140,500	3.4%
Sistema integrado Peribús	418,247	10.2%
Sistema de Transporte Colectivo	3,078,695	74.8%
Corredores metropolitanos	2,020,545	49.1%
Transporte convencional	1,058,150	25.7%
Totales		
Demanda día total AMG	4,114,042	100.0%



Fuente: IMTJ, 2016:20

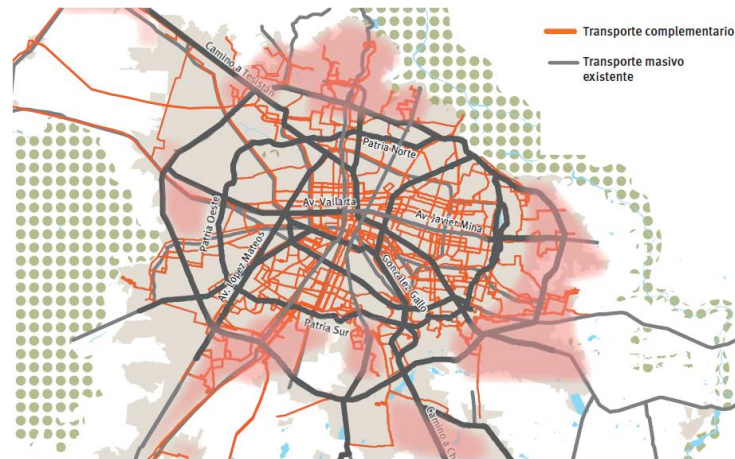
La propuesta que en 2011 hiciera la consultora inglesa (Steer Davies), apostaba por un sistema masivo, un transporte de mediana capacidad y un complementario, como se observa en las imágenes 4.1 y 4.2.

Imagen 4.1. Red de transporte público de alta y mediana capacidad



Fuente: Steer Davies, 2011:34

Imagen 4.2. Red de transporte público complementario y zonas de alimentación



Fuente: Steer Davies, 2011:35

La visión sistémica es clave para comprender el entramado de la toma de decisiones vinculadas a los aspectos mencionados anteriormente, pues permite comprender la manera en que se despliegan en el territorio los diversos tipos de transporte público.

Por un lado, los subsistemas de Tren Eléctrico Urbano, que a su vez contienen subsistemas como el caso de las líneas 1, 2 y 3, así como el sistema el BRT, con los subsistemas de la L1BRT o el Peribús.

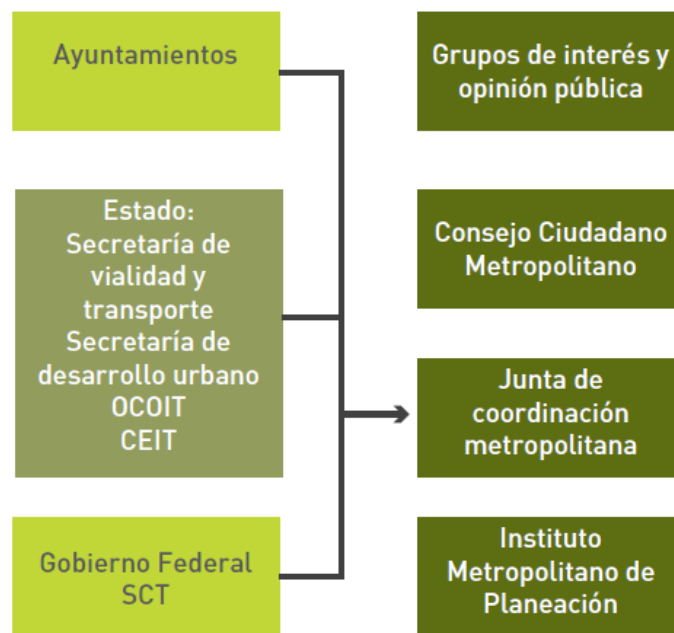
Por el otro lado, se trata del subsistema de las decisiones del transporte masivo, pues forman parte, del sistema de transporte público, que a su vez pertenece al sistema de movilidad urbana.

El subsistema de transporte masivo atiende alrededor del 10% de los viajes en transporte público de la ZMG, y se aspira que ronde el 15% con la L3TEU y al 25% integrando al Peribús. Por su parte, el sistema de transporte privado sigue incrementándose, pues tan sólo del año 2010 al 2015, un total de 301,871 autos se incorporaron al parque vehicular de la ZMG.

Lo que se deduce de los párrafos precedentes es que resulta fundamental considerar el análisis de las decisiones de movilidad urbana insertas en los sistemas del que forman parte, si se aspira a incrementar su comprensión, considerando elementos de jure y de facto, e integrando la perspectiva histórica.

La imagen 4.3 presenta la estructura organizacional que se tenía en 2011 en la ZMG, en la que se consideraba, del lado izquierdo, a los 3 ámbitos de gobierno en materia de movilidad urbana: los ayuntamientos, el gobierno estatal a través de las secretarías de vialidad y desarrollo urbano; los órganos técnicos como el OCOIT y el CEIT. En el caso del gobierno federal, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT). Mientras que del lado derecho de dicho esquema, se ubica a los grupos de interés y opinión pública, el Concejo Ciudadano Metropolitano, la Junta de Coordinación Metropolitana, que es donde confluyen todos, y por último, el Instituto Metropolitano de Planeación.

Imagen 4.3. Estructura Institucional propuesta para planeación urbana y de la movilidad



Fuente: Steer Davies, 2011:48

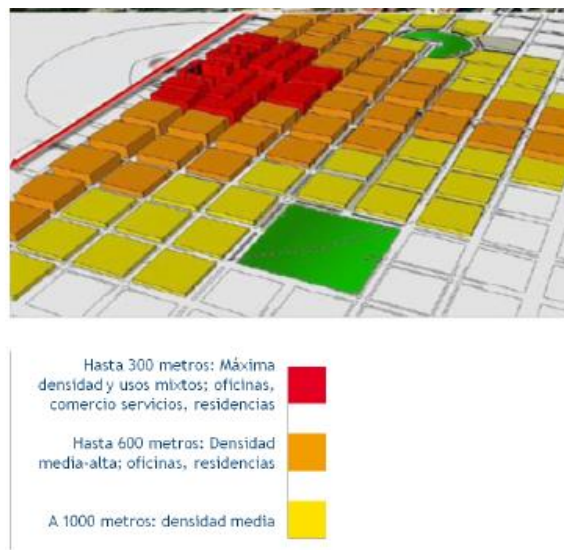
La propuesta institucional para la planeación urbana y de la movilidad (imagen 4.3), estuvo aparejada de cambios respecto de la estructura organizacional que operaba en el año de la publicación. Los casos de OCOIT y CEIT, son un muestra de de ello, pues en 2008, los funcionarios de dichas instituciones operaron el proceso de la L1BRT, pero en el año 2013

pasaron a integrar lo que se conoce como el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, que funcionó durante algún tiempo, pero fue extinto cinco años después, mediante el decreto 27212/LXII/18.

En ese lapso también se ajustaron las atribuciones de la Secretaría de Movilidad, que pasó a ser Secretaría del Transporte, de la que se desvincularon los agentes viales, cuyo responsabilidad pasó a la fiscalía general del Estado, ente otros cambios a nivel institucional con las dependencias presentadas en la imagen 4.3.

En la imagen 4.4. se presenta la modificación sugerida a los esquemas de densificación con base en la implementación del transporte masivo, es decir; la visión de transporte público anclada a desarrollo de vivienda en la ciudad. En la imagen se coloca en color rojo la zona más cercana a las estaciones de transporte público (hasta 300 metros) a la que se asigna uso de suelo mixto: oficinas, servicios, comercio y residencial, con una máxima densidad; en color naranja (hasta 600 metros) con densidad media alta con uso residencial y para oficinas; en color amarillo (a 1,000 metros) densidad media. Lo anterior, tiene implicaciones en los usos del suelo y precios de los terrenos, lo que a su vez tiene otras implicaciones, como se explicará en el siguiente capítulo.

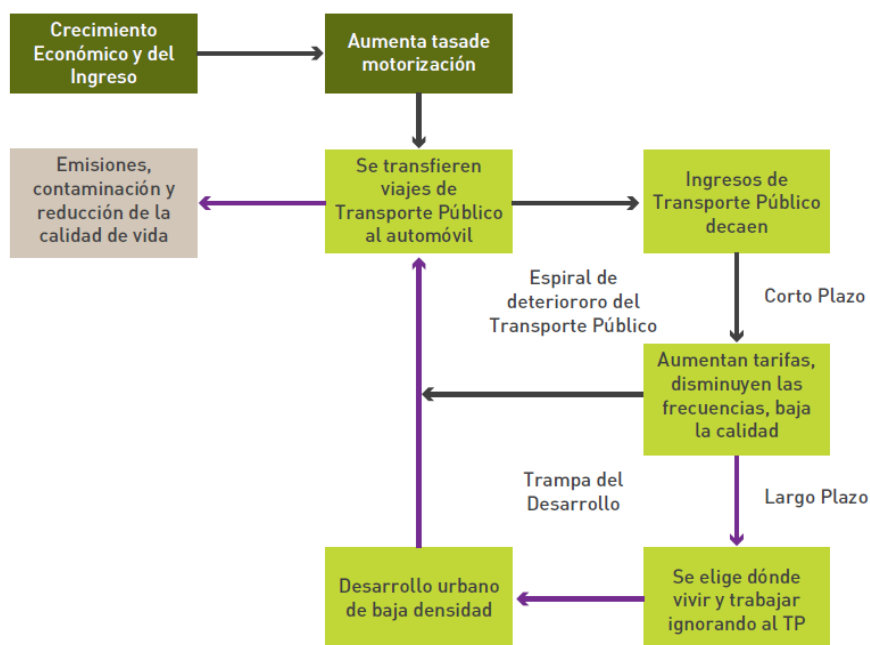
Imagen 4.4. Esquemas de densificación de transporte masivo



Fuente: Steer Davies, 2011:41

La perspectiva del desarrollo es importante dentro de los proyectos y políticas de movilidad urbana. El problema surge cuando se asume que la visión de desarrollo hegemónica es única, pues anulan las restantes. En la imagen 4.5, se presenta el esquema denominado “Trampa del desarrollo” (Steer, D. 2011), que se apalanca en la idea de que ciudad desarrollada debe contar con un sistema de transporte público eficiente, pues la ausencia de éste genera desarrollo urbano de baja densidad. Por lo anterior, conviene distinguir la perspectiva desarrollista que da soporte.

Imagen 4.5. Trampa del desarrollo



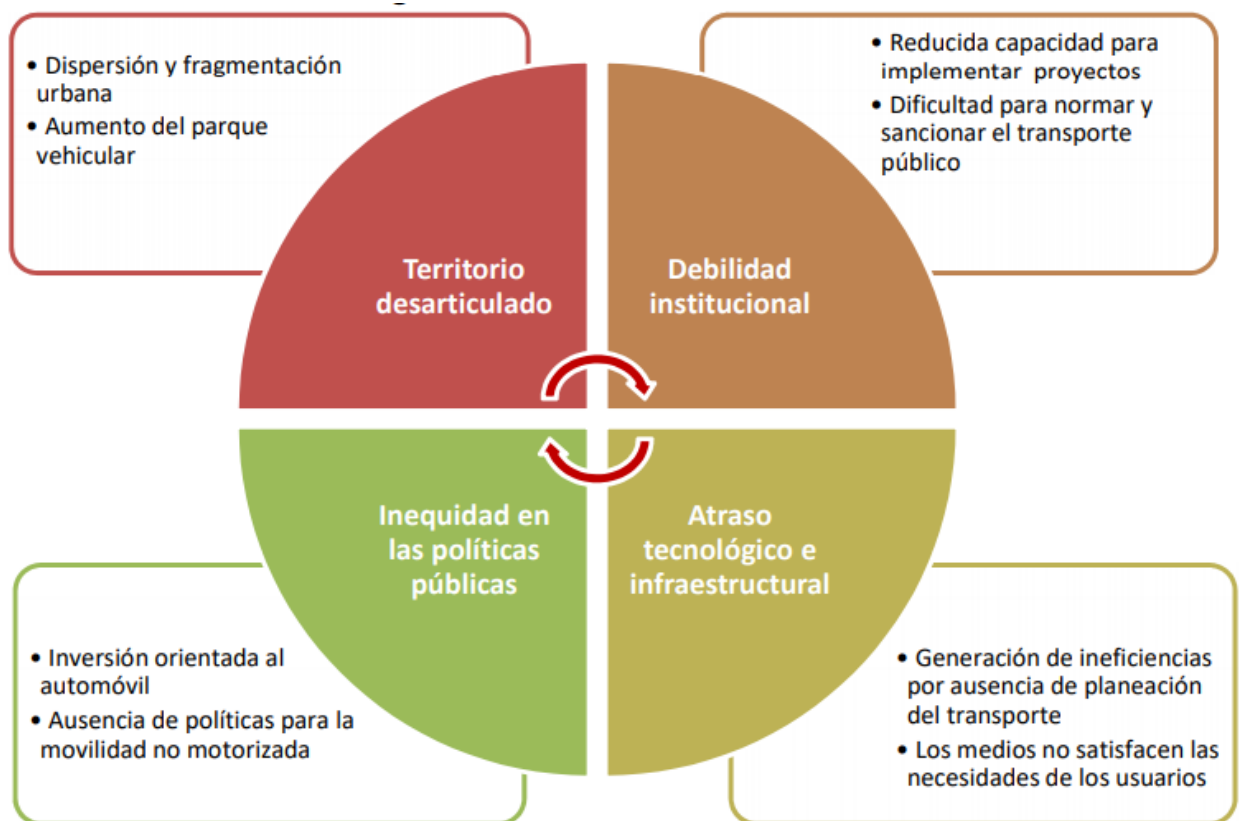
Fuente: Steers Davies, 2016:10

Las causas que autoridades estatales le atribuyen a la problemática de movilidad, refleja la forma en que la conciben, su visión y enfoque. Si el diagnóstico a la problemática de movilidad se refiere al “congestionamiento vial, contaminación, deterioro del sistema de Transporte Público”, las acusas de fondo son: “territorio desarticulado, debilidad

institucional, inequidad de políticas públicas y atraso tecnológico” (IMTJ, 2016:12), como lo muestra el gráfico 4.5.

Sin embargo, desde una perspectiva crítica, como se plantea en el apartado teórico, todas las causas señaladas en el gráfico 4.5, se quedan en las superestructuras, y no tocan la macroestructura. Lo que en otras palabras, forma parte de una visión que conforma el bloque histórico y reproduce una visión hegemónica, pues en este caso, ante un problemática como la de movilidad urbana, se recurre a visiones y explicaciones que se ensamblan y se corresponden con la macroestructura existente.

Imagen 4.6. Causas de fondo de la problemática de movilidad



Fuente: IMTJ, 2016:12

Los problemas o causas de fondo, como lo señala la imagen 4.6, están muy claras desde la perspectiva técnica y de planeación de los órganos competentes para ello, aunque en realidad signifique cierto gatopardismo técnico⁷¹, que se abordará al analizar las narrativas. Lo anterior, aplica también a las 10 estrategias de movilidad presentadas en el documento (IMTJ:2016).

En otro orden de ideas y para cerrar el presente apartado, se retoma una última reflexión al observar que, de manera contemporánea a los casos elegidos, en la ZMG⁷² se registró una considerable cantidad de acciones y decisiones vinculadas a la movilidad urbana. El Plan de Ordenamiento territorial publicado por el Instituto Metropolitano de Planeación publicado en 2016, en realidad abordó el tema de la movilidad urbana, lo que apunta a la ineludible vinculación de dichos elementos.

Unos años antes, Rehovot (2010) había realizado el estudio para la E2BRT; en 2011 se presenta el estudio de Steer Davies. Posteriormente, se publican diversos ordenamientos legales como la ley de movilidad y transporte (2013), sus normas, reglamentos y manuales (2016). En 2018 se publica el libro blanco de la L3TEU. Por citar algunos casos.

Los contenidos de dichos documentos reflejan una visión de desarrollo anclado en un modelo de producción hegemónico. Lo anterior, deja fuera de cuestionamiento el hecho de que el transporte público sea visto predominantemente desde la perspectiva de la rentabilidad económica, desplazando a segundo término la de la prestación de un servicio

⁷¹ Tendencia a cambiar en la forma para no cambiar en el fondo, se alude al gatopardismo técnico, porque en materia de decisiones de movilidad es recurrente respaldar cualquier decisión que se quiera tomar, argumentando que “obedece a criterios técnicos”, cuando en el mejor de los casos, “lo técnico” implica una postura subyacente del enfoque dicotómico y tripartita explicado en este documento; mientras que en el escenario menos favorable, termina subordinándose a las premisas y criterios expuestos en esta tesis.

⁷² En el Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM) se utiliza el concepto utilizado por el Congreso del Estado de Jalisco de “Área Metropolitana de Guadalajara (AMG)” como sinónimo del empleado por SEDESOL/CONAPO/INEGI de “Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG)”, pues en ambos se asocia la planeación del espacio urbano con el rural, así como el desarrollo del territorio. (ojo meter aclaración de ZMG sugerida en asesorías).

público. Se naturaliza la visión hegemónica anclada a un modelo de desarrollo que a su vez de ensambla con el entramado de ordenación territorial y de planeación urbana generando un bloque histórico.

4.5. Generalidades de la Etapa II BRT

El Macrobús o Bus de tránsito rápido (BRT) por sus siglas en inglés, es un sistema que a nivel mundial es liderada por países latinoamericanos como Brasil y Colombia, especialmente a partir de los años 70's. Aunque también existen en casi dos decenas de ciudades del subcontinente, entre ellos se encuentran además de los mencionados: Chile, Perú, Guatemala y México con al menos tres ciudades: Cd Mx, León y Guadalajara. (Díaz, B. 2011)

Conocer las generalidades de la decisión respecto de la Etapa 2 del sistema de tránsito rápido (E2BRT) implica comprender que se trata de un sistema, es decir, se trata de un término utilizado para denominar “una amplia variedad de soluciones de transporte basada en autobuses (...) de alta capacidad respecto al servicio tradicional” (Díaz, B. 2011:107). Entre sus características generales se encuentran: destinar carriles exclusivos o incluso calles solo para camiones del sistema, señalización e infraestructura de estaciones, terminales y adecuaciones para el abordaje rápido (Díaz, B. 2011).

La alineación del sistema BRT o Macrobús de Guadalajara, con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) y con el Plan Estatal de Desarrollo (PED) se presenta en el Manual de la Dirección de Macrobús, publicado por el Sistema de Tren Eléctrico Urbano (Siteur, 2012)⁷³ que es la instancia de gobierno rectora de los sistemas de transporte masivo en la ZMG.

En dicho documento se alude al PND 2007-2012, que a su vez estaba sustentado en gran medida por la perspectiva a futuro que se tendría para 2030 (Siteur, 2012). Es el objetivo 14 de la sección 2.10, correspondiente al eje 2, de los cinco ejes⁷⁴ en que está dividido el PND, donde se lee: “incrementar la cobertura, calidad y competitividad de la

⁷³ Publicado el 30 de agosto de 2012, es decir, después de las elecciones a gobernador en julio de ese año y antes de la toma de posesión el 1ro de marzo de 2013.

⁷⁴ Se trata de los siguientes: “1. Estado de Derecho y seguridad. 2. Economía competitiva y generadora de empleos. 3. Igualdad de oportunidades. 4. Sustentabilidad ambiental. 5. Democracia efectiva y política exterior responsable” (Siteur, 2012:2).

infraestructura... en los sectores de comunicaciones y transportes tanto a nivel nacional como regional, a fin de que los mexicanos puedan comunicarse y trasladarse de manera ágil y oportuna en todo el país y con el mundo” (Siteur, 2012:3).

El plan estatal de desarrollo se alude tanto al tren eléctrico como al Macrobús, en el proyecto especial <Movilidad en Jalisco>, estrategia 20 de la sección dedicada a programas especiales (Siteur, 2012). En dicho apartado se señala:

“El Gobierno de Jalisco generará acciones y estrategias tendientes a garantizar el desplazamiento de personas con mayor rapidez y frecuencia, frente a mayores distancias, con un profundo respeto hacia el medio ambiente y, para generar seguridad y comodidad, dando preferencia en la vialidad en el siguiente orden de prioridad, 1. Peatón, 2. Ciclista, 3. Transporte público y 4. Transporte particular. Se desarrollará la planeación y el diseño de las rutas del servicio de transporte público, así como acciones que promuevan el desarrollo y ejecución de la operación, supervisión y control del mismo; además de realizar estudios y análisis para modificar y adecuar la infraestructura vial a las necesidades urbanas y rurales. Asimismo, se trabajará en la instalación y el mantenimiento de dispositivos de control de tráfico, buscando una señalización permanente y visible tanto horizontal como vertical, para agilizar la circulación. Será de relevancia despertar la conciencia en la sociedad sobre la utilización de las vialidades y en el respeto a la normatividad vigente”.

(Siteur, 2012:3)

En la estructura de Siteur se coordinan las unidades de Tren Eléctrico, Macrobús y Pretren, que en conjunto “atienden diariamente en promedio a 340 mil pasajeros en la ZMG que representan el 12.2% de los pasajeros que utilizan transporte colectivo público” (Siteur, 2012:4). Luego de que se integrara Macrobús al sistema Siteur en 2009, se gestó la paulatina consolidación del modelo corporativo, pues fue ese año cuando “da inicio la transformación de servicio público especializado para movilidad general bajo concepto corporativo.” (Siteur: 2012:4)

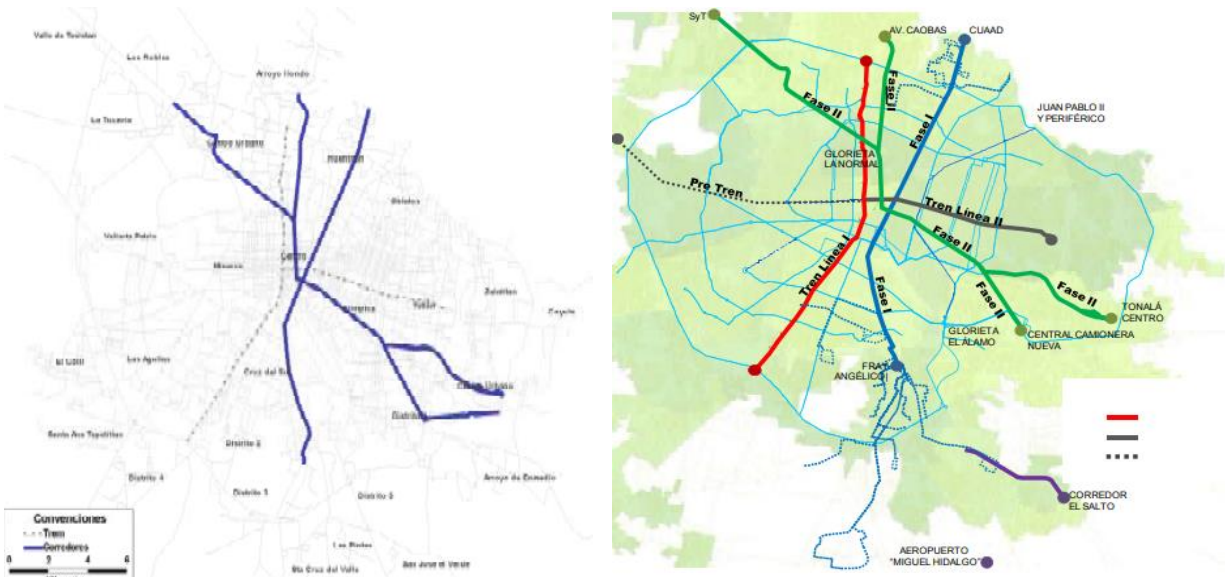
La línea Uno de BRT, cuya construcción arrancó el 29 de febrero de 2008 comenzó a operar un año después, el 10 de marzo de 2009, incluye 16 kilómetros y 27 paradas sobre la Calzada Independencia y Gobernador Curiel, es decir, tiene una orientación de conexión

norte sur de la ciudad. “(...) Cuenta con 41 autobuses articulados, con capacidad para 160 personas cada uno, y 103 unidades alimentadoras.” (Díaz, B. 2011:107)

“Jalisco ha invertido ya cerca de mil millones de pesos en la línea 1, (...); ésta se construyó en un tiempo récord de un año y fue inaugurada el 10 de marzo de 2009 por el presidente Calderón; actualmente opera con éxito. Hay que decir que con una décima parte de la inversión requerida para el tren ligero (que es el metro tapatío) se están logrando resultados cercanos a la movilidad de éste.” (Taylor, 2011:104)

Las citas y párrafos anteriores reflejan el conjunto de decisiones previas a la decisión de construir la Etapa 2 de Macrobus (E2BRT), que se realizó justo un año después de haber arrancado la L1BRT. A continuación, se presenta la Imagen 4.7 del trazo correspondiente a dicha etapa.

Imagen 4.7. Trazo Etapa II Macrobus y del sistema masivo



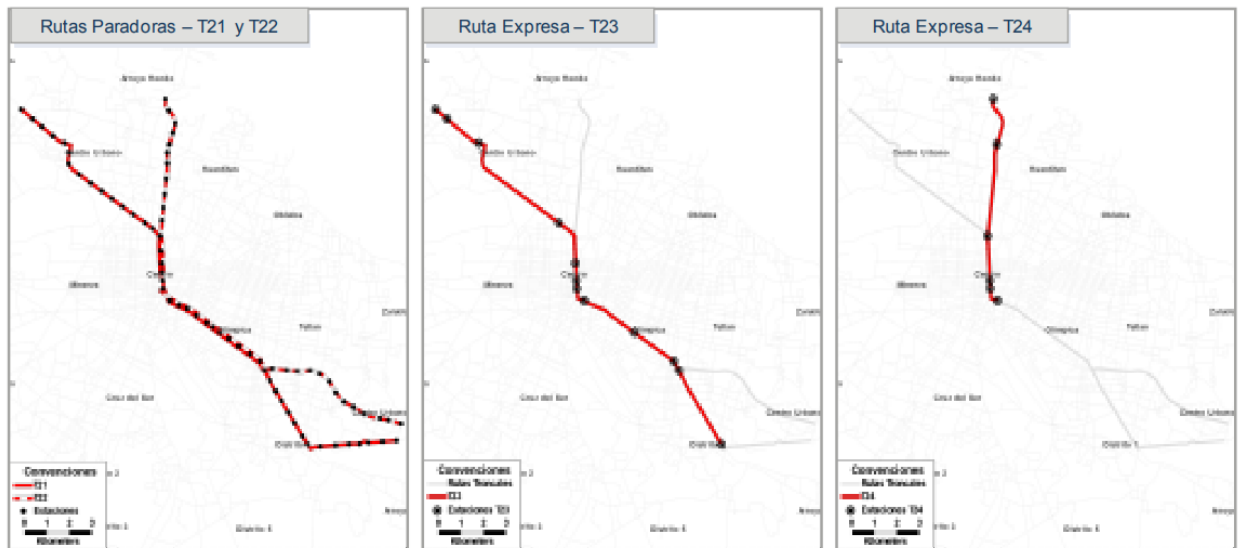
Fuente: Tomado de Rehovot, 2009: 117 y 154

En la imagen 4.7 se presenta del lado izquierdo la propuesta del sistema Macrobus combinando con la L1 que ya funciona, con la ampliación de la etapa II, todas en color azul. Mientras tanto, del lado derecho, se aprecia la línea 1 del Macrobus en color azul, en color rojo la línea uno del tren eléctrico urbano, en morado la línea dos del mismo tren y en color verde, se observa el trazo propuesto para la etapa dos de Macrobus o BRT (E2BRT).

Se debe resaltar de la L1BRT que su “(...) construcción se desarrolló bajo el esquema de obra pública con recursos fiscales y su operación se concesionó, en lo relativo al material rodante y todos sus servicios y el sistema de cobro o recaudo electrónico multimodal, en forma independiente, el cual opera exitosamente en la Ciudad de Guadalajara.” (Rehovot, 2009:128)

El proyecto de la E2BRT se concibe como “un Proyecto de Infraestructura de Transporte Masivo, bajo la opción tecnológica de Sistemas de Autobuses o <Buses> Rápidos Troncales <BRTs> y Terminales o Centros de Transferencia Intermodal” (Rehovot, 2009:127). Es decir, la etapa II BRT consta en realidad de 4 cuatro rutas (imagen 4.8), dos convencionales o paradoras y dos rutas express, como se muestra a continuación.

Imagen 4.8. Las 4 Rutas diseñadas de la fase II (2 paradoras y 2 expreso)



Fuente: Tomado de Rehovot, 2009: 157

El análisis costo beneficio (ACB) fue realizado por la Corporación Rehovot S.A. de C.V., en el que se describe a detalle el proyecto y explica este sistema se complementa con las opciones existentes de transporte masivo “(...) La troncal FASE II pretende vincularse en un sistema de movilidad de transporte público con otros modos como la FASE I de Macrobus y las dos líneas de Tren Ligero Urbano.” (Rehovot, 2009:7)

Dentro de los aspectos del proyecto se menciona lo siguiente:

“La Zona Metropolitana de Guadalajara genera 9.7 millones de viajes diarios, de los cuales el transporte colectivo integrado por 5,000 unidades de transporte convencional - 12 metros⁷⁵- mueve al 28.3% del total. La estructura del modelo de transporte se ha mantenido inamovible desde hace prácticamente 40 años y la realidad operativa es el resultado de una inercia histórica que responde a presiones gremio-políticas y no necesariamente a las necesidades de mercado, con una superposición de rutas y servicios de baja eficiencia”

(Rehovot, 2009:8)

En este apartado es importante resaltar la preeminencia del “mercado” como el elemento que aparentemente justifica el estudio e intervención presentado por Rehovot, es decir, esa es la premisa del consultor que permea en documentos que terminan convirtiéndose en referentes de la toma de decisiones de funcionarios públicos, cuya premisa formal es la de atender las necesidades sociales, no las del mercado.

Ambos casos obedecen a un esquema que ha sido esbozado en diferentes documentos, el texto (Jalisco, 2011) refleja la intención que desde entonces se tenía por parte de autoridades estatales de combinar diversos modos de transporte para el sistema de transporte público en la ZMG. En ese sentido, al menos el trazo estaba considerado, aunque pudiera abrirse la discusión respecto al modo elegido de transporte masivo, pues dichas modalidades formaban parte de un sistema o conjunto de decisiones más amplio en materia de transporte público.

⁷⁵ De longitud

Es dicho documento se refieren tanto las líneas de tren eléctrico urbano, de BRT, así como un tren suburbano que conectaría: “Pinar de la venta-el centro de Guadalajara-Santa cruz de las flores y el Verde” (Jalisco, 2011:81-82). Mientras que en otro apartado del mismo texto se señala “buscamos pasar de una red de 24 kilómetros a otra de 115, y de 200 mil usuarios a cerca de un millón diarios en el transporte público” (Jalisco, 2011:104)

En 2008⁷⁶ se confiere autoridad para que las concesiones del Siteur vinculadas al transporte público incluidos los sistemas alimentadores “trasciendan su vigencia al término de la administración pública estatal 2007-2012, hasta por un período de 15 años”, con la intención de darle “certidumbre jurídica para la realización de una inversión a largo plazo (...)” (Rehovot, 2012:124). En la imagen 4.9 se presentan de manera punteada las rutas alimentadoras de la L1 de Macrobus, así como las correspondientes a la etapa II de BRT.

Imagen 4.9. Rutas de las fases I y II con sus respectivas rutas alimentadoras



Fuente: Tomado de Rehovot, 2009: 159

En el ACB de Rehovot (2012), se alude a que la convocatoria pública había fallado de manera satisfactoria a favor de Macrobus S.A de C.V. para el caso del corredor independencia, lo que abona a la “<rectoría económica del Estado>, que constituye el ejercicio de la

⁷⁶ Con el decreto 22214/LVIII/08, de fecha 24 de abril.

responsabilidad gubernamental en el ámbito económico, ya que promueve, induce y orienta la acción administrativa hacia los objetivos del desarrollo, lo que hace mediante instrumentos y políticas, como la sustentada en el proyecto de <Movilidad Urbana>.” (Rehovot, 2012:125)

Se presentaron dos iniciativas para reformar la Ley de los servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte, además de proponer fusionar los organismos orientados a la prestación de servicio de transporte público con la idea de:

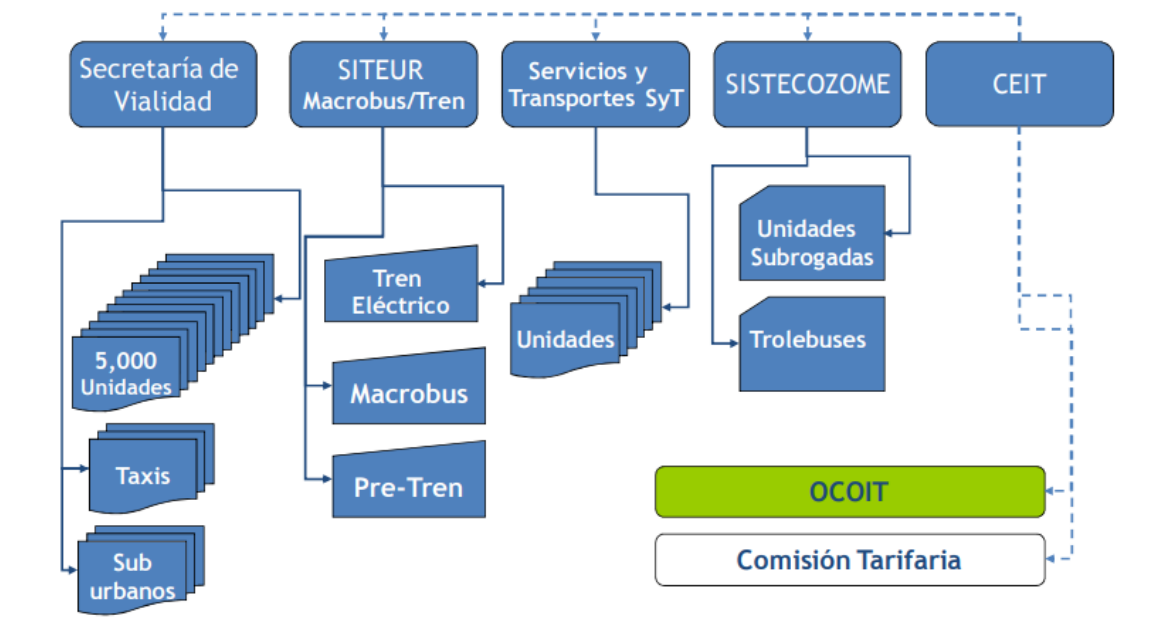
“crear mayor cohesión y unidad en la toma de decisiones que favorezcan la implementación de los sistemas que mejoren beneficios que aporten a la sociedad en su conjunto (...). Por otra parte, se encuentra en estudio una tercera iniciativa de ley que busca concesionar tres corredores más que estarían conectados con el tren eléctrico urbano para constituir una red más amplia (...)” (Rehovot, 2009:125)

Dos aspectos importantes en el ámbito legislativo que se registran en 2008, por un lado, ese año entró en vigor a nivel nacional, la nueva ley para regular el financiamiento de diversos proyectos de Asociaciones Público Privadas (APP), además de que se autorizó en el congreso local un paquete de proyectos de participación social (PPS), “para el financiamiento de las obras del Macrobús para la FASE II y FASE III hasta por un plazo de 17 años, bajo el “Proyecto de Movilidad y Renovación Urbana”. (Rehovot, 2009:125) Por otro lado, el 10 de abril de ese mismo año, se publicó la Ley de proyectos de inversión y Prestación de Servicios del Estado de Jalisco y sus municipios (PIPS), en la que se establece que la duración de los proyectos deberá tener un rango de 5 a 35 años. (Rehovot, 2009)

El 07 de abril de 2009 se publica el periódico oficial el decreto 22629/XVIII/09, el proyecto de movilidad y renovación urbana, en el que, entre otras cosas, se solicita al Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) 2 mil 500 millones de pesos, ajustándose a las reglas de operación y alineados con el Programa Federal de Apoyo al Transporte Masivo (PROTRAM). (Rehovot, 2009)

En el documento ACB se presentan diversos elementos vinculados a los derechos de vía, a la factibilidad legal para la cancelación de permisos de transporte público, manifestación de impacto ambiental, así como elementos de soporte técnico, social, legal e institucional de la fase II del Macrobús, denominado “proyecto de movilidad y renovación urbana” (Rehovot, 2009). Su estructura institucional (véase imagen 4.10) estaba apalancada por algunos de los organismos presentados anteriormente (imagen 4.3).

Imagen 4.10. Andamiaje institucional de transporte en la ZMG



Fuente: Tomada de Rehovot, 2009:130

Para los efectos de esta investigación, tal como se explicó en el capítulo metodológico, habría que complementar este andamiaje institucional, con actores de las cinco vertientes sugeridas; es decir, el poder ejecutivo al menos en dos ámbitos, que incluiría los alcaldes de Tlaquepaque, Miguel Castro Reynoso; de Guadalajara, Jorge Aristóteles Sandoval y Héctor Vielma Ordoñez, de Zapopan. Actores del gobierno federal vinculados a la gestión de los recursos como FONADIN o Banobras. Los legisladores locales de la Comisión de Vialidad, como Enrique Aubry de Castro Palomino, quien presidía dicha comisión en el Congreso de Jalisco. Miembros de la sociedad civil organizada e incluso periodistas que conocen del tema, así como académicos. Además de los empresarios del sector inmobiliario y del ramo transportista. Los resultados de dicha incursión se presentarán en el capítulo cinco de esta tesis.

Un elemento que tiene relevancia por las ventajas que esgrimían quienes defendían la puesta en marcha de la E2BRT lo conformaba el bajo costo que requería si se compara con la inversión de se tendría que hacer para el tren ligero, pues se refería que con una décima parte de la inversión en tren ligero se podrá lograr una mayor cantidad de viajes o al menos igualar. Por lo que incluye a continuación, el desglose del costo total de la Etapa II de BRT.

Tabla 4.3. Costo total de la Fase II BRT

OPERACION MACROBUS	FASE II	
Kilomentos	38.5	
ACCIONES	DIAGONAL ZAPOPAN-TONALA-CENTRAL CAMIONERA	
ESTUDIOS Y PROYECTOS	ANEXO 1 ESTUDIOS Y PROYECTOS	39,000,000
ADQUISICION DE TERRENOS, DERECHO DE VIA, PATIOS GUARDADO, TALLERES Y OFICINAS	TERRENO TONALA	30,000,000
	TERRENO CENTRAL CAMIONERA	80,000,000
	TERRENO TONALA	2,000,000
INFRAESTRUCTURA CARRIL CONFINADO ESTACIONES CAMELLON, PUENTES PEATONALES, PUENTES BRT, CARRIL ANEXO EN CARRETERA, CUBIERTAS EN ESTACIONES DE TRANSFERENCIA, EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS, TALLERES, PATIOS DE GUARDADO	ANEXO 2 CARRIL CONFINADO	635,250,000
	ESTACIONES (50)	350,000,000
	AMPLIACION PUENTE RIO NILO	10,000,000
	TUNEL PEATONAL FEDERALISMO Y A. CAMACHO	15,000,000
	PUENTE CENTRAL CAMIONERA	170,000,000
	4 EDIFICIOS Y PATIOS DE GUARDADO	310,000,000
	CUBIERTAS TRANSFERENCIAS	15,000,000
INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA SANITARIA	ACONDICIONAMIENTO DE DRENAJES,	115,500,000
	LINEAS ELECTRICAS, AGUA POTABLE, EQUIPOS Y REDES	
CUARTO DE CONTROL DEL SISTEMA	COMPLEMENTARIAS A CUARTO DE CONTROL	5,000,000
SOCIALIZACIÓN Y DIFUSIÓN		42,000,000
TOTAL		1,818,750,000
COSTO POR KILOMETRO		47,240,260
REHABILITACION E IMAGEN	FASE II	
INFRAESTRUCTURA SUBTERRANEA	FIBRA OPTICA, DUCTOS, CANALIZACIONES, TRANSICIONES DE SERVICIOS	291,000,000
	REHABILITACION Y RECUPERACION DE BANQUETAS Y CONSTRUCCION DE CICLOVIAS	269,500,000
TOTAL		560,500,000
COSTO POR KILOMETRO		14,558,442
TOTAL POR FASE		2,379,250,000
Costo por Kilometro		61,798,701

Fuente: Tomado de Rehovot, 2009:135

Tabla 4.3.B Anexo del Costo total de la Fase II BRT

Operación	Año 2009 (original)	Costos de 2009 a valores del año 2020 ⁷⁷
Sub-Total	1,818,750,000	2,776,867,500
Costo por kilómetro	47,240,260	72,126,429
Rehabilitación e imagen		
Sub-Total	560,500,000	855,771,400
Costo por kilómetro	14,558,442	22,227,829
Total por Fase II:	2,379,250,000	3,632,638,900
Por kilómetro	61,798,701	94,354,257

Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI para el cálculo del índice general de la inflación (con año base julio de 2018 igual a 100), de acuerdo con el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), sin considerar los subíndices y la ponderación de la inflación subyacente y la no subyacente. Se tomó de referencia el mes de julio, tanto del año en que se publicó el estudio Rehovot (2009) y el mismo mes del año 2020.

Dentro de los beneficios en tiempos de traslados mencionados en ACB se menciona la mayor velocidad crucero, mejor oferta de transporte público en el sentido de atender con mejor eficacia las necesidades origen destino, disminución de siniestralidad y priorización del transporte público sobre transporte particular.

Esta propuesta que impulsó el gobierno estatal entre 2008 y 2010, pero que se echó para atrás en una reunión con personal de Banobras y FONADIN, como lo dio a conocer Emilio

⁷⁷ Se refiere al cálculo del presupuesto deflactado al año 2020.

González Márquez, gobernador de Jalisco, mediante un comunicado de prensa⁷⁸ el 27 de octubre de 2010 y al siguiente día fue primera plana en todos periódicos locales⁷⁹, como se muestra a continuación (véase imagen 4.11).

Imagen 4.11. Primera plana en los periódicos locales sobre E2BRT



El proyecto de la E2BRT que llevó al menos tres años de gestiones por parte del ejecutivo estatal y sus organismos institucionales se detuvo, lo que se dio a conocer ampliamente en los medios de comunicación local el 28 de octubre de 2010 y los días que siguieron. Para los efectos de esta tesis, dicho proyecto se vino abajo, no por aspectos técnicos, sino por una combinación de criterios decisionales que se retomará y explicará con las narrativas de los actores involucrados, en el capítulo 5.

⁷⁸ Se puede consultar el boletín de prensa enviado ese día en el siguiente link: http://noticiasdelgobiernodejalisco.blogspot.com/2010/10/comunicado-de-prensa_27.html

⁷⁹ Para mayor información se puede consultar este enlace <http://hemeroteca.informador.com.mx/> y colocar la fecha del 28 de octubre de 2010.

4.6. Generalidades de la L3TEU

El tren eléctrico urbano (TEU) es un sistema mundial de transporte masivo estrechamente vinculado al metro, como una adaptación de este, cuyos antecedentes se remiten a las ciudades más importantes del mundo que se remontan al siglo XIX.

Lo que hoy conocemos en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) como el sistema de tren eléctrico urbano tuvo dos inicios, de manera general comenzó prácticamente desde los años 70's, con la construcción del túnel y de la calzada Federalismo; el 27 de junio de 1976 el presidente Luis Echeverría Álvarez inauguró la entrada en funcionamiento de los trolebuses provenientes de Chicago, que transitaban por algunas estaciones subterráneas y otras sobre la superficie, lo que ahora conocemos como la línea uno del tren ligero.

Las obras de la L1TEU de manera específica iniciaron en marzo de 1988, "y en agosto del mismo año llegaron las primeras unidades de trenes fabricadas por la empresa mexicana constructora nacional de carros de Ferrocarril S.A. de C.V." (SCT, 2018:16) En marzo de 1989, el gobernador del Estado dio a conocer que contaban con un "plan para la construcción de cuatro líneas más para complementar una red de 85 kilómetros" (SCT, 2018:16)

La L1TEU fue inaugurada el 1ro, de septiembre del 1989, por el presidente Carlos Salinas de Gortari, el exgobernador de Jalisco Enrique Álvarez del Castillo, y el gobernador en turno, Guillermo Cosío Vidaurri. Dicha línea cuenta con 15.5 kilómetros y 19 estaciones, que unen al periférico norte con el periférico sur y conectan a los municipios de Guadalajara, Zapopan y Tlaquepaque. (Díaz, B. 2011:100-101)

El año 2014 comenzó la ampliación de un kilómetro de la L1TEU, con la estación auditorio, ubicada en Zapopan y en el extremo norte de la línea que se inauguró en noviembre de 2018. Con dichos trabajos la L1TEU cuenta con 20 estaciones y se extiende por 16.5 kilómetros.

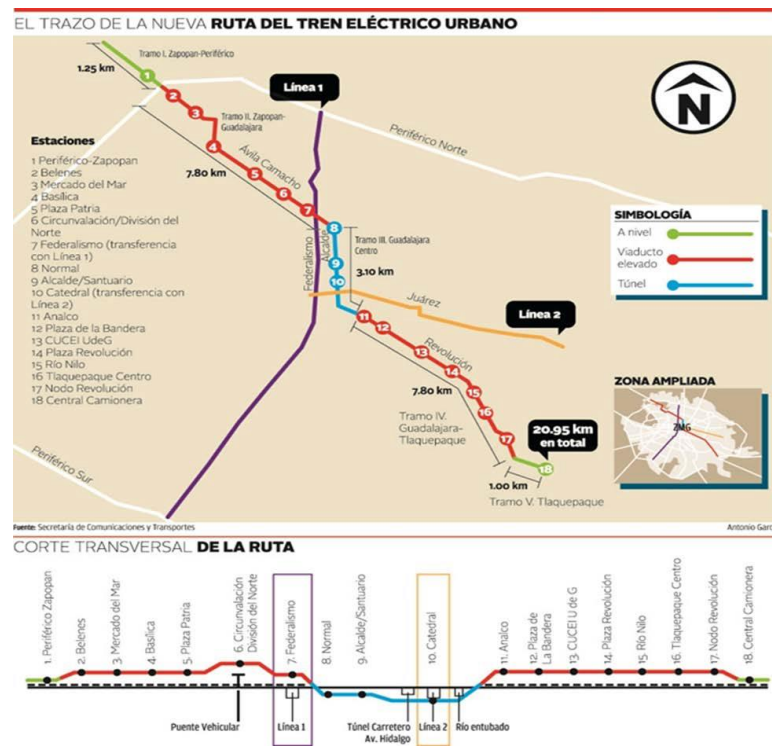
La línea 2 (L2TEU) comenzó su construcción en enero de 1992 y fue inaugurada el 1 de julio de 1994, por Carlos Salinas de Gortari y el gobernador Carlos Rivera Aceves, tiene una extensión de 8.5 kilómetros con 10 estaciones subterráneas que corren bajo la avenida Javier Mina del centro al oriente de la ciudad de Guadalajara. (Díaz, B. 2011; y SCT, 2018)

El 5 de enero de 2007, fue inaugurado el Pretren como “un sistema de transporte alimentador” del sistema de tren eléctrico urbano. (Díaz, B. 2011:101). Dicho sistema alimentador está presente en prácticamente todos los sistemas de transporte masivo.

La línea 3 (L3TEU) comenzó su construcción en julio de 2014 y se estima que comience a funcionar en el año 2020. Contempla un total de 18 estaciones, 5 subterráneas y 13 elevadas, una longitud de 20.9 kms y 5.5 de túnel. En las estaciones federalismo y catedral se conectará con las líneas uno y dos TEU, respectivamente. Se calcularon un total de 18 trenes con una longitud de casi 30 metros de largo y una capacidad para 500 pasajeros, 100 sentados y 400 parados. (SCT, 2018)

La imagen 4.12, muestra las líneas y estaciones de la L3TEU, de acuerdo con el proyecto ejecutivo. Es decir, se trata de un recorrido denominado “corredor vial metropolitano diagonal” (SCT, 2018:5) que parte de Zapopan, atraviesa Guadalajara y concluye en la central camionera, ubicada en Tlaquepaque.

Imagen 4.12. Trazo de las rutas del TEU



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2018:5

Las unidades administrativas responsables de planear y ejecutar este proyecto por parte del gobierno federal son: SCT, subsecretaría de transporte, dirección general de transporte ferroviario y multimodal, oficialía mayor, unidad de asuntos jurídicos, coordinación general de centros y dirección general del centro SCT Jalisco. (SCT, 2018)

Las empresas SENERMEX, ingeniería y sistemas S.A. de C.V. y Transconsult, consultoría en tránsito y transporte S.C. realizaron los “estudios de pre-inversión relacionados con el análisis de factibilidad técnica, económica, financiera, legal y ambiental, análisis costo beneficio, anteproyecto y proyecto ejecutivo para los servicios de transporte masivo de pasajeros de tren ligero (...)” (SCT: 2018:18)

El marco normativo aplicable a la L3TEU denominado por el gobierno federal Ampliación del sistema de tren eléctrico urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara, considera: 2 constituciones: una federal⁸⁰ y otra estatal; 23 leyes: 20 federales⁸¹ y 3 estatales⁸²; 20 reglamentos, 13 federales, 3 estatales⁸³ y 4 municipales⁸⁴, 2 acuerdos federales

⁸⁰ “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (publicada en el Diario Oficial de la Federación (en adelante, el “DOF”) el 05 de febrero de 1917. Última reforma publicada en el DOF, el 24 de febrero de 2017).” (SCT, 2018:20)

⁸¹ “Ley orgánica de la administración pública federal, Ley de planeación, Ley federal de presupuesto y responsabilidad hacendaria (...), Ley reglamentaria de servicio ferroviario (...), Ley de obras públicas (...), Ley de adquisiciones y servicios del sector público (...), Ley sobre la celebración de tratados(...), Ley general de equilibrio ecológico y protección al ambiente (...), Ley federal de transparencia y acceso a la información pública (...), Ley federal de procedimiento administrativo(...), Ley federal de archivos (...), ley de fiscalización y rendición de cuentas (...), Ley de instituciones de seguros y fianzas(...), Ley de la comisión federal de electricidad (...), Ley del servicio público de energía eléctrica (...), Ley del diario oficial de la federación (...), Ley de responsabilidades administrativas (...), Ley sobre monumentos y zonas arqueológicas, artísticos e históricos (...), Ley general de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano (...), Ley general de bienes nacionales.” (SCT, 2018:20-23)

⁸² “Ley orgánica del poder ejecutivo de estado de Jalisco, Ley estatal de equilibrio ecológico y protección al ambiente, Ley de procedimiento administrativo del estado de Jalisco.” (SCT, 2018:27)

⁸³ “Reglamento de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Impacto Ambiental, Explotación de Bancos de Material Geológico, Yacimientos Pétreos y de Prevención y Control de la Contaminación a la Atmósfera generada por Fuentes Fijas del Estado de Jalisco, reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente para el Desarrollo Sustentable, Reglamento Interno del Sistema de Tren Eléctrico Urbano.” (SCT, 2018:27)

⁸⁴ “Reglamento de Gestión del Desarrollo Urbano para el Municipio de Guadalajara, Reglamento de Construcciones en el Municipio de Tlaquepaque, Reglamento de Construcciones y Desarrollo Urbano (del Municipio de Zapopan) y Reglamento de Construcción del Municipio de Tonalá, Jalisco.” (SCT; 2018:27-28)

y 20 disposiciones administrativas del ámbito federal. Se alinea con el PND 2013-2018 en el apartado de metas⁸⁵ y líneas de acción⁸⁶ nacionales en donde se incluye el desarrollo y creación de nueva infraestructura, como la del transporte urbano masivo. (SCT, 2018)

El proyecto de L3TEU está incluido también en el programa de inversiones en infraestructura de transporte y comunicaciones, y en el Programa sectorial de comunicaciones y transportes que en la descripción de su objetivo tres menciona que “Sistemas de transporte urbano masivo como trenes ligeros, metros y autobuses articulados, entre otros, tienen la capacidad de mejorar los tiempos de traslado en zonas urbanas, lo cual disminuye costos por horas hombre perdidas, así como de reducir costos ambientales y de salud. (SCT, 2018:32)

En el documento (SCT, 2018) se marca como estrategias y líneas de acción promover la implementación de sistemas integrados que además promuevan la articulación con otros proyectos de transporte masivo. Lo que es retomado aludido en el programa de inversiones en infraestructura de transporte y comunicaciones 2013-2018 y por el Programa Nacional de infraestructura 2014-2018.

En el diagnóstico inicial de la propuesta se señala: “La infraestructura ferroviaria está constituida por 26,727 km de vías, de las cuales 20,722 km forman parte de las vías troncales y sus ramales, en su mayoría concesionada, 4,450 km son vías secundarias y 1,555 km son particulares.” (SCT, 2018:35). Dicho proyecto registró “un monto inicial de inversión por 17,692,771,550.00 M.N” (SCT, 2018:39).

El monto de inversión al año 2020 para el proyecto Ampliación del Sistema de Tren Eléctrico Urbano en la ZMG (ASTEUZMG) es de \$35,410,027,879; informó la Unidad de Inversiones de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, a través de la Dirección general Adjunta de Regulación Económica de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y

⁸⁵ “Objetivo 4.9. Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica, de la Estrategia. Estrategia 4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.” (SCT; 2018:30)

⁸⁶ “Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas. Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.” (SCT; 2018:31)

Multimodal, de la SCT, en respuesta a solicitudes de transparencia realizadas para esta tesis. Este monto contrasta, con los \$2,379,250,000 de lo presupuestado por Rehovot (2009) para la E2BRT, incluso con los \$3,632,638,900 del cálculo deflactado al año 2020.

La cita que se presenta a continuación, desde una visión reduccionista podría señalarse como la muestra de que la decisión de la L3TEU estaba tomada y se ejecutaría; en la perspectiva de esta tesis, es una muestra de que dicha decisión tenía importante avance dentro del conjunto de procesos decisionales o etapas que una propuesta de este tipo conlleva.

“El día 20 de mayo de 2013, se publicó en el *Diario Oficial de la Federación (DOF)*, el Decreto por el que se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, en el que en su meta nacional IV <México Prospero>; objetivo 4.9 <Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica>; estrategia 4.9.1. <Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia>, se ubica el proyecto de la L3TEG.” (SCT; 2018: 40)

El reportaje de investigación (Connectas, 2019)⁸⁷ reveló que en el proceso de la L3TEU, se registraron contratos millonarios privilegiados, amistosos y a sobrecosto, además de la asignación de obras en plazos exprés que incluían a contratistas sin experiencia y diversas irregularidades detectadas por la Auditoría Superior de la Federación (ASF) que se detallan en el documento de más de cien mil caracteres. Este reportaje requirió alrededor de nueve meses de trabajo por parte de cuatro reporteros más el equipo de edición. De acuerdo con lo expresado por uno de los autores en entrevista personal para esta tesis.

En dicho reportaje se vincula directamente al Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruíz Esparza, quien era investigado, por presuntos actos de

⁸⁷ Fue publicado el 09 de diciembre de 2019 con entrevista en el espacio de Aristegui Noticias en versión resumida y publicado en extenso en la plataforma www.connectas.org

corrupción⁸⁸ con la empresa OHL, por la Unidad de Inteligencia Financiera (UIF). El reportaje de Connectas, titulado El tren de los preferidos de Peña Nieto, explica la manera en que se favoreció a empresas cercanas al presidente de México.

En el proyecto de la L3TEU se detalla de manera cronológica en el documento de la SCT (2018)⁸⁹. Fueron solo tres los contratos de mayor monto presupuestado, los tramos del Viaducto 1, Túnel y Viaducto 2. Mismos que fueron retomados en el reportaje (Connectas, 2019)⁹⁰, pues en los tres se ha realizado la firma de diversos convenios para emitir prórrogas, cambios en fechas de arranque o de término, entre otros aspectos que han derivado en un constante retraso para terminar las obras.

A continuación, se presenta en el gráfico 4.6, un esquema sobre los retrasos de las obras de la L3TEU registrados hasta 2019, pues en septiembre de 2020 entró en funcionamiento, como se explicará más adelante.

⁸⁸ La investigación fue dada a conocer el 06 de noviembre de 2019 en <https://aristeguinoticias.com/0611/mexico/uif-investiga-a-ruiz-esparza/>

⁸⁹ SCT (2018) Libro Blanco “Ampliación del Sistema de Tren Eléctrico Urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara” http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Transparencia/rendicion-de-cuentas/LB/19_LB.pdf

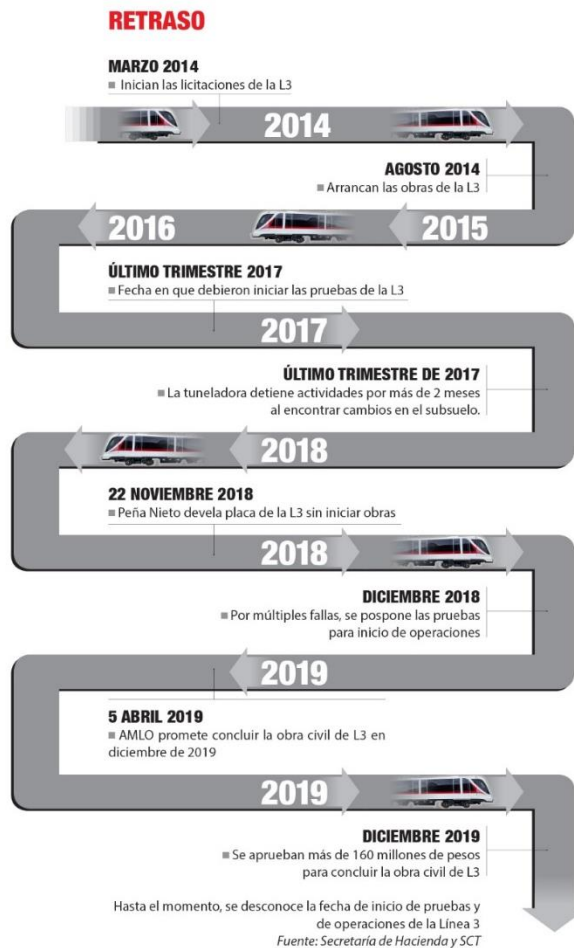
⁹⁰ Se presentan breves generalidades de cada uno para facilitar la comprensión del lector en futuras menciones:

Viaducto 1: Incluye 7 estaciones elevadas de Periférico a Federalismo, además de que en Zapopan se contempla la adecuación urbanística. Este tramo se adjudicó mediante el contrato DGTFM 14-14 a Consorcio GDL Viaducto S.A.I. de C.V. conformado por Promotor de desarrollo e infraestructuras (PRODI), junto con Mota Engil. (SCT, 2018; Connectas, 2019)

Túnel: Abarca la construcción del túnel, pozo de ataque, 5 estaciones subterráneas y el centro de transferencia modal (CETRAM) subterráneo. Este contrato DGTFM 25-14 fue adjudicado a la empresa Consorcio Túnel Guadalajara S.A.P.I. de C.V. (SCT, 2019)

Viaducto 2: Contempla la construcción de 6 estaciones elevadas, entre Plaza de la Bandera y Central Camionera, mediante el contrato 33-14, adjudicada a Constructora de Proyectos Viales de México S.A. de C.V. (CPVM)⁹⁰, como se señala en (SCT, 2019).

Gráfico 4.6. Cronograma sobre el retraso de las obras L3TEU



Fuente: Tomado de Connectas (2019: E4). Se presenta hasta el año 2019, pues en septiembre de 2020 entró en funcionamiento.

Lo explicado en párrafos precedentes contribuye a identificar con mayor claridad la red de actores (imagen 4.13) en torno a la L3TEU. De acuerdo con Connectas (2019), se describe

el estilo de proceder de OHL⁹¹, empresa favorecida por 2 de los 6 contratos más grandes de la L3TEU a través del CPVM. En las fechas del fallo y contrato del tren ligero, OHL era investigada en España por sobornos vinculados a la Operación Lezo, pues se afirma que dinero de CPVM fue triangulado a Suiza y luego España como pago de Familia Villa Mir⁹² al gobierno por la adjudicación de obras de infraestructura.

Entre los afectados por las obras de la L3TEU se mencionan las vidas desplazadas, comercios afectados, efectos socioambientales y los daños irreversibles a edificios históricos.

Imagen 4.13. La red de actores públicos y privados, en torno a la L3TEU



Enrique Peña Nieto	Exgobernador del Edo Mex. (2005-2011), expresidente de México (2012-2018).
Gerardo Ruíz Esparza	Secretario de Comunicaciones y Transportes (durante el sexenio 2012-2018), fue secretario de comunicaciones del estado de México en el período en que Enrique Peña

⁹¹ Se utiliza como modo de proceder característico el pago de sobornos; se busca establecer vínculos y capitalizar las relaciones mediante la contratación de políticos o funcionarios como directivos de su empresa, es decir, el efecto de tiiovivo o de puerta giratoria que fue abordado en el capítulo teórico de esta tesis.

⁹² Juan Miguel Villa Mir. ex funcionario del último gobierno franquista, marqués sexto más rico de España, quien tiene seis procesos judiciales, señalado por entregar dinero como compensación por la adjudicación de la concesión del tren entre Móstales y Navacarneiro, en localidades cercanas a Madrid. (El mundo 25 abr, 2017).

	Nieto fue gobernador (2005-2011). Además fue secretario general de gobierno del ex gobernador mexiquense Alfredo del Mazo González, quien es hijo de Alfredo del Mazo Vélez, también exgobernador Mexiquense; que son a su vez abuelo y padre del actual gobernador del Estado de México, Alfredo del Mazo Maza, quien a su vez es primo en tercer grado de Enrique Peña Nieto.
Emilio Lozoya Austin	Consejero de la empresa OHL México (2010-2012) Director de Pemex con Peña Nieto. Detenido en España por los presuntos delitos de delincuencia organizada, cohecho y operaciones con recursos de procedencia ilícita por el caso Odebrecht, luego de varios meses de búsqueda. Según de dio a conocer en la revista Proceso, 12 de febrero de 2020. Fue extraditado a México el 16 de julio de 2020, en donde denunció una red de corrupción, señala a tres expresidentes de México, dos exprecandidatos presidenciales y otros políticos, de estar inmiscuidos en una serie de sobornos con la constructora brasileña Odebrecht, entre otros casos.
José Andrés de Oteyza	Presidente de la constructora Obrascón Huarte Lain (México) Una filial de OHL es constructora de Proyectos Viales de México (CPVM), ganadora de dos de los principales contratos de L3TEU. Fue Secretario de Estado, en la presidencia de José López Portillo (1976-1982), además de haber sido embajador de México en Canadá, entre otros cargos.
José Miguel Bejos	Principal accionista del grupo promotor de desarrollo e infraestructura (Prodi). Hijo de Alfredo Miguel Afif, empresario cercano al PRI. Ambos son miembros del consejo de Administración de la empresa portuguesa Mota-Engil. Grupo Prodi y Mota Engil fueron favorecidos con dos de los contratos más cuantiosos de la L3TEU.
Javier García Bejos	Primo de José Miguel, fue accionista de grupo Prodi. También fue subsecretario de Desarrollo Social durante la gestión de Luis Miranda Nava, quien estuvo al frente de dicha secretaría de 2016 a 2018.
Víctor Benitez González	Notario de validó los consorcios para la construcción del Túnel y Viaducto 1 en 2014. Es hijo de Humberto Benitez Treviño, compañero de Peña Nieto en el congreso mexiquense (2003-2005), secretario de Gobierno en el Estado de México en la gubernatura de Peña Nieto, y posteriormente designado Procurador Federal del Consumidor en 2012.
Eduardo Corso Osorio	Apoderado legal de la inmobiliaria Virreyes, de la familia de José Miguel Bejos. El 07 de enero de 2014, Corzo Osorio, quien es apoderado legal de grupo Prodi, registró en un paraíso fiscal de Bahamas, la empresa Coral Global Ltd, a través del agente Mosack Fonseca, de acuerdo con los datos que se hicieron públicos con la investigación de los Panamá Papers.

Fuente: Con información de (Connectas, 2019: E1).

Algunas de las tácticas de operación de esta red contemplan cambios en el objeto de la razón social para incluir elementos que antes no consideraban, así como asociarse con otras

empresas para solventar la exigencia de experiencia en ciertos rubros. con lo que obtenían contratos millonarios en diferentes partes de la república como ocurrió con Prodi al comprar las acciones de Desarrolladora Mexicana de Infraestructura Social y también con el caso de la L3TEU. Además, se aluden los vínculos con el registro de una cuenta en un paraíso fiscal con el agente Mossack Fonseca y la compra de la casa en 2005, por parte de Enrique Peña Nieto a inmobiliaria de Roberto Sanromán Widekehr, vinculado a obras públicas en el Estado de México en ese período de gobierno. (Connectas, 2019)

Imagen 4.14. OHL y Enrique Peña Nieto



Fuente: Connectas (2019: E3).

En el pie de la foto anterior, se lee:

“El empresario increpa al político. El 24 de noviembre de 2010 el entonces gobernador del Estado de México, Enrique Peña Nieto, inauguró el Viaducto Bicentenario, construido por OHL que dirigía José Andrés de Oteyza. En el acto se presentó esta escena. (...)”

(Connectas, 2019: E3)

Esta foto (imagen 4.14) se observa la interacción de agentes e intereses públicos y privados en un evento de gobierno, es decir, la interacción tiene lugar en un evento oficial, ante la presencia de medios de comunicación y donde se supondría que quien manda es el representante del interés público, a través del titular del poder ejecutivo.

Se trata de una representación del tipo de relación que sostienen actores vinculados a la toma de decisiones de movilidad urbana y que además son representantes del poder público y privado en México, lo que ha sido abordado en esta tesis. De Oteyza representa al interés privado, en este caso a la multinacional OHL que ha sido señalada por casos de corrupción en diversas partes del mundo. Además, De Oteyza evidencia el efecto de tiovivo, pues se trata de un exsecretario de estado y exembajador de México que ahora defiende los intereses privados de la filial Obrascón Huarte Lain.

En el caso de Peña Nieto, se trata del expresidente bajo cuyo mandato se inició la construcción de la L3TEU, quien al momento de la fotografía era gobernador del Estado de México. En ambos cargos, se ha vinculado a Peña con la empresa OHL y se ha hecho manifiesta la rotación de funcionarios que pasan a ser directivos de la trasnacional y de ejecutivos de la trasnacional, ya sea de manera directa o mediante múltiples filiales, que pasan a ocupar cargos públicos vinculados a la toma de decisiones del ramo.

El tercer personaje que aparece en la fotografía (imagen 4.14) es Gerardo Ruíz Esparza, quien parece observando la interacción entre De Oteyza y Peña; cuenta con trayectoria vinculada al servicio público desde los años 70, fue secretario de comunicaciones en el estado de México, durante el mandato de Enrique Peña Nieto⁹³ y posteriormente, lo acompañó como titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a nivel federal (2012-2018). Bajo su responsabilidad al frente de la SCT se realizó la adjudicación y construcción de la L3TEU. Murió durante la temporada inicial del COVID en 2020, mientras estaba en proceso una investigación que lo involucraba directamente por irregularidades en el proceso de la L3TEU.

⁹³ En este capítulo se hace referencia marcada a la gestión federal de Enrique Peña Nieto (2012-2018), debido a que durante ese período se realizó el arranque y la mayor parte de la construcción de la L3TEU. Aunque como se ha explicado en este y otros capítulos, las decisiones en materia de transporte masivo involucran o trascienden temporal, geográfica e institucionalmente, los niveles o ámbitos de gobiernos, los colores partidistas, los períodos gubernamentales y las diferentes escalas (local, nacional e internacional).

Imagen 4.15. La Pseudo - Inauguración de la L3TEU



Fuente: Tomada de Connectas, “El tren de los favoritos de Peña Nieto”. E1.

Ocho años después (para noviembre de 2018), en la fotografía (imagen 4.15), aparecen dos de los tres agentes que habían sido aludidos en la primera (imagen 4.14), se trata del que en ese momento fuera presidente de México, y de su secretario de la SCT, Gerardo Ruíz Esparza. Aparece también el gobernador en turno de Jalisco, Aristóteles Sandoval Díaz.

En este caso no aparece en la fotografía el representante de OHL, pero los intereses de la filial si lo están, pues como se explicó previamente, la empresa obtuvo buena parte de las adjudicaciones para la construcción de la L3TEU. La fotografía es del 21 de noviembre de 2018, tan solo 12 días antes de que terminara esa administración federal.

Al observar ambas fotografías (imágenes 4.13 y 4.14) a la luz de las categorías para explicar la toma de decisiones desde la perspectiva de esta tesis⁹⁴, adquieren relevancia las estrategias y prácticas entre representantes del interés público y del privado, explicadas en las páginas precedentes, pues permiten esclarecer las relaciones explícitas o tácitas entre diversos agentes que defienden intereses privados mediante la adjudicación de obras y el

⁹⁴ Explicado en los capítulos 1, 2 y 3.

intercambio, tanto de vínculos de afinidad como de actores que pasan del servicio público a empresas o viceversa. Este modo de proceder cuidando las proporciones históricas y geográficas, puede encontrar cierta semejanza con lo señalado por Davis (1999) al afirmar que existen tensiones y enfrentamientos entre actores del gobierno y de clase que permiten comprender mejor la realidad del desarrollo urbano, en función de dichos enfrentamientos o alianzas a lo largo de la historia.

Lo anterior remite al entramado dicotómico (entre el interés privado y el interés público) y simultáneamente tripartita, desde la perspectiva económica (rentabilidad, garantías de inversión, poder monopólico); la política (legitimidad, rating, rentabilidad electoral) y afectiva (orgullo, simpatía, admiración) presente en la toma de decisiones de movilidad urbana de la ZMG.

Se cierra este capítulo con dos aspectos vinculados a los referentes empíricos de esta tesis. El primero, es que en 2020 se concluyen finalmente los trabajos de la obra, se inaugura y entra en operación la L3TEU (véase imagen 4.16).

Imagen 4.16. Primera plana en los periódicos locales sobre arranque de L3TEU



El segundo aspecto alude a los actores del gobierno federal, estatal y municipal presentes en la inauguración de la L3TEU, el 12 de septiembre de 2020 (imagen 4.17).

Imagen 4.17. Inauguración de la L3TEU



Fuente: Imagen tomada del portal de *facebook* del gobernador de Jalisco (2018-2024), Enrique Alfaro Ramírez, publicada junto con aproximadamente medio centenar de imágenes alusivas a dicho evento, el 12 de septiembre de 2020.

Al ver esta fotografía (imagen 4.17) debe tenerse en cuenta la perspectiva histórica de las decisiones de movilidad urbana, como se ha insistido en esta tesis, pues solo de esa manera puede comprenderse el sistema, criterios y premisas que fueron explicados.

El 24 de noviembre de 2010 aparecían en otro evento gubernamental, el entonces gobernador del Estado de México y el representante de OHL durante la inauguración del viaducto bicentenario (véase imagen 4.14). Ocho años después se encontraban un presidente de la república y un gobernador de Jalisco, inaugurando una obra sin terminar (véase imagen 4.15); en la que ya no aparecía el representante de OHL físicamente, pero los intereses particulares sí los estaban, pues fue favorecida con contratos para la construcción de la L3TEU, a través de sus filiales, como se explicó en el capítulo 4.

En 2020 (véase imagen 4.17) aparece el entonces presidente de México, Andrés Manuel López Obrador y el gobernador en turno de Jalisco, Enrique Alfaro Ramírez, acompañados de alcaldes de la ZMG, en la inauguración la L3TEU.

Esta decisión de construir un sistema de transporte masivo como la L3TEU que está directamente vinculada a la decisión de no implementar la E2BRT es, a 10 años de distancia⁹⁵, el referente empírico que muestra, como se explica en esta tesis, que en la toma de decisiones de movilidad urbana, los criterios de interés público y privado conviven en sus tres dimensiones y con sus respectivas premisas. La búsqueda de legitimidad, la rentabilidad económica y electoral así como el orgullo y admiración forman parte indisocable de este proceso, en el que los actores y agentes de uno y otro sector siguen interactuando en una especie de sistema homeostático.

Hasta el momento se han planteado los ingredientes para la comprensión de los ejes que presenta esta tesis. Sin embargo, posiblemente pueden algunas dudas que se serán subsanadas al conjuntar lo expuesto hasta aquí, con el capítulo cinco de este trabajo.

Conclusiones capítulo cuatro

En primer lugar, hay una interdependencia de ambos sistemas de transporte masivo (TEU y BRT), que a su vez forman un subsistema para la toma de decisiones en materia de movilidad urbana de la ZMG, pues se debe recordar que entre ambos modos de transporte sólo se abarca el 10% de la demanda diaria de viajes en transporte público en la ZMG. Es decir, las decisiones en materia de movilidad urbana en la ZMG se encuentran enlazadas en el espacio y tiempo, casi enredadas, en secuencias de decisiones para llegar a los casos.

En segundo lugar, problemáticas complejas son reducidas a decisiones de visión determinista o asumidas solo desde enfoques compatibles con el individualismo metodológico por parte de diversos actores relevantes en el campo de la movilidad urbana, lo que se alinea con diferentes superestructuras que se corresponden con la macroestructura, generando un bloque histórico, como se explica con la imagen 4.6, titulada: causas de fondo de la problemática de la movilidad, así como en el planteamiento del Programa General de Transporte Público de Jalisco, por citar solo dos ejemplos.

En tercer lugar, se observa implícita una visión de sistema masivo que integra las dos tecnologías, y del que la L3TEU forma parte; como el caso de la ampliación de la L1TEU y la

⁹⁵ Se alude a 10 años por la fecha en que se publica la decisión de no hacer la E2BRT (imagen 4.11), antecedente obligado, en los términos de esta tesis, de la inauguración de la L3TEU (imagen 4.16).

creación del Peribús (Sistema BRT que para el año 2020 está en proceso de construcción), así como la L4TEU, que el presidente de México (2018-2024), Andrés Manuel López Obrador, declaró respaldar, justo en el evento de arranque de la L3TEU, lo que se alinea con la definición misma de decisión planteada en los capítulos anteriores.

En cuarto lugar, las referencias sobre todo en el apartado documental a lo que se denominó *pseudo-decisiones*, es decir, recurrente presentación de sofismas como si fueran decisiones ya tomadas, aunque no ejecutadas, pero con el ingrediente de atribuirle supuestos beneficios (que no han ocurrido y son inciertos) como si fuesen hechos tangibles ya acontecidos. Idea que ha mostrado recurrencia en diferentes casos y momentos del campo de la movilidad urbana, y se relaciona con un método de toma de decisiones explicado anteriormente como método incremental, explicado también como parte del texto de Lindblom *La ciencia de salir del paso* (2010), en cuyo título esboza la idea central. Además de lo anterior se observa una caracterización decisional de tipo colectivista (Sartori, 1998) y de visión determinista (Curzio, 2001).

Se observa la tendencia de presentar la deliberación decisional como si se tratase de una toma de decisiones con visión determinista, así como las de modelo incremental (Curzio, 2001; Lindblom, 2010), además de apoyarse en la táctica de proporcionar poca información y solo de manera discrecional (Peters, 1999).

En quinto lugar, se perciben dos posibilidades encontradas entre los procesos normativos y de planeación. Por un lado, la distorsión de la toma de decisiones en favor de intereses facciosos, privados. Mientras que la otra posibilidad es que en realidad no se decide nada, pues se validan procesos predeterminados desde otras instancias que se alinean con la visión hegemónica de desarrollo, con lo que dichos procesos se vuelven legitimadores de decisiones predefinidas y en cuyo caso nos estaremos refiriendo a dicho fenómeno como fictio decisiones. En ambos casos, el resultado termina siendo similar: existen dos elementos que se están retroalimentando entre el interés público y privado, solo que cambia la escala de la decisión.

En sexto lugar, la presencia de las premisas de rentabilidad económica, garantías de inversión y poder monopólico; la legitimidad, rating y rentabilidad electoral; así como la admiración, simpatía y orgullo, conviven en los criterios de interés público y privado, en estos procesos de toma de decisiones de movilidad urbana de la ZMG.

Capítulo 5. Agentes y criterios predominantes en la ZMG

En este capítulo se presentan los resultados de las entrevistas semiestructuradas y se agrupan en tres subapartados. En el primero de ellos se alude a la visión de los entrevistados sobre la complejidad y pertinencia de la problemática de movilidad urbana y su toma de decisiones; en el segundo, a algunos criterios decisionales presentes en la toma de decisiones de dicha temática; en el tercero, se presentan las narrativas de manera que se generan las interconexiones con el marco teórico y estado del arte, así como con los capítulos referentes al análisis documental de los casos.

5.1. Complejidad del problema

La toma de decisiones de movilidad urbana tiene interconexiones con problemáticas que se ligán directamente en planos como el epistémico, espacial y temporal.

La toma de decisiones de movilidad urbana interactúa con múltiples problemáticas adyacentes, como las condiciones de empleo de la población, los usos de suelo, sistemas escolares, la infraestructura de los nuevos fraccionamientos, que además incluyen elementos de diversa magnitud geográfica y temporalidad. La perspectiva dicotómica y tripartita de la tesis está presente de manera subyacente o manifiesta en los siguientes corchetes y corresponden a segmentos distintos de los grupos entrevistados.

...se entrelazan muchos temas, desde lo económico, lo político, lo social, es un tema que tiene muchos actores, que tiene muchos ingredientes que actúan (...)

Yo recuerdo una plática de uno que estaba en la Cámara de Comercio, que dijo que el 30, el 40% del sueldo de un trabajador se iba en transporte público, y entonces le dije: "Aquí en México". -Yo estaba molesto, pues esa vez estábamos en la comisión de tarifas, y la tarifa no es la adecuada-. Dije: "A ver, en Estados Unidos, te vale 1.25 de dólar, pero ganan 12 dólares, están ganando como 100 dólares diarios, 1.25 (...) de 100, y tú dices que es el 30, 40%. ¿Dime que es lo que está mal...?" (E7T170329: 11-12).

En esta cita se presenta la visión de un representante de los transportistas⁹⁶ que alude no solo a la interconexión de las problemáticas. Su intención es elevar la tarifa y el sentido de su cuestionamiento al final del fragmento es evidenciar los bajos salarios de los trabajadores en México, en contraste con EUA. al tiempo que se desmarca del alto porcentaje del ingreso que algunas familias deben destinar al transporte público. lo que será retomado más adelante. De otras entrevistas se destaca lo siguiente:

La urbanización se entrega al municipio (...) ...incluye el drenaje, el agua potable (...) toda la red de electrificación ... bueno, el pavimento, (...) las calles, (...) banquetas, arbolado... (...) En este momento las políticas de vivienda ya implican que, para que un desarrollo pueda ser autorizado, cuente en un radio X, de todas esas cosas, más el transporte, y cada una de esas cosas le dan una calificación al proyecto, tiene cerca una escuela, si tienes cerca esto, va otorgando... (puntos) (ER3DI2019-4B).

...entender que las decisiones sobre las modalidades o esferas de movilidad, no son decisiones aisladas. (...) tenemos que entender las decisiones en términos de lo que se quiera resolver en el corto, mediano o largo plazo, son decisiones para agilizar el tráfico temporalmente, o son decisiones que van a hacer o implicar un reordenamiento de la vía. (...) articular estas decisiones con las políticas de uso de suelo, esté o no consolidada en términos urbanos una zona, tú debes de pensar que la decisión del transporte en la modalidad que sea, tiene una relación con el uso del suelo.

...la escala metropolitana, la escala barrial y la escala metropolitana. O la metropolitana y la micropolitana. (...) Y afecta en los dos niveles, pensar en el macrolibramiento como una infraestructura metropolitana, ya que hubo un cambio en este concepto, es una forma; pero entender que el ecosistema (inaudible) afecta a otras comunidades y no hay manera de compensar ese daño ambiental, es otra forma, hay que equilibrar lo metropolitano con lo micropolitano (E1A161013: 12-13).

⁹⁶ Se trata además de un personaje que representa el efecto de tío vivo o puerta giratoria, pues se desempeñó durante mucho tiempo en el gobierno local y federal, incluso en órganos técnicos de movilidad urbana.

Estas citas permiten inferir las alusiones implícitas a la dicotomía entre el interés público y privado, desde la perspectiva económica, política y afectiva, además de aludir a la temporalidad y la dimensión espacial, entre otros aspectos, que serán explicados con mayor detalle en el apartado de narrativas.

De lo que se busca dejar constancia con estas citas, es de la diversidad de tópicos y factores que confluyen en la toma de decisiones de movilidad urbana, pues la realidad es diseccionada por las visiones de los actores, en función de su formación (véase cuadro 5.2). Dicha disección suele reforzarse en los diversos campos disciplinarios para sus abordajes respectivos por parte de los investigadores. Lo anterior dificulta el análisis, pues la tendencia a explicar los fenómenos únicamente desde la formación disciplinar de cada profesionista es recurrente con lo que se cierran a explicaciones que desde otros saberes puedan aportar a la comprensión del fenómeno analizado.

5.2. Criterios de decisión en los actores entrevistados

Este espacio se enfoca en la identificación de los criterios a los que recurren los entrevistados para explicar su proceder. Aquí se presentan distintos tipos de criterios decisionales, como el político, el económico, el técnico, el ambiental y el social, de los cuales se hace una reclasificación en los siguientes: técnico académico o de bloque histórico; medio ambiental; interés privado e interés público. Los afectos y las emociones no son señalados explícitamente como criterios, pero surgen en sus relatos como naturalizados e invisibilizados o no externados abiertamente, como se señalará en los siguientes párrafos.

Es importante destacar que una de las coincidencias de los actores entrevistados es que sostienen la existencia de tensión, conflicto o convivencia de los criterios decisionales, por lo que en la mayoría de las ocasiones se observará un criterio en convivencia, latencia o competencia con otros. Es decir, los criterios y actores no están solos, sino acompañados de forma manifiesta o latente por otros, con los que mantienen relaciones que pueden ser en uno o más de los sentidos aludidos. Dicho proceso está además enlazado a nivel temporal por decisiones previas y sentarán el precedente para los procesos decisionales futuros.

A continuación, se esbozan algunos elementos coincidentes de las narraciones de los entrevistados en las que los afectos fueron un elemento presente de su forma de decidir, lo que además se presenta entrecruzado con otros elementos, como se señalará.

El boicoteo de decisiones con repercusiones en el ámbito público para miles de personas por una venganza o animadversión a decisores del gobierno en turno son elementos que apuntan a una manera de proceder que puede remitirnos a autores de distintos ámbitos. Así como la remoción de funcionarios en puestos de gobierno.

“En un arranque como los que tenía, me dice:

—Oye, (*fulano*), ¿qué no sabes otra cosa que corredores de movilidad?

—No, sí sé (le contesté), pero ni siquiera eso hemos empezado. ¡Si lo resolviéramos...!

No le hubiera dicho eso, porque me corrió; de ahí me corrió. (...) ...y se lo dije en una reunión de todo su gabinete, sí, ahí en Casa Jalisco, en una comida”

(E4C161108: 11).

En estas líneas se abre un abanico de posibilidades de interpretación planteado en el apartado teórico. Una posibilidad sería la ira-cólera (Izard, 2009), presentada en la tabla 2.4., que puede leerse desde las afecciones secundarias como la aversión, cólera o venganza, en la visión spinoziana (véase tabla 2.2). Es decir, la respuesta del narrador suscitó enojo en su interlocutor, quien responde (si asumimos que la lectura del narrador fue precisa) con una decisión que pesa sobre el futuro profesional del propio narrador y tiene relación con las decisiones que dentro del gobierno se tomaron en ese periodo, y que finalmente se subordinaron en términos de interés particular (en el sentido afectivo) sobre beneficio público.⁹⁷

⁹⁷ Desde la perspectiva política y económica podría realizarse un recorrido similar.

También hay que señalar la interpretación en términos de las tendencias de la administración pública y los estilos de dirección presentes al momento de leer este fragmento, pues, como se muestra en la línea del tiempo incluida en los anexos de esta tesis, la inercia de dirigir desde el autoritarismo está presente a lo largo de muchas décadas; así, este apartado se comprende en la medida en que se cuenta con el contexto y la trayectoria de ambos personajes.

El narrador que esa tarde fue despedido, regresaría con otro gobernador a la administración pública, justo en el período en que se implementó la L1BRT y en el que se presentó el proyecto de la E2BRT que no se cristalizó, proceso del que se dio cuenta en el capítulo 4 de esta tesis. Mientras que el actor al que se hace alusión en cuanto a su particular estilo de dirigir fue un personaje con una trayectoria sobresaliente en el ámbito político y gubernamental, pues además de haber sido director del Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana (Sistecozome), ocupó diversos puestos de gobierno con representatividad nacional e internacional. Lo que intento plantear con esto es que ese particular estilo de manejarse no era del todo contrario a lo que se incentiva en el campo de la política en el entorno local, regional y nacional.

Las rivalidades respecto de políticas que polarizan a diferentes visiones dependiendo del modo de desplazamiento que hacemos propio, así como las visiones de políticas aspiracionales eurocéntricas o norteamericanas, nos remiten a los elementos afectivos vinculados a las infraestructuras y el paisaje, además de los mapeos hodológicos como insumos de la toma de decisiones (Larkin, 2013; Latour, 2008, León, 2016).

Yo por ejemplo, en estos momentos, yo no estoy de acuerdo, con esa locura en donde están haciendo, instalando, construyendo, ciclovías. Yo creo que no hay los estudios técnicos, o sea, sí hay que hacerlas, no estoy en contra de ellas, ojo. Lo que no estoy, lo que no comparto es que así nomás donde se les ocurre lo hagan. Yo creo que hay que hacerlo, sí, pero con un estudio técnico adecuado (E2F161101: 21).

Y lo que más me ocupaba a mí era el organizar, el coordinar, fundamentalmente había que estar coordinando los trabajos entre las siete direcciones que existían, en ese momento, pero la actividad que más me demandaba a mí era la actividad operativa, estar en la calle, con una

presencia física, en donde te dabas cuenta realmente de lo que sucede. Hay zonas muy críticas en la ciudad y en el interior del estado, donde debes poner especial atención. Y yo siempre consideré que debes estar en el sitio, vivir físicamente lo que está sucediendo, para que puedas tomar las mejores decisiones.

Entonces tienes que vivirlo, debes tener las dos partes, pero vivirlo, no puedes atender, un funcionario público en este, de ese nivel de actividad, no de nivel jerárquico, si no lo vives, no puedes tomar las decisiones.

Cómo tomas las mejores decisiones, viviendo las cosas, yendo a ver. La vivencia te ayuda a tomar mejores decisiones, como... (E2F161101: 2, 16).

Durante las entrevistas hubo alusiones a decisiones vinculadas cuando no originadas por el enojo o el coraje; en otros casos los entrevistados hicieron notar los elementos de culpa o venganza que se suscitaban en ese sector, por ejemplo, la puesta en marcha de una nueva política pública asociada al transporte público (E8C170420).

Matute llegó cuando el gobernador en turno, que era Flavio Romero de Velazco, le dijo “Oye, es que si hacemos nosotros este programa de rutas, que no son más que las mismas rutas que traen ahorita (...) En coche llegas de aquí acá en 20 minutos y en camión llegas en dos horas. Lo que requerimos son líneas rectas”.

—Lo ven con Heliodoro Hernández Loza, lo ven con Pancho Silva (instruyó el gobernador). (Entonces) Le aceptaron la medida, le dijeron: “Ok, a partir de mañana, cabrón”. (...) Cuando tu metes eso a partir del día siguiente, pues es como si tu hijo tiene una infección, y en vez de darte una pastilla cada ocho horas, te las doy todas juntas, cabrón. Lo más seguro es que si no te mueres, poquito te va a faltar. (...) Entonces, es lo que le dieron a la ciudad, y todo reventó. (...)

Mira, unos y otros ya no se querían. (...) ...por lo que le habían hecho a su papá. (...) Su papá era el director de la Compañía Eléctrica Chapala, cuando expropiaron el transporte público, que era de los tranvías, al que le pegaron en la torre fue al papá de Matute. (...) Se volvió una cuestión visceral.

Había más, porque Matute sabía de transporte, porque era un ingeniero civil, no te digo que los ingenieros civiles sepamos de transporte, pero es una de las habilidades que debemos tener porque en toda obra, tú debes tener una logística para la obra, yo cuando trabajaba en Pemex, mi chamba era... (E8C170420: 28).

También se registraron elementos asociados a la intuición, esto es, para el caso que nos ocupa, diríamos que se trata de una combinación de pericia técnica, olfato y experiencia de los actores y el medio en el que se mueven, para conocer los puntos medulares de un asunto, o los puntos que se deben revisar cuando de documentos de transporte público se trata. Esto alude a las decisiones del tipo intuitivo (Kahneman, 2012), lo que uno de los entrevistados explicó de la siguiente manera: “(...) tenías que tener (...) pues ese *feeling* para decir, aunque lo técnico aparentemente esté sustentado (...) volver a realizarlo o (...) ir personalmente a ver el problema” (E3F161105: 5).

Otro aspecto que resultó del análisis de las entrevistas es la importancia de la manera en que se experimenta el entorno para decidir, así como la visión anclada a los disfrutes de la vida privada, pues es esto lo que inclina a decidir en tal cual sentido, en la esfera pública: “...tengo en estos momentos practicando las cuatrimotos fundamentalmente (...) ...yo no estoy de acuerdo, con esa locura en donde están haciendo, instalando, construyendo, ciclo vías” (E2F161101: 1, 21).

Lo anterior se alinea y plantea la interdependencia del interés público y privado a la que se alude en el marco teórico, pues complementa la lógica particular, pero con consecuencias en la esfera pública, como lo señala uno de los actores:

el tema de movilidad era una presión y una responsabilidad grande el que el resultado del estudio no coincidiera con lo que tú como titular sentías que fuera lo mejor, eh, porque hay dos tipos de apreciación, lo que dice el papelito y lo que dicen los números, que lo visual o que lo que está en físico. El tema de la economía en el transporte, allí hubo un tema complicado que en lo particular, te comento, el tema de la tarifa fue un tema muy presionante en una ocasión (...) alguien (...) de vialidad que me dijo: “¡Para eso y veinte, que afuera están manifestantes de la FEU...!” Y nos sacaron por la puerta de atrás a los encargados de gobierno de la mesa de tarifa, aquí en la Cámara de Comercio.

Entonces, salimos por la puerta trasera por la presión social que había al no querer que se incrementara la tarifa, pero la presión en el campo, los estudios técnicos avalaban que sí necesitaba tener un incremento al transporte para que lograra ser autosostenible y, eh, poder cumplir con las normas y con el equipamiento que necesitaban los camiones en ese momento. Entonces ahí la decisión era forzar o lograr el consenso con todos los actores a que se votara a favor aun en contra, a favor con temas técnicos y en contra de la presión social o estudiantil que se decían representaban a la sociedad que obviamente no era tanto... de verdad que no quieres que suba el transporte. Te responde, pues no, le preguntabas: ¿Quieres tener los camiones igual de sucios, igual de viejos? Pues no, entonces esos temas eran los más complejos en el aspecto de la presión que se ejercía en medios, en periódico y la opinión estudiantil, y probablemente la social ante un descrédito en tu toma de decisiones... o un malentendido con los transportistas. (...) (E3F161105: 5).

Hablar en contra del transporte es votos y es rating (E7T170329: 6).

En primera de estas citas se presenta como disyuntiva la postura en torno a la decisión, así como la convivencia de criterios decisionales; mientras que la segunda, alude a las premisas de decisión de los funcionarios, vistas a la luz de un empresario transportista. En ambos casos, el individualismo metodológico subyace la forma de concebir la toma de decisiones.

Un elemento que estuvo presente es el incremento en el uso de tecnicismos en el campo del transporte público como estrategia para revestir de legitimidad y ocultar sus intenciones, como lo muestra el siguiente fragmento:

...después ven que necesitan una figura para darle atole con el dedo a la gente, y crean la Comisión de Tarifas, sin ninguna forma, donde la Comisión de Tarifas escucha el catálogo de conceptos del OCOIT, digo del instituto, nomás los escucha. Luego le presenta la tarifa, y la votan, y entonces el gobernador ya no interviene, el solo la tiene que promulgar (E8C170420).

En el caso anterior hay un intento por ocultar la intención; sin embargo, contaré una anécdota relacionada con una visión que es muy común entre funcionarios locales, en pleno siglo XXI.

Cuando era funcionario público, durante una conversación surgió la pregunta de si las líneas de BRT deberían incluir aire acondicionado, a lo que respondí que sí, debido a que lo había usado y me parecía que hacía mucho calor dentro de las unidades y al llenarse de gente se volvían aún más calientes e incómodas. La respuesta del funcionario se centraba en que los costos no daban para hacerlo viable económicamente, por lo que se tendría que prescindir de ello, y añadió: “Pues si quieren comodidad que paguen taxi”. Es decir, la exclusión y la estratificación del siglo XIX, con el transporte de primera, de segunda y hasta de tercera, la percibí tan latente como si hubiese sido ayer, combinada con la visión de que el transporte debe ser visto como negocio y no como un servicio público.

...cuando yo llegué a la Secretaría de Vialidad había un dicho: “La información es poder”, sí, y la información que se generaba, se la llevaban bajo el brazo (...) Yo decía, “Algo más público que el transporte público, el puro nombre tiene” (E4C161108: 9,10).

Si yo digo, me llevo tanto de camión, tanto de energía, tanto de chofer, tanto de impuesto, tanto de operación, la tarifa debe ser de tanto, pero te dicen, no, no, no, pero espérate, no pagues los impuestos, pero págale menos al chofer, entonces, para que esto sea negocio ¿yo tengo que robarle a alguien? (E8CI70419: 38).

Al referirse a un servicio público como si fuera un negocio privado, estas citas, ponen de manifiesto la convivencia, conflicto y competencia del interés público y el interés privado, el problema distributivo y la administración de los recursos escasos. Lo que se retomará con detalle en las narrativas de los puntos 5.3.4 y 5.3.5.

En otro orden de ideas, tres aspectos estuvieron presentes en las entrevistas aludidas hasta aquí: primero, el filtro que los propios agentes confieren a su propia toma de decisiones, es decir, el filtro de lo que ellos piensan que será bien recibido por su interlocutor; segundo, ser conscientes de lo que consideran que efectivamente sucedió en ellos para decidir en tal o cual sentido, pues eso estará en función de lo que pueden recordar y recuperar respecto de

las situaciones a que hacen referencia; tercero, lo que ellos consciente o inconscientemente dijeron, lo que dijeron de manera implícita y también lo que callaron; todo lo anterior se nutrió al revisar las versiones trianguladas de los otros entrevistados.

Se cierra este apartado que sirve de contexto para dar paso a las narrativas de seis actores locales, en las que intercaló la visión dicotómica y tripartita aludida en el marco teórico.

5.3. Narrativas que transportan intereses

En este apartado se presentan seis entrevistados que han incidido o interpretado significativamente las decisiones de movilidad. Se les atribuyeron pseudónimos con fines de confidencialidad: Trasímaco, Céfalo, Adimanto, Polemarco, Glaucón y Clitofonte. Todos ellos corresponden a los grupos de actores relevantes vinculados al proceso de toma de decisiones de movilidad urbana de la ZMG, presentados en el capítulo metodológico.

Las narrativas se presentan individualmente, a excepción de una que se presenta en terna, pues en este caso los tres actores pertenecen al sector inmobiliario, se expresan desde una visión similar, se conocen y están articulados entre ellos.

Los entrevistados corresponden a los siguientes códigos: (ER3EM, 2019) ex presidente municipal - Trasímaco; (ER3EF, 2019) ex Banobras - Céfalo; (ER3SCP, 2019) Periodista - Adimanto; (ER3DI, 2019-4A) representante Inmobiliario Gerente - Polemarco; representante Inmobiliario Presidente (ER3DI, 2019-4B) - Glaucón; ER3DI2019-5, empresario inmobiliario - Clitofonte.

Las narrativas entrelazan con la perspectiva dicotómica y tripartita, los criterios decisionales, las categorías teóricas y la información de diversos capítulos de la tesis expuestos con antelación. Al inicio se presentan algunas de las complicaciones que se presentaron en el proceso del trabajo de campo, luego se exponen individualmente las narrativas de los agentes del ámbito gubernamental: Trasímaco y Céfalo, para después combinar las narrativas de 3 representantes de la esfera empresarial. Se cierra con la narrativa de un agente de la sociedad civil, que se expone de manera individual.

Esta etapa de análisis implicó repasar los elementos teóricos de manera sintética, además de redimensionar la pregunta y los objetivos, pues debido a la cantidad de información recabada era fácil distraerse con elementos que ofrecían nuevas ideas para presentarse en esta investigación, e incluso abrir la puerta a otros posibles abordajes.

5.3.1. Trasímaco (ER3EM, 2019-1)

Trasímaco hace una recapitulación histórica, pues parece casi una necesidad que para abordar problemas de movilidad se recurra a ella para observar la evolución de la ciudad, aunque en este caso fue visto a la luz de los periodos y colores partidistas de los últimos gobernadores de Jalisco⁹⁸. Se retoma desde los años noventa a la segunda década del siglo XXI para hablar de su perspectiva, pero pareciera que no puede hacerlo si no es a partir de retomar un poco la del transporte público de la Zona Metropolitana de Guadalajara en cada periodo gubernamental.

Antes de entrar al tema de la línea 2 del Macrobús⁹⁹, explica que su incursión en la política se dio de manera natural por las relaciones de su familia, a través un negocio de alimentos que permitía entrar en contacto con diferentes representantes de las fuerzas políticas municipales del lugar donde creció, pues era común encontrar personajes de lo más diverso en ese lugar.

Sobre el caso de la L2BRT, refiere que era obligada la interdependencia de los tres niveles de gobierno: por un lado, la dependencia del ámbito gobierno federal, por el recurso que proviene de Banobras; por otro lado, se encuentra la relación en el ámbito local, que para el caso que nos ocupa tiene dos niveles, el municipal y el estatal.

La relación entre los presidentes de los municipios de Tlaquepaque - Zapopan - Guadalajara, por donde pasaría la E2BRT, y el gobernador de Jalisco, que lo hacía

⁹⁸ Al momento de la entrevista se trataba de los gobernadores Alberto Cárdenas Jiménez, Francisco Ramírez Acuña, Emilio González Márquez, Jorge Aristóteles Sandoval Díaz y Enrique Alfaro Ramírez.

⁹⁹ En el resto de este apartado podrá leerse indistintamente por L2BRT y E2BRT, para referirse a la línea que no se implementó con ese sistema de transporte, aunque como se explicó en el capítulo 4, la E2BRT tiene una concepción más amplia, pero era más de uso técnico, mientras que la L2BRT tuvo un mayor alcance en el conocimiento colectivo.

personalmente o a través de dos representantes: uno era el titular de la Secretaría de Vialidad, Diego Monraz Villaseñor, y el otro, Herbert Taylor Arthur, coordinador de Innovación Gubernamental en Jalisco.

Lo anterior implicaba cierto nivel de complejidad para la gestión, pues como se detalló en el capítulo 4, se contaba con nuevos instrumentos que se buscaba incorporar en esta etapa, como la nueva legislación que permitía financiar proyectos de manera distinta a la experiencia previa con la L1BRT.

Además de lo anterior, cada ámbito de gobierno tenía que generar consensos con actores de sus respectivos partidos políticos¹⁰⁰ y con los grupos de la sociedad civil, así como sortear las declaraciones en medios de comunicación. Es decir, la postura de hacer la E2BRT era clara por el ejecutivo estatal, pero para que esa decisión pudiera ser respaldada por recursos federales de Banobras, tenía que contar con el aval de los alcaldes, y eso, no era un asunto menor.

El entramado de intereses en juego no era sencillo, pues además de los intereses de índole económico que el costo de la obra misma implicaba, se encontraba el impacto que el reordenamiento de rutas significaba para las rutas que parcial o totalmente cubrían ese derrotero; además de lo anterior, la configuración al interior de los partidos políticos que estaban en franca disputa por posicionarse con miras a la siguiente concurrente era estratégica en términos políticos, recordemos que la ZMG vivía un contexto de alternancia. Lo que obligaba a los diversos actores a construir alianzas si se querían sacar adelante sus respectivos proyectos y carreras políticas.

“A mi quien me plantea el tema es el gobernador, en ese entonces Emilio González Márquez, y me plantean que nos iban a generar un apoyo para el municipio, que habría condiciones para que el municipio tuviera más recursos para poder llevar a cabo proyectos de infraestructura.

Él me pone como enlace a Herbert Taylor Artur. Yo tengo una entrevista con él, y él me dice: *<te vamos a apoyar, si apoyas el BRT>. (...)*”

(ER3EM, 2019-1:3)

¹⁰⁰ Lo que se explicó con mayor detalle en el apartado metodológico.

Desde la perspectiva política, tanto la legitimidad como el *rating* y las futuras elecciones juegan un papel fundamental. Lo que se evidencia en lo que revela Trasímaco, además de que los criterios de interés público y privado se trastocan, pues la propuesta entre lo que se presenta como dos visiones de interés colectivo, en realidad son de interés particular. La propuesta de apoyar una infraestructura de transporte masivo transmunicipal a cambio de obtener apoyo del gobierno estatal para generar mayor infraestructura municipal implican los tres indicadores políticos mencionados en las primeras dos líneas de este párrafo, pero esa era la propuesta que le hacían a Trasímaco que en contraparte tenía que marcar una postura distinta a la de sus homólogos municipales, que pertenecían al mismo partido político y que sabían que juntos podría hacer contrapeso al ejecutivo estatal emanada de un partido distinto. Lo que también incluye los tres indicadores del criterio político en la toma de decisiones.

Lo anterior nos refleja al menos dos elementos clave de la presente tesis: los agentes y actores predominantes para las decisiones de movilidad urbana pertenecen a diferentes ámbitos de gobierno y los componentes de índole político.

Por otro lado y solo de manera enunciativa se señala que la interdependencia entre ámbitos de gobierno mencionada líneas arriba podía ser analizada desde la relación de tensión y relajación entre los propios alcaldes, es decir, la presencia de un enfoque burocrático (Allison, 1992), así como un enfoque por las ramas o de elecciones sucesivas (Lindblom, 2010) y las variaciones por ámbito de gobierno, tipo de programa y nivel de burocracia (Bozeman, 2000), lo que implicaría un abordaje que sale del alcance de esta tesis, pero que se enuncia por la potencia explicativa al momento de abordar el sistema complejo de la toma de decisiones de movilidad urbana.

Trasímaco omite las relaciones que se establecen con sus colegas de partido, pues solo se refiere a sus colaboradores en la estructura organizacional donde se desempeña, en tanto alguna pequeña proporción de ellos formaban parte de diferentes estructuras. En otras palabras, es práctica común alternar los espacios de representación social en diferentes organizaciones con su militancia partidista, tanto para el Partido Acción Nacional, el Partido Revolucionario Institucional o el Partido Movimiento Ciudadano.

La vertiente del enfoque burocrático (Allison, 1998) que brota de la narrativa hecha por Trasímaco respecto de la negativa a poner en marcha la L2BRT arroja luz sobre las negociaciones entre actores de diversos ámbitos de gobierno: el municipal y el estatal, con el resultado de que al no cumplirse tales expectativas el proyecto no prosperó, aunque el argumento se plantea desde el rechazo que provocaba tal medida ante la opinión pública, es decir, el argumento del interés particular (Friedman, 1980) y el del interés general (González Casanova, 1969).

Trasímaco argumentó que se le prometió apoyo para infraestructura en su municipio si respaldaba la propuesta del L2BRT, a lo que él accedió a condición de que resultara socialmente aceptado, por lo que requería apoyo para socializar el proyecto.

“Al final yo empiezo a hacer ese trabajo, no me apoya el gobierno del estado en la socialización, y luego, no me clarifican nunca cual es el apoyo que nos iban a brindar, en términos de infraestructura y eso, pero no obstante yo seguí con el tema y empezamos a trabajar con la socialización, levantamos una encuesta y la encuesta fue abrumadoramente en contra.”

(ER3EM, 2019-1:3)

Al paso del tiempo, explicó Trasímaco, él y su equipo municipal realizaron la socialización sin el apoyo de la instancia del ámbito estatal que lo había ofrecido. La propuesta de la L2BRT reflejaba polémica y resistencia, lo que se podía constatar en las noticias y espacios del lector o radioescucha de los diferentes medios de comunicación.

“Finalmente, se da una reunión de diálogo (...) y nos reunimos a convocatoria expresa del gobernador Emilio González Márquez a una reunión con gente de FONADIN, y ahí es donde finalmente los alcaldes del área metropolitana dicen no al BRT.”

(ER3EM, 2019-1:5)

El Fondo Nacional para el Desarrollo de Infraestructura (FONADIN) vinculada a Banobras era la instancia federal que validaba la entrega de recursos a estados y municipios para obra como la E2BRT, explicado en el capítulo 4.

Al mismo tiempo de estos acontecimientos, otro actor del ámbito municipal se apresuró a presentar la propuesta de la L3TEU ante una instancia federal, la Secretaría de Hacienda y

Crédito Público (SHCP), con lo que abrió la posibilidad de una opción distinta de transporte masivo, la Línea 3 de tren Eléctrico Urbano (L3TEU) que se había posicionado y era encabezada por el PRI en contraste con la E2BRT impulsada por el gobierno estatal emanado del PAN. Lo anterior generaba la posibilidad de obtener recursos del gobierno federal, para la defensa de un proyecto, que ya había logrado posicionarse en la agenda mediática con el sello de su partido político, es decir, el criterio de interés privado en su vertiente política, concretamente de índole político electoral.

“Entonces, finalmente caminaban esos dos proyectos, el de BRT (...) y la propuesta de Aristóteles Sandoval, que proponía que en lugar de BRT fuera tren eléctrico. Entonces finalmente, creo que ya en ese tiempo el alcalde de Guadalajara estaba empezando hacer el proyecto ejecutivo para meterlo a hacienda para lograr el número de registro, entonces la disputa era, se pierden mil millones de pesos de BRT, pero se ganan 17 mil para tren ligero, tren eléctrico.”

(ER3EM, 2019-1:5)

Un elemento que se debe señalar es que los recursos de la L2BRT se obtendrían predominantemente a través de Banobras y FONADIN¹⁰¹ con apoyo del Banco Mundial, más algunas aportaciones del gobierno estatal y un porcentaje menor mediante el mecanismo de Proyectos de Participación Social (PPS) a 20 años; a diferencia de la L1BRT que se había realizado principalmente con recursos del gobierno estatal. (E3F, 161105)

Lo anterior pone de manifiesto tanto los diversos esquemas para financiar obras que obedecen a las modificaciones en la administración pública, así como a las relaciones entre diversos ámbitos de gobierno y las tensiones que desde la perspectiva política, económica y afectiva se generaban, pues abanderar obras de transporte masivo como los casos

¹⁰¹ Se trata de uno de los fideicomisos y fondos que alcanzaron a quedar excluidos del decreto 02/04/2020 en el que se ordena la extinción de fideicomisos, mandatos públicos o análogos que no cuenten con estructura orgánica. El 29 de septiembre de 2020, la comisión de presupuesto y cuenta pública de la Cámara de Diputados aprobó un dictamen en el que se considera la eliminación de 109 fondos y fideicomisos, por lo que se trata de un tema en debate al momento de concluir esta tesis.

mencionados generan legitimidad, *rating* o popularidad y favorecen los escenarios de las contiendas electorales.

La narrativa de Trasímaco incluyó su ingreso y trayectoria en política desde hace varias décadas, y dejó entrever los criterios decisionales que se presentan como parte de dos o más criterios de manera simultánea, por lo que al afirmar determinada idea se refuerzan implícitamente elementos considerados en otra categoría.

“Yo creo que siempre se empujó, desde aquel tiempo, Enrique¹⁰² siendo alcalde del PRD y luego de movimiento ciudadano, el siempre empujó para que hubiera una línea de BRT hacia allá (Tlajomulco), por lo menos yo lo recuerdo en más de una reunión que estuvimos. (...) yo creo que, nunca debió haberse dejado de trabajar el proyecto del tren, me parece que a la llegada del gobernador Alberto Cárdenas Jiménez, del gobernador Francisco Ramírez Acuña y luego entonces el gobernador Emilio González Márquez, si nunca hubieran dejado de hacer proyecto de obra, de infraestructura y movilidad creo que hoy Jalisco y el área metropolitana serían otros, pero particularmente, yo recuerdo que (...) Alberto Cárdenas, siempre fue muy reacio al tema de la infraestructura, porque el siempre en sus discursos decía, la infraestructura huele a corrupción y huele a PRI, y era un poquito el discurso que en aquel tiempo imperó, y que lamentablemente eso, no permitió que se avanzara”

(ER3EM, 2019-1:6)

Al referirse a la decisión de la Línea tres del tren eléctrico urbano (L3TEU) que surge prácticamente de la declinación de la L2 de Macrobús, Trasímaco afirma que hay un cambio sustancial en cuanto al ámbito u orden de gobierno que lo dirige:

¹⁰² Refiriéndose a Enrique Alfaro, quien para el cierre de esta tesis era gobernador de Jalisco por el partido Movimiento Ciudadano. También eran de conocimiento público sus aspiraciones a contender por la presidencia de México en 2024, así como las pugnas mediáticas desde la etapa inicial de sus respectivas gestiones, con el actual presidente de la república, Andrés Manuel López Obrador.

“Prácticamente ese tipo de proyectos como el de la línea tres, yo no fui parte de ese proceso, pero lo que yo tengo en claro es que el gobierno del estado no lo dejaron ni siquiera meter las manos, entiendo que fue un proyecto totalmente federal, allá se llevó a cabo la ejecución (...).”

(ER3EM, 2019-1:11)

Ésta es la declaración de un actor vinculado a nivel institucional y partidista de los diversos ámbitos de gobierno, que explica como la decisión de L3TEU está ligada con la no decisión de la L2BRT. Pues una no podía ocurrir sin la otra, al compartir el mismo trazo, En este proceso decisional, que muestra la interconexión de las decisiones previas, presentes y futuras en materia de transporte masivo, se cambia no sólo de sistema de transporte, sino que también se cambia el orden de gobierno que llevaría la rectoría de dicha infraestructura de movilidad urbana.

En cuanto a la declaración de Trasímaco, en torno a la corrupción en el ámbito de la infraestructura, está anclado al modelo de gobernanza ¹⁰³. Dichos señalamientos de corrupción durante el proceso de la L3TEU se presentan y explican en el capítulo 4.

La pugna generada entre dos tipos de transporte masivo pone de manifiesto elementos afectivos como la admiración y el orgullo, es decir, ambas proceden de ciudades a las que se les reconoce y admira su modelo de transporte. Lo anterior, desde la perspectiva afectiva genera dos tendencias. La primera de ellas es la idealización, que implica dejar de ver con objetividad; mientras que la segunda de tendencia, la emulación, nos lleva sin más a intentar imitar las pautas de comportamiento del objeto de admiración. (Redorta, 2006)

Antes de pasar a la siguiente narrativa, es necesario recodar que la toma de decisiones desde esta perspectiva es el conjunto de procesos encadenados de distinción y selección de premisas, cursos de acción y criterios de preferencia enmarcados por el campo de la movilidad urbana en la ZMG. En otras palabras, el encadenamiento de las decisiones que como en esta tesis observamos se da entre la decisión de no implementar la Línea 2 del Macrobús y en su lugar

¹⁰³ El combate a la corrupción es precisamente una de las características de la buena gobernanza,

construir la L3TEU, que a su vez, sólo se trata de la ampliación de un sistema ferroviario, de acuerdo con los documentos oficiales del gobierno federal; es decir, la *Ampliación del Sistema de Tren Urbano en la Zona Metropolitana de Guadalajara*¹⁰⁴.

5.3.2. Céfalo (ER3EF, 2019-2)

El entrevistado realiza un recorrido histórico como base de su explicación, abarca desde el surgimiento del Banco Nacional Hipotecario, Urbano y de Obras Públicas (Banhuop), ahora Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras), que en el contexto de reconstrucción social, a pocos años de la Revolución, la Guerra Cristera y la Gran Depresión mundial surge este organismo con dos funciones principales: 1) financiar y 2) hacer obras, lo que refleja la convivencia de los criterios políticos, económicos y de interés público (González Casanova, 1969).

“Banobras es un banco del gobierno federal, forma parte de la banca del gobierno federal: Banobras, Bancomext, Nacional Financiera, y lo que era Banrural, ahora es Financiera rural (...). Banobras surgió en 1933, desde entonces para la reconstrucción del país (...) ha tenido muchos cambios; antes (...) además de financiar hacía las cosas.”

(ER3EF, 2019-2:2)

Explicó que, con los esfuerzos federalistas en este rubro, que comenzaron en el año 1982, Banobras solamente financiaba, pero ya no hacía las obras; se financia a partir de dos vías: la primera es hacerlo de manera propia o externa, es decir, a través del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Banco Mundial (BM); y la segunda, mediante el Fondo Nacional para el Desarrollo de Infraestructura (FONADIN). (ER3EF, 2019)

¹⁰⁴ Así lo refiere la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en todas respuestas a las solicitudes de transparencia realizadas en Infomex federal para esta tesis, realizadas en los meses de febrero y marzo de 2020.

"Ya después (...) el gobierno pues dijo: <pago crédito, pero no te hago las cosas>, empezó ya nada más a financiar, <quiero hacer esto>, <ahí está el dinero y tú te encargas>."

(ER3EF, 2019-2:3)

Lo anterior refleja la incursión de las nuevas tendencias de la administración pública, como la Nueva Gestión Pública y el esquema de gobernanza, que son agrupados por el criterio del argumento técnico académico o bloque histórico (Gramsci, 1971).

"De ahí nace el famoso PPS, pero los PPS ya cambiaron, ahora se llama APP, Asociación Público Privada. Antes era Proyecto de Participación Social, y hay ley, una ley de APP, ya están las reglas muy claras para acceder."

(ER3EF, 2019-2:3)

Este fondo, explica Céfalo, trabaja solamente cuando hay participación de la iniciativa privada. De allí nacen los proyectos de participación social (PPS) y los de asociación pública privada (APP). Lo que obedece a un cambio o alineación al modelo de gestión con una menor capacidad directiva del gobierno y mayor participación de la iniciativa privada, es decir, se trata de la adecuación de los proyectos de infraestructura a las denominadas nuevas tendencias de la administración pública¹⁰⁵ con una política económica alienada a dichas tendencias, así como a los criterios decisionales de Bloque Histórico, Interés Público e Interés Privado.

Lo anterior se escala a nivel global con la planeación de organismos internacionales vinculados con el transporte masivo, como en el caso de los objetivos para el desarrollo sostenible,¹⁰⁶ publicados en 2015 y que entraron en vigor en 2016, que en su apartado 11

¹⁰⁵ Abordadas en el apartado teórico.

¹⁰⁶ Están divididos en 17 apartados que se podrían agrupar en cuatro aspectos: Estado de bienestar, en donde entraría pobreza, hambre, salud y educación; energía y ecosistemas, que incluiría agua, energía, trabajo e industria, así como producción y consumo responsable; ciudades, que incluiría, desigualdades, género, ciudades, clima submarino y ecosistemas terrestres; por último, el apartado de paz y alianzas (Objetivos del

dedicado a la ciudad, se refiere a los sistemas de transporte seguros y sostenibles, en especial, la intención de ampliar el servicio de transporte público, así como aumentar la urbanización, la planificación y gestión participativas.

Dicho documento se firmó en 2015, aunque en realidad su antecedente se remonta al año 2000, cuando se celebró la Cumbre del Milenio convocada por la Organización de las Naciones Unidas, momento en el que surgen los objetivos de desarrollo del milenio, solo sus apartados todavía no se resaltaba el enfoque de ciudad ni el de transporte público.¹⁰⁷

En los planos nacional, estatal y metropolitano, como se mostró en los capítulos precedentes, se trata de documentos que de manera paulatina incluyen cada vez con mayor énfasis elementos que implican tomar postura y decisiones respecto de la movilidad urbana, a través del transporte masivo y, en general, agrupando los diversos elementos de la pirámide de la movilidad.

En el anexo estadístico se pueden consultar aspectos como distribuciones modales de la ZMG, tiempos de traslado a escuela, así como tipos de desplazamiento de la población ocupada. Lo anterior ofrece la visión particular de esta tesis, es decir, la de observar las decisiones en su constante tensión e interdependencia entre el interés público y los intereses privados, que a su vez son atravesados por la perspectiva tripartita.

Retomando la narrativa de Céfalo, desde la que asume una visión particular de concebir el Transporte público, al que califica como un tema complicado por los intereses diversos que hay y la falta de presupuesto, “Todo es negocio, en el transporte todo es negocio.” (ER3EF, 2019-2:19). A la luz de esta tesis la afirmación de Céfalo ofrece el referente empírico que refleja como la visión hegemónica naturaliza su perspectiva de la realidad. Es decir,

Milenio, ONU, 2015. ods.org.mx/docs/doctos/SDG_Report2018_es.pdf; completos: un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/)

¹⁰⁷ Objetivos de Desarrollo del Milenio: objetivosdedesarrollodelmilenio.org.mx/ y onu.org.mx/agenda-2030/objetivos-de-desarrollo-del-milenio/

ejemplifica el ensamblaje de la macroestructura y las superestructuras que conforman un bloque histórico (Gramsci, 1971).

Refiriéndose al transporte público en Curitiba, Céfalo comenta:

“Una chulada, (...) Y te digo, se me hizo muy padre, yo ya había escuchado que ese modelo (...) si vale la pena, yo ya no entré mucho a detalle de cómo la gente paga todo eso, o si hay subsidio, si la gente recibe algún apoyo, como aquí transvales y cosas de esas.”

(ER3EF2019-2, 20)

Se remite a la admiración que evoca la idealización y la emulación señalada por Redorta (2006); en la idealización se impide ver la forma en que se genera ese modelo, me refiero al ponderar el surgimiento de esa forma de transporte en Curitiba con los tiempos de la dictadura brasileña y por la toma de decisiones públicas ligada a esa forma de proceder, como lo refleja esta tesis en su apartado: el estudio de las decisiones de movilidad urbana en América Latina.

Otro modelo admirable es el Vancouver, “Una chulada (...), (...) también es caro, pero allá la gente gana bien” (ER3EF, 2019-2, 20). Enfatiza: “sí cobra bien, pero la gente, el más jodido gana bien, con un salario mínimo, 15 dólares, 14 dólares” (ER3EF, 2019-2, 21).

Estas líneas reflejan que Céfalo distingue tanto la desigualdad de los sistemas de transporte público, como la desigualdad socioeconómica de sus usuarios y los aspectos con los que se encuentran enlazadas las decisiones de movilidad urbana, pues como se mencionó en el apartado de indicadores socioeconómicos del capítulo cuatro; el salario mínimo¹⁰⁸ contrastado con el costo de la canasta alimentaria, no alimentaria y los porcentajes destinados al transporte es insuficiente para los hogares que representan los deciles más bajos que utilizan transporte público en México, entre los que se incluye la ZMG.

¹⁰⁸ Debe considerarse que los incrementos de 2018, 2019 y 2020 registrados al salario mínimo han sido mayores que la tendencia de los últimos 40 años, por lo que de seguir esta tendencia, es muy probable que estas circunstancias se modifiquen ligeramente en los próximos años.

Céfalo sostiene que en los esquemas de Proyecto de Participación Social (PPS) y de Asociación Público-Privada (APP) se compite de manera directa, abierta, lo que se conoce desde la bibliografía económica con el término de competencia perfecta, aunque se trata de un concepto más indicativo que descriptivo, pues en la realidad las condiciones para la competencia perfecta no están dadas, debido a que lo ocurre en la mayoría de los casos es que hay actores que poseen información privilegiada que les permite operar con ventaja sobre su competencia, con lo que una competencia perfecta se convierte en una contienda sumamente desigual.

Sostiene también que la iniciativa privada está acostumbrada a proteger sus intereses, y cita un ejemplo del modelo de puerta giratoria al exponer: “A mí me invitaron a una APP que estuvo casi dos años y no se pudo sacar (...) quería ver cómo podía entrar, como asesor, como consultor, autoridad” (ER3EF, 2019-2: 15). La cita anterior¹⁰⁹, es un reflejo de que el efecto de tiovivo o puerta giratoria se naturaliza en estos ámbitos, en el que el criterio de interés general juega solo un papel decorativo o de fachada para encubrir el criterio de interés particular, revestido bajo el criterio de bloque histórico mediante la perspectiva tripartita, en la que se termina admirando y emulando esquemas recursivos del modelo hegemónico.

¹⁰⁹ Se ha ventilado en diversos espacios y medios de comunicación que el decreto sobre la extinción de fideicomisos y fondos, del 02 de abril de 2020. Las discusiones posteriores tanto en el Congreso de la Unión como en el Senado, obedecieron de manera oficial, a la situación de la pandemia COVID 19 y al compromiso de austeridad republicana de la administración federal 2018-2024. No obstante, se mencionaba de manera intermitente que en medio del archipiélago que significaban la diversidad de fideicomisos y fondos, habría casos en que se utilizaban para desviar recursos para fines distintos del interés público. Para más información al respecto se puede consultarse: <https://eljuegodelacorte.nexos.com.mx/?p=11300>

5.3.3. Clitofonte, Polemarco y Glaucón

La narración de Clitofonte pone de manifiesto su conocimiento de los actores de la ciudad, los grupos inmobiliarios y las maneras de relacionarse con el poder. Lo mismo podía citar los nombres y el parentesco de las personas que habían construido diferentes colonias de la ZMG, así como los nexos con funcionarios de gobierno y la evolución de las políticas de desarrollo urbano en el estado.

“Hubo varios pioneros del desarrollo urbano, Don José Aguilar en Chapalita, en Providencia era Don Enrique Aldrete Camarena, (...), también de la colonia Country Club. Luego otros desarrolladores importantes de aquella época (...) el doctor Salvador Madrigal, que hizo Lomas del Valle; y luego ya (...) no pudo seguir con Colinas de San Javier, (...) esos terrenos eran de la familia Verea (...), tanto los de Lomas del Valle, como los de (...) Colinas de San Javier, (...) todavía hay una calle que se llama Circuito Madrigal por ahí, (...) pero eso ya lo desarrolló la familia Verea con el ingeniero Guillermo Brockmann, un ingeniero que era de la Ciudad de México, pero que se casó con una tapatía y se vino a vivir a Guadalajara. Luego (...) la familia Verea desarrolló (...) hacia Colomos Patria, hasta (...) Acueducto; (...) todo eso también fue parte desarrollado por la familia Verea con Brockmann. Y tiempo después, los que empiezan a urbanizar, ahí sí, en terrenos que le habían comprado al doctor Salvador Madrigal, los Leaña, se asocian, ahí si no me acuerdo con... puede ser que se asocien con los Gómez Flores para hacer Puerta de Hierro.”

(ER3DI, 2019-5: 19)

Clitofonte mencionó desarrolladores inmobiliarios vinculados a la fundación de universidades privadas en el estado y en otros casos, actores que cuentan con trayectoria política:

“Los Leaña Espinoza ellos se les ha ido bastante bien, ellos se han dedicado más a centros comerciales, tipo Andares y ahí en Andares también hicieron algo de edificios (...)”

(ER3DI, 2019-5: 3)

“(…) los Gómez Flores (…) desarrollan Valle Real, ahí se asocian con Pedro Martínez y José Errejón, los que ahora son Tierra y Armonía. Los Gómez Flores son grupo G&G, y Tierra y Armonía son José Errejón y los Martínez. “

(ER3DI, 2019-5: 19)

“...a Arturo Zamora lo ubico más bien socio de otro que se llama Valente Aguirre, que es un foráneo que tiene universidades tecnológicas y que ha hecho cosas, porque todo lo que hace Valente, lo escritura la notaria de Arturo Zamora (...) Tiene una universidad por avenida Tesistán a mano izquierda, como son universidades de tipo tecnológicas y tiene otra acá por el rumbo de, la empresa de Valente se llama VGI, no es de aquí, creo que es de Durango, no sé, y acá tiene otra universidad tecnológica cerca de Toluquilla...”

(ER3DI, 2019-5: 7)

La descripción de Clitofonte da por sentado que su interlocutor conoce que la familia Leño está ligada a la creación de la primera universidad privada y autónoma en el país, la Universidad Autónoma de Guadalajara (UAG), mientras que Raymundo Gómez Flores, fue senador por el PRI, además de precandidato a gobernador del Estado de Jalisco, mientras que el tercero, fue alcalde de Zapopan, diputado federal, senador y candidato del PRI al gobierno de Jalisco.

El análisis de la narrativa de Clitofonte permite conocer no sólo las relaciones entre desarrolladores inmobiliarios y universidades privadas, sino que dichas relaciones se ven replicadas entre las actividades sociales en los clubs deportivos privados¹¹⁰. Los negocios y la

¹¹⁰ Seguir este indicio implicaría conocer a los aproximadamente 160 accionistas del Guadalajara Country Club o los 124 accionistas del Club Atlas, por citar dos casos, y cruzarlos con los de los consejos directivos de las universidades privadas más importantes de la ZMG, así como con la lista de desarrolladores inmobiliarios de la ciudad (Adi y Canadevi), si se quiere un mayor detalle se deberán agregar los diferentes giros comerciales y empresariales que ostentan dichas familias; pues tan solo ese cruce abrirá ante nuestros ojos el núcleo duro que determina los asuntos claves de la ciudad, pues me atrevo a pronosticar que encontraremos coincidencias

política conviven de manera naturalizada entre la clase dominante de la ciudad. Lo que ocasiona que las decisiones de asuntos públicos estén plagadas de criterios particularistas, como la construcción del aeropuerto sobre la carretera a Chapala, cerca de la Hacienda la Huerta, propiedad del entonces gobernador Jesús González Gallo, o la conexión entre quien fuera secretario particular del presidente Carlos Salinas de Gortari y el empresario Raymundo Gómez Flores, lo que va más allá de la puerta giratoria, pues se genera y se utiliza de manera directa la influencia del poder para obtener ventajas particulares.

Para generar un mapeo más actualizado de los desarrolladores en el Estado, Clitofonte refiere a dos cámaras que aglutinan a las familias dedicadas al desarrollo inmobiliario.

“Aquí hay dos organismos (...) uno es la CANADEVI Jalisco, que es donde estamos nosotros, que es la Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de la Vivienda en Jalisco, que hay a nivel nacional y en cada estado de la República hay una.”

(ER3DI, 2019-5: 7)

La explicación de Clitofonte y Glaucón son coincidentes en cuanto a los segmentos de desarrolladores inmobiliarios de la ciudad, pues afirman que se congregan en la Cámara Nacional de Desarrolladores Inmobiliarios (Canadevi), integrada por 60 firmas, por un lado, y los que construyen centros comerciales, por el otro, agrupados en la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios (ADI), integrada por 13 socios.

“(...) existe la CANADEVI, que agrupa a las empresas que producimos el 80 por ciento de la vivienda del Estado. (...) Y dentro de CANADEVI, obviamente hay empresas grandes, empresas medianas y empresas pequeñas. Las empresas que tú mencionas ahorita, son de las más representativas (...) G&G, Tierra y Armonía, Grupo San Carlos, y otras más.”

por demás interesantes. Pero esto no pasa de ser una suposición hasta no demostrarse, lo que por limitaciones de tiempo quedará lamentablemente fuera de este ejercicio de investigación, con la esperanza de que se puedan generar otros esfuerzos a partir de esta hipótesis.

(ER3DI, 2019-4b:30-31)

“Existe otra asociación, la Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios, que te comentaba (...), donde son un grupo de empresas que hacen proyectos de usos mixtos, pero de un segmento alto. (...) Los dueños de Andares, los dueños de (...) ellos son 13 socios (...)”

(ER3DI, 2019-4b:35-36)

En estas asociaciones lo que hacen es asumirse como comunidad solidaria para garantizar su crecimiento. En otras palabras, se tiene claridad de que la generación de comunidad gremial y la búsqueda de beneficio común de los integrantes de dichas asociaciones es un mecanismo para alcanzar mayores beneficios particulares.

Clitofonte explica que como desarrollador inmobiliario las relaciones se dan con los diferentes niveles de gobierno, aunque a partir de los años ochenta se trató principalmente con los municipios para la habitabilidad, con el estado y la federación para el agua, y con la federación para la política de vivienda. Explica el tipo de relación que se establece con los representantes del gobierno de la siguiente manera:

“(...) antes tenías que ir a, se llamaba primero Junta de Planeación, después Departamento de Planeación (...) del Estado, tenías que ir a rendirles pleitesía a los funcionarios estatales para que te autorizaran los desarrollos.”

(ER3DI, 2019-5: 3)

Los cambios dentro de la administración que se han suscitado desde la década de los ochentas obedecen a las denominadas nuevas tendencias de la administración pública, es decir, como quedó señalado en los apartados teóricos de la tesis, la nueva gestión pública y la gobernanza han suscitado algunos ajustes entre los diversos órdenes de gobierno y las respectivas gestiones que deben realizar los desarrolladores inmobiliarios, de acuerdo con Clitofonte:

“Se debe rendir pleitesía a la autoridad, porque de todas maneras te cobra, pero, por ejemplo, le caes gordo a una autoridad y no te da agua, porque te pueden decir aquí no hay factibilidad, no hay agua suficiente”

(ER3DI, 2019-5: 6)

La simpatía o aversión, la visión amigo - enemigo, se presentan aquí ligadas a los entramados decisionales que habilitan, incentivan o restringen la posibilidad de construir vivienda en determinadas ubicaciones. Es decir, desde la narrativa de Clitofonte, no importa si hay agua o no, sino los entramados de tipo afectivo como premisa de decisión. La visión tripartita (económico, político, afectivo) se muestran latiendo y conviviendo de manera naturalizada en la entrevista de Clitofonte.

Por su parte, Glaucón afirma que hoy en día, las gestiones están más focalizadas:

“hay gestiones en los tres niveles de gobierno, y mucho depende también que segmento es el que estás atacando, por ejemplo, la vivienda social es la que es totalmente dependiente de la política nacional de vivienda, es la que requiere esos apoyos, y esos incentivos, y esos lineamientos que te marcan desde la SEDAT y las CONAVI e Infonavit, principalmente de la vivienda social.”

(ER3DI, 2019-4b:36)

Las relaciones entre los representantes de la iniciativa privada y los representantes de la autoridad municipal y estatal son alimentadas de diversos eventos que dan constancia de dichas conexiones, por ejemplo, al retomar esfuerzos de organismos públicos vinculados a la gestión de la ciudad, impulsados tanto por el ayuntamiento de Guadalajara, como por la Cámara de Comercio.

“El Consejo de Colaboración nace muy vinculado a la Cámara de Comercio, nace en 1943, es un factor importante para el desarrollo urbano, (...). Este es Pablo Ibarra Michel, presidente del Consejo, aquí está Enrique Alfaro, en la presentación, aquí está el Pope, (...) porque está muy ligado a la Cámara de Comercio.”

(ER3DI, 2019-5: 50)

A diferencia del siglo XIX, cuando se gestionaba mediante cartas una mejor ubicación por parte de los sitios de taxis o calandrias, como lo menciona esta tesis en los antecedentes históricos del transporte en la ciudad, los vínculos entre representantes de la iniciativa privada en la ZMG ahora son más sofisticados:

“Lo importante ahora, por ejemplo uno de los servicios más importantes que ofrece la cámara, son las mesas de coordinación con municipios o con organismos, donde nos sentamos representantes de 10 empresas y abiertamente tocamos nuestra problemática, particular, pero no importa que escuchen las demás empresas, o sea, porque lo que nos basados es que el ejemplo que yo puedo dejar, en una problemática que me encontré, puede ayudar a las otras empresas a que no se atoren en lo mismo. O si varios estamos en el mismo tema, entonces hay un problema en el sistema que hay que resolver por parte de la dependencia y a todos nos beneficia. Entonces, esta necesidad para estar conectados y compartir experiencias. (...) esa necesidad nos llevó a incorporarnos a la cámara y ahora ser cada vez más activos en la cámara, coordinar primero una mesa municipal, luego a involucrarse en otros temas, y ya se dio la oportunidad de...”

(ER3DI, 2019-4b:29)

Un ejemplo de cómo las relaciones entre la iniciativa privada local y las instituciones de gobierno en sus diferentes órdenes van de la mano e incluso se llegan a empalmar, se presenta en el caso de Polemarco, quien procedía de una trayectoria en el gobierno y había pasado a asesorar al sector inmobiliario, el más puro estilo del efecto de tiovivo o puerta giratoria.

“(...) lo que pasa es que yo trabaje, casi 16 años del lado de vivienda de gobierno, entonces, yo tenía una visión de gobierno, me explico, entonces cuando vengo de este lado, empiezo a chocar con un montón de preceptos que yo tenía...”

(ER3DI, 2019-4^a:8)

Fue Polemarco quien señaló su visión de que el gobierno debe ser un facilitador de negocios para la acumulación de capital, que lo que necesita todo inversionista es maximizar el beneficio y minimizar el riesgo; es decir, el argumento particularista de Friedman (1980).

“¿Qué es lo que necesita un inversionista, el que tú quieras? Este, de cualquier parte del mundo, de cualquier fondo para ser más

benévolos, para invertir en un proyecto como de esa magnitud. Necesitas dos cosas: réditos o ganancias y certeza de la recuperación, ok, bueno. Si yo tengo un 50 por ciento de personas que van adquirir vivienda ahí, que no son sujeto de crédito del Infonavit, pero, yo puedo gestionar un fondo, que el fondo se apalanque, sobre el deducible de la superficie (inaudible) fideicomiso, y le garantizo...(…) Y le garantizo como municipio la recuperación en función de un (inaudible) fideicomiso, en donde el ayuntamiento a través del predial, a través de no sé qué, recupere mensualmente de las personas, el valor de su vivienda, y entonces, que, a lo mejor se hace un fideicomiso, o lo mejor se participa a través de un organismo, vamos como un instituto de vivienda, vamos un organismo con personalidad jurídica y patrimonio propio, que le permita, aunque sea, organismo descentralizado del gobierno, pero que le permita operar financieramente ese tipo de proyectos. Vamos. Plaza Tapatía, en su oportunidad lo operó el (inaudible) un organismo público descentralizado, lo comercializó todo y se fue para adelante.”

(ER3DI, 2019-4^a:19-20)

Polemarco es el fiel escudero de Glaucón, a quien cedió el protagonismo para que este último abordara el tema de la verticalización y de la movilidad de la ciudad como un aspecto de mercado más que de planeación, al que el ramo inmobiliario de la ZMG tuvo que adaptarse.

“Existen ejemplos de lo que ocurre en algunos lugares (...) como Medellín que ha desarrollado sistemas constructivos muy eficientes en vivienda vertical, como funciona esa parte de Colombia. (...) ejemplos de ciudades locales, aquí como Aguascalientes con sus periféricos que permiten (...) esa movilidad. Entonces, no tenemos un modelo de ciudad como la que quisiéramos ser, porque Guadalajara es distinta sobre todo porque tenemos que partir de lo que ya existe, y lo que ya existe no nos permite borrar y empezar de cero.”

(ER3DI, 2019-4b:37-38)

Glaucón coincide también con Clitofonte al referir que el fenómeno de la verticalización en la ZMG se produce prácticamente a partir de 2012, con lo que adquiere mayor sentido un sistema de transporte masivo en la ciudad, lo que tiene repercusiones en los precios de la tierra, que generan un efecto a la alza en cuanto se da el anuncio de alguna obra del gobierno, lo que dura unos años, y por lo tanto, deben esperar a que bajen, para poder invertir en la compra de ellos y asegurar que sean proyectos “sustentables”¹¹¹.

“Es parte de la sustentabilidad, debe haber sustentabilidad en muchos sentidos, pero también la económica, los proyectos deben ser rentables para que puedan ser reales y viables.

Entonces, es algo importante y obviamente algunos terrenos, pensando en un tema concreto, se deben desechar si el costo de estos proyectos no se apega a lo que creemos que el mercado de ahí necesita. O sea, si el terreno es muy costoso, y el producto final que creemos que podemos desarrollar ahí no va a caber en el mercado, entonces se desecha ese proyecto.”

(ER3DI, 2019-4b:39-40)

Esta visión de Glaucón es la que predomina en el desarrollador inmobiliario pues mientras un proyecto asegure ganancias al empresario y legitimidad al gobernante, emulando modelos de ciudades desarrolladas, aunque sea derivado de una idealización, no importará si se reproducen esquemas decisionales que distan mucho de ser democráticos; excluyendo y desplazando de facto a los destinatarios de dichas decisiones, condenándolos a las consecuentes repercusiones espaciales, socioeconómicas y de calidad de vida.

“La línea (...) del tren que no se hizo en BRT y que fue tren (L3TEU), si genera una gran oportunidad de redensificación a lo largo del trayecto, pero es de renovación y de redensificación, pero difícilmente se puede hacer vivienda

¹¹¹ El sentido que Glaucón le otorga al concepto de sustentabilidad tiene que ver con la perspectiva del modelo de producción dominante, es decir, lo único importante o por lo menos lo más importante es que haya certeza de la rentabilidad económica.

social en este trayecto por el costo de la tierra y más después de las obras (...) de la línea tres del tren.”

(ER3DI, 2019-4b:38-39)

El mismo Glaucón alude al margen de maniobra en el que debe operar el desarrollador para desempeñarse entre el mercado y las políticas gubernamentales, incluso afirma que ellos también buscan lo mejor para la ciudad.

“(…) muchas veces nosotros tenemos que desarrollar lo que la normatividad o la planeación nos deja hacer, no lo que quisiéramos hacer, hablando desde la política federal, la política estatal y la instrumentación municipal.

Entonces una cosa es lo que queremos y otra cosa lo que podemos hacer por este acotamiento que marcan los tres niveles de gobierno.”

(ER3DI, 2019-4b:39)

Glaucón alude al tema de la verticalización de la ZMG y lo hace con cierta dosis de orgullo, pues refiere que se trataba de una innovación y se asume como uno de los pioneros:

“(…) o sea el mercado te pide un producto más económico, mejor ubicado, con mejores características, que ya no lo logras de la manera convencional, entonces eso te implica a tener que modificar tu producto, aunque el mercado te lo pide como tal, o sea, el ideal de las personas, todos quieren una casa más grande, unifamiliar, mejor ubicada, pero la fórmula del precio ya no da. Entonces tienes que buscar hacer asequible la vivienda evolucionando o innovando en el producto, en este caso la innovación fue la vivienda vertical.

Esta decisión para hacer esta transición; ya ahora es muy fácil para todos decir, es que lo vertical, y lo vertical si se vende, y todo eso, pero al momento de ser los primeros, digo, nosotros fuimos los primeros.”

(ER3DI, 2019-4b:30-31)

Lo anterior también pasa por las apropiaciones que se hacen de estilos de vida con sus respectivos hábitos en los tipos o formas de desplazarse en la ciudad:

“(…) de cómo ha evolucionado el mercado a la vivienda vertical, pues tiene que ver con el costo de la tierra y los temas de movilidad también, las necesidades de las personas de vivir más cerca de estos centros de población donde trabajan, van a la escuela, hacen las compras y muy importante, está su dinámica familiar, que eso todavía culturalmente aquí es importante. (…) El tema de los niños, y por el tema de, como ya trabajan los dos, los encargan con un familiar y esa dinámica genera una calidad de vida importante.”

(ER3DI, 2019-4b:28)

Estas apropiaciones (Larkin, 2014; Harvey, 2012; Brenner, 2016) se entrelazan con los tipos de vivienda ofertados en la ciudad, así como por las grandes inversiones en centros comerciales como plazas, centros de convenciones, hoteles clubs deportivos y demás desarrollos que requieren grandes inversiones de capital, lo que ha generado una financiarización del sector.

“Las empresas más grandes, hay algunas, sobre todo que tienen presencia en varios Estados y por el volumen de operaciones, ya cotizan en bolsa o tienen acceso a instrumentos financieros ya muy avanzados por así decirlo, ¿por qué?, porque el sector inmobiliario es altamente demandante de capital, cualquier proyectito fuerte son millones y millones, cualquier compra de terreno, cuesta millones, uno, dos, tres, cinco, 100, 200, 500 millones, la edificación requiere millones, también, entonces es muy importante para poder acelerar o llevar un crecimiento más diversificado por así decirlo, que si...Yo puedo hacer un proyecto, con mi capital, puedo hacer un proyecto, pero si este proyecto tiene un problema, no sé diversificado, entonces si con mi capital yo compro, mejor compro dos terrenos, y consigo el dinero prestado para la edificación, entonces tengo dos proyectos que se complementan, o tengo tres o tengo cuatro, entonces es muy dependiente de, es una industria muy financiera.”

(ER3DI, 2019-4b:30-31)

La forma de proceder del desarrollo inmobiliario como se mencionó líneas atrás genera un esquema que termina conformando un bloque histórico, alineado a políticas que terminan por afectar a los estratos más vulnerables, como se explicará en las siguientes páginas. En el ámbito inmobiliario se le conoce como el desarrollo de vivienda social.

“Hay distintos conceptos que es, vivienda social, vivienda de interés social, vivienda económica, no hay un glosario que te especifique cual es el rango de una u otra, por ejemplo, una referencia es el Infonavit. El Infonavit tiene sus créditos estructurados en diferentes cajones salariales, de vivienda de hasta 2.6 salarios mínimos, hasta cuatro salarios mínimos, y de cuatro para arriba. Pero estamos hablando que vivienda de interés social, si queremos definir el rango, vivienda de hasta 500 mil pesos. O sea, de 500 mil pesos para abajo, el tema es que ahí está el 70 por ciento de la demanda, por la capacidad de compra de las familias, el 70 por ciento de la vivienda. (...) si nos vamos a viviendas de un millón, o sea, arriba de un millón, es uno de cada 10.”

(ER3DI, 2019-4b:27)

“(...) las viviendas de cinco, seis, hasta los niveles que quieras, difícilmente puedes enfocarlos a la vivienda social, por los costos estructurales, los requerimientos de seguridad que te están pidiendo ahorita contra incendios, escaleras de emergencia, circulaciones, elevadores. Todo eso hace inaccesible para el mercado social, que vivienda vertical en Guadalajara, podemos encontrar, (...) más económica, ya con levador, de 850 mil pesos.”

(ER3DI, 2019-4b:26-27)

Glaucón afirma que en la ZMG el mercado de vivienda está distribuido como se aprecia en la tabla 5.3.

Tabla 5.1. Distribución del mercado de vivienda

Familias	Costo de vivienda
Fracciones Demandan	“Vivienda plus” más de dos millones \$
2/10 Demandan	Más de un millón \$
1/10 Demandan	Entre 500 mil y un millón \$
7/10 Demandan	“Vivienda social” menos de 500 mil pesos

Fuente: elaboración propia con base en (ER3DI, 2019-4b)

Anclando lo anterior con el transporte público, se debe considerar que los deciles 6 al 10 es donde se concentra el mayor número de hogares con registro de gasto en transporte público y donde porcentualmente se gasta más en ese rubro a nivel nacional, como se muestra a partir de la información contenida en el apartado 4.2 de tabuladores básicos en la nueva serie de la ENIGH 2018, se infirieron aproximaciones que permiten acercarse a la comprensión de lo ocurrido en el gasto destinado a transporte público separado en deciles. Véanse las tablas 5.2 y 5.3.

Tabla 5.2. Gasto en transporte público por deciles

GASTO POR DECIL	DECIL I	DECIL II	DECIL III	DECIL IV	DECIL V	DECIL VI	DECIL VII	DECIL VIII	DECIL IX	DECIL X
MEDIA MENSUAL	470	597	691	759	887	969	1 046	1 168	1 189	1 267
PESO % GASTO	3.88%	5.90%	7.57%	8.96%	10.51%	11.80%	12.78%	13.84%	13.56%	11.20%
PESO % X HOGAR	7.56%	9.04%	10.04%	10.80%	10.84%	11.15%	11.18%	10.85%	10.44%	8.09%

Fuente: Adaptación de la ENIGH 2018

Los deciles 6 al 10 concentran el 63.2% del gasto en transporte público de los hogares, mientras que los deciles 6 y 7, son los que muestran mayor porcentaje respecto al número de hogares que gastan en transporte público. En síntesis, la mitad de los deciles con mayor

ingreso, es la que más gasta en transporte público a nivel nacional¹¹². Sin embargo, ¿cómo podríamos acercarnos al comportamiento específico de la ZMG? Para responder a esta pregunta, se tuvieron que cruzar bases de datos de indicadores nacionales con otros que ofrecieran datos con un nivel de detalle mayor, pero antes de pasar a ella conviene hacer una precisión que contribuirá a una mejor comprensión.

De acuerdo con el CONEVAL, el costo de la Canasta alimentaria (CA) en el área urbana es de \$1,556.24 y el de la Canasta No Alimentaria (CNA) \$3,089.37 por persona ¹¹³, si consideramos el costo de la CNA y multiplicamos por el promedio de personas/hogar en Jalisco (3.5) nos arroja que se requieren \$10,812 pesos mensuales para atender las necesidades básicas de un hogar contempladas en la CNA, lo que en términos prácticos significa que a la mitad de los hogares en México no les alcanza (ver tabla 5.3).

Tabla 5.3. Ingreso corriente total por deciles

Deciles de hogares ¹	2018	Cuadro 2.1 Mes totales	Cuadro 2.2 mes s/transfer
Ingreso corriente total	49 610	16,537	13,994
I	9 113	3,038	1,117
II	16 100	5,367	3,083
III	21 428	7,143	5,100
IV	26 696	8,899	6,924
V	32 318	10,773	8,798
VI	38 957	12,986	10,913

¹¹² El lector puede recurrir al cuadro 4.5 para conocer el ingreso mensual promedio por hogar en cada decil, por ejemplo, para el caso aludido en este párrafo los datos son los siguientes: en el decil X es de 55,583; el decil IX, 26,197; decil VIII, 19,628; decil VII, 15,755 pesos. Cabe mencionar que estos datos incluyen las transferencias, pues en la columna derecha del mismo cuadro se encuentran los datos sin transferencias.

¹¹³ El dato de la CA y CNA es calculado a diciembre de 2018 para poderlos contrastar con los datos de la ENIGH. Se tiene conocimiento que para el 01 de septiembre de 2020 la CA Urbana es de \$1,632 y la CNA Urbana de \$3,256 pesos.

Deciles de hogares ¹	2018	Cuadro 2.1 Mes totales	Cuadro 2.2 mes s/transfer
VII	47 264	15,755	13,535
VIII	58 885	19,628	17,107
IX	78 591	26,197	23,075
X	166 750	55,583	50,290
Coefficiente de Gini²	0.448	0.426	Gini 0.426
			Gini 0.475

Nota: Las estimaciones que aparecen en este cuadro están coloreadas de acuerdo con su nivel de precisión, en Alta, Moderada y Baja, tomando como referencia el coeficiente de variación CV (%). Una precisión Baja requiere un uso cauteloso de la estimación en el que se analicen las causas de la alta variabilidad y se consideren otros indicadores de precisión y confiabilidad, como el intervalo de confianza.

Nivel de precisión de las estimaciones:	Alta , CV en el rango de (0,15)
	Moderada , CV en el rango de [15,30)
	Baja , CV de 30% en adelante

¹ Los hogares están ordenados en los deciles de acuerdo con su ingreso corriente total trimestral.

² El coeficiente de Gini es una medida de concentración del ingreso: toma valores entre cero y uno. Cuando el valor se acerca a uno, indica que hay mayor concentración del ingreso; en cambio, cuando el valor del Gini se acerca a cero la concentración del ingreso es menor.

Fuente: INEGI. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2018. SNIEG. Información de Interés Nacional.

Dentro de los que sí les alcanza para la CNA encontramos que es de los deciles VI al X donde un mayor número de hogares registraron gasto en transporte público y en donde, como se mencionó previamente, en promedio que se destina un mayor porcentaje del presupuesto al transporte público.

Ahora, retomando el tema de la ZMG, el cuadro (5.4) muestra que en la ZMG el 7.2% de la población ocupada (mayor de 15 años) percibe ingresos por hasta un salario mínimo, de acuerdo con la ENOE, lo que implica que los ingresos totales más bajos de la ZMG se corresponden con el decil I y una parte del decil II, de la base de datos de la ENIGH, pues si se considerara los ingresos sin transferencias, el registro más bajo para la ZMG estaría en el decil 3.

Tabla 5.4. Población por nivel de ingreso en la ZMG

POBLACIÓN OCUPADA POR NIVEL DE INGRESOS	POB. TOTAL 1,961,557	FUENTE ENOE 2018	INGRESO X 1.7 (**)	CORRESPONDENCIA DECILES ENIGH
NIVEL DE INGRESOS (+15 AÑOS)	SUBTOTAL POR SALARIOS MÍNIMOS	% DE OCUPADOS	POBLACIÓN POR CADA SEGMENTO	INGRESOS TOTALES
Hasta un salario mínimo	141,358	7.2%	4,566	D I y parte del II
Más de 1 hasta 2 salarios mínimos	491,784	25.1%	9,132	D III y IV
Más de 2 hasta 3 salarios mínimos	515,876	26.3%	13,699	D V y VI
Más de 3 hasta 5 salarios mínimos	402,484	20.5%	22,831	D VII y VIII
Más de 5 salarios mínimos	129,890	6.6%	22,833	D IX y X
No recibe ingresos	56,738	2.9		
No especificado	223,427	11.4		

Fuente: Elaboración propia con datos de la ENOE, ENIGH Y CONASAMI

NOTA: Los datos se presentan a 2018, para poder cruzar la información de la ENIGH, debido a que dicha encuesta se levanta cada dos años y la de 2020 se publica hasta julio de 2021.

*Las modificaciones al salario mínimo de 2019 y 2020 no están integradas para hacer compatibles las comparaciones.

**El salario mínimo a enero de 2018 - 88.36 multiplicado por 30.4 = 2,686 mensual x la tasa de ocupación (1.7) = a 4,566 pesos mensuales que corresponde al decil 1 si se consideran los totales mensuales de la Encuesta Nacional de Ingreso Gasto de los Hogares 2018.

***La clasificación de esta tabla se realiza en función del nivel de ingresos (ENOE registra solo 5 opciones), por lo que el límite de dichos ingresos no se corresponde exactamente con el borde de la ENIGH (cuya distribución es en deciles). Lo que se buscó es detectar los puntos más cercanos al promedio de estos últimos para plantear la correspondencia de tres fuentes (ENOE, ENIGH y CONASAMI) que permitieran una comprensión sobre el caso específico de la Zona Metropolitana de Guadalajara.

El 25.1% de población ocupada (mayor de 15 años) percibe ingresos de más de uno y hasta dos salarios mínimos, que agrupa a los deciles III y IV. Mientras que la mayor proporción registra ingresos de entre dos y tres salarios mínimos, con un 26.3%, que se corresponde con el decil V y VI.

En otras palabras, en la ZMG el 58.6% de la población ocupada mayor de 15 años, se corresponde con los deciles I al VI, Mientras que 20.5% perciben entre tres y cinco salarios mínimos, deciles VII y VIII, y sólo el 6.6%, deciles IX y X, perciben más de cinco salarios mínimos en la ZMG¹¹⁴. Recuérdese que en el documento de la ENOE, el 14.3% restante lo conforman los rubros de “no especificado” (11.4%) o “no recibe ingresos” (2.9%).

A este escenario debe agregarse, ahora retomando a Glaucón y el cuadro 5.1 del mercado de vivienda, que el mercado inmobiliario para la ZMG, considera demanda social aquella menor a 500 mil pesos, pero resulta que a los deciles I al V, no le alcanza ni para la CNA. Es decir, para el mercado inmobiliario su demanda social estaría ubicada a partir del decil VI, VII, VIII, que se situarían en la parte más baja de la tabla 5.3, la de la vivienda social, con un costo de menor de 500 mil pesos.

El decil nueve, ocuparía la segunda posición menos baja de la tabla 5.3, la vivienda entre 500 mil y un millón de pesos. Y de un solo decil el X, saldrían tanto los dos de cada 10 que demandan vivienda de más de un millón de pesos, así como las fracciones que demandan “vivienda plus”, de más de dos millones de pesos. Como se comprenderá esta distribución obedece al cruce de datos de la ENOE, CONEVAL, ENIGH, CONASAMI con la del mercado de vivienda en Jalisco, concretamente la ZMG.

Lo anterior es un reflejo de la segmentación y los condicionamientos para el acceso a la vivienda, lo que posteriormente se agrava para los hogares de menor renta, por la deficiencia en la cobertura de servicios de transporte público en las zonas donde construye vivienda social. Es decir, se ven prácticamente forzados a desplazarse a las orillas de la ZMG, donde es evidente la deficiencia en la prestación de los servicios públicos básicos, entre ellos el transporte.

Lo anterior, remite a una coincidencia con Davis (1999), al referir el espacio como referente ineludible de este tipo:

¹¹⁴ Hacia fines de 2020, bajo el entorno COVID, este escenario seguramente marcaría una elevación del coeficiente de Gini tornando más difíciles las condiciones de las personas en hogares de los deciles menos favorecidos. Sin embargo, como se explicó en los cuadros precedentes, debido a que la información que se presenta en esta tesis, es una triangulación de diversas fuentes, los insumos obedecen a calendarizaciones distintas de elaboración, procesamiento y publicación para el acceso público.

“(…) Así pues, en la medida en que la investigación reciente ha hecho grandes avances al tomar en serio la historia y examinar cómo se articula con el poder y la acción estatal y de clase, deberá hacer lo mismo con el espacio. (…) la espacialidad se omite con demasiada frecuencia.” (David 1999:31)

Esto a su vez, acarrea consecuencias en los costos económicos y de tiempo invertido por las personas en sus traslados a los centros de trabajo, de estudio o de actividades lúdicas; se vive una exclusión con efecto dominó en donde la vivienda y el transporte público son interdependientes en la vida de quienes padecen los efectos negativos de la toma de decisiones, pero no entre quienes las toman.

En otras palabras, el mercado se encuentra ligado al transporte público en los deciles más altos, mientras que la necesidad social se ubica en los deciles medios, cuyas personas al tener menor ingreso se ven obligadas a vivir en zonas cada más alejadas de la metrópoli, haciendo aún más evidente su necesidad de transporte público, servicio que paradójicamente, entre más alejado se ubica menos cobertura tiene.

En los términos de esta tesis, se trata de una disputa entre los intereses del mercado y de la sociedad; entre el interés particular y el interés general, en el que las decisiones de movilidad urbana se encuentran imbricadas con aspectos como la vivienda, el ingreso, la visión de desarrollo, la planeación urbana, el salario, por mencionar algunos.

Lo anterior, se agrava al considerar que en promedio se dedican más horas para traslados al trabajo y la escuela que las horas que se dedican a la práctica deportiva o el ejercicio, pues el tiempo invertido en los traslados impactan a la baja la percepción de bienestar a las personas, mientras que el invertido en la práctica deportiva o el ejercicio, impactan al alza. Recordemos que esto aplica para la población en general, pero repercute con mayor crudeza en la calidad de vida quienes viven en esos hogares distantes, que como se explicó, son quienes más utilizan el transporte público y por sus ingresos agrupan el 70% del mercado de vivienda de la ZMG, la denominada vivienda social.

5.3.4. Adimanto

Otra agravante al escenario anterior, la refiere Adimanto, pues afirma que el transporte público en la ZMG es:

“(…) es inhumano, es inseguro, es denigrante para la gente, porque no les interesa mejorarlo, les interesa explotar hasta donde sea necesario, las unidades y a los choferes para que den más dinero, aún en las condiciones actuales, es que son siete pesos, no, no, porque está sobre saturado y es de muy mala calidad. (…) Es terriblemente inseguro, terriblemente inhumano, agravante para los usuarios”

(ER3SCP, 2019-3:22-23)

El mismo Adimanto cuestiona:

“(…) ¿tú crees que Monraz, como secretario (…), usó camión alguna vez. Servando Sepúlveda o Montelongo? pues no. Verdín a lo mejor cuando fue pobre, pero se hizo rico rápido. (…) Esa parte de insensibilidad tiene que ver con la falta de conocimiento también. (…) No podrían percibir, lo que la gente percibe. ¿Cómo puedes entender a la gente, si no les interesa la gente? ¿Cuántos niños del Iteso conocen el centro de la ciudad, cuántos conocen el oriente de la ciudad? Entonces, llegan a funcionarios, ¿cómo van a sentir lo que la gente siente en el oriente, o de la Calzada para allá si no lo conocen, si nunca han ido para allá?”

(ER3SCP, 2019-3:24)

En estas líneas Adimanto no solo confronta el perfil de los tomadores de decisiones con quienes viven y observan las consecuencias de las decisiones, sino que intuye que la visión del interés particular sobre el interés general es la que lo impide y afirma que a la toma de decisiones debe subyacer un elemento clave. Además de lo anterior, en la narrativa de Adimanto subyace un elemento que se complementa con la versión de Clitofonte, Polemarco y Glaucón. Me refiero, a la visión clasista que existe, se difunde y reproduce en la ZMG. Es decir, las apropiaciones por modo de transporte que se estandarizan y socializan,

atribuyéndole valor simbólico al tipo de coche que se maneja o al modo de transporte que se utiliza y en el que determinados modelos o modos generan orgullo, mientras que otros generan vergüenza, a esto le llamaremos clasismo modal. Lo anterior se corresponde con el modelo económico hegemónico al privilegiar los autos de mayor costo como los que generen orgullo, mientras que los más económicos generen vergüenza, pues dicha idea se alinea al modelo de producción capitalista se corresponde con diferentes macroestructuras, como se ha mencionado en otros apartados.

Siguiendo con la narrativa de Adimanto, quien pone el dedo en la llaga, al señalar un problema de raíz que se contrapone a la narrativa presentada páginas atrás.

“(…) porque yo peleo mucho el asunto del transporte, (…) pero hay (…) cuestiones (…) esenciales; uno, si se va a privilegiar el hecho de que el transporte es un negocio, nunca lo vas a resolver…” (ER3SCP, 2019-3:8)

“Es un problema estructural, de cómo, con qué criterios se opera el transporte, ese es el gran problema. No puede ser un negocio.” (ER3SCP, 2019-3:17)

“(…) ese es el fondo de la cuestión la concepción del modelo, para qué fines se utiliza el transporte, cuál es el beneficio del transporte, la rentabilidad y el lucro, no el servicio.” (ER3SCP, 2019-3:19)

“(…) más allá de todo, el ultimo, o la última conclusión (...), es que el transporte en Guadalajara, nunca ha estado diseñado para resolver la necesidad social. (...) Nunca, no, nunca.” (ER3SCP, 2019-3:21)

Esta narrativa confronta directamente la visión de Céfalo; es decir, de nuevo aparecen los criterios de interés general, en este caso defendido por Adimanto. Se confronta con el criterio de interés particular, defendido páginas atrás por Céfalo.

Adimanto también refleja cierta indignación o enfado¹¹⁵, posiblemente producida por la toma de conciencia de lo que percibe como una injusticia (Redorta, 2006), sobre todo cuando viene de alguien que a diario utiliza el transporte público. Manifiesta también su postura respecto de la manera en que se dan lugar las relaciones entre los representantes de las diversas instituciones políticas.

“Es que todos son políticos. Y entre políticos se arreglan, se ponen de acuerdo, o sea, un gran problema del poder legislativo, es que el poder legislativo no está para servirle a la gente, sino para servirle a los poderes formales (y) fácticos que les apoyan, les respaldan y les permiten llegar al Congreso. Y claro ellos va a privilegiar los intereses de sus aliados o de sus socios, y no los intereses de la gente.

(ER3SCP, 2019-3:17-18)

La conexión entre diversos sectores de la sociedad tapatía es un vivo reflejo de los intercambios de capital (Bourdieu, 1997) y el efecto de tiovivo o de puerta giratoria entre actores que fungían al frente de gobiernos, universidades, expertos en transporte público, personas que encabezaban negocios u organismos empresariales y además tenían vínculos o fuertes lazos incluso con diversas sociedades adscritas a la Iglesia católica, como el Opus Dei, Los Tecos o la Compañía de Jesús (ER3DI, 2019-5: 13–17).

Es el relato de un particular el que abre las posibilidades de mapear el entramado de los actores con poder en la ZMG, vinculados a la toma de decisiones de movilidad urbana. Eso explica porque fue a través de un empresario como logró saberse que no sería posible entrevistar a los actores clave “A” y “B”, señalados al inicio de este bloque (apartado 5.3.1.), pues mientras se buscaba concertar el encuentro por diferentes vías, Clitofonte se encontraba en una posición que le permitía tener más información de dichos actores.

¹¹⁵ Ambas entran en la “familia de la ira: junto con cólera, rabia, furia, indignación, irritación, fastidio, enfado, odio, (...) Solo existen ciertas diferencias de matiz entre estas palabras y otras posibles” (Redorta, 2006:60)

Conclusiones capítulo cinco

Derivado de este capítulo podemos extraer las siguientes conclusiones presentadas a manera de afirmaciones centrales.

El manejo de los tiempos en la administración pública está notoriamente influido por criterios políticos, de premisa electoral. Sin embargo, las grandes obras de infraestructura pueden escalar períodos y ámbitos de gobierno, como en el caso de la E2BRT y la L3TEU, que fueron decisiones entrelazadas y generan un escenario susceptible de un análisis dicotómico y tripartita.

El vínculo entre las de políticas de planeación de la ciudad y sus repercusiones tanto en el desarrollo de la construcción de vivienda y la manera en que ha crecido en las últimas décadas, así como su conexión con las decisiones de movilidad urbana, conforman un bloque aristocrático de la forma de proceder en la ZMG. Esto coincide con los términos del “discurso de defensa” (Allmendinger, 2002), aludido en el capítulo 1 y que se podría sintetizar como sigue: “la planificación es política y no existen las soluciones óptimas. El planificador debe ponerse al servicio de un grupo de interés y el plan ha de resultar (en) el programa de ese grupo de interés.” (Benabent, 2016: 359). En los términos de esta tesis, significa la reproducción de los intereses particulares de los más poderosos en detrimento del interés general.

Las personas que adquieren vivienda social no son los más pobres; sino que pertenecen, para el caso de la ZMG, a aquellas personas de los hogares que se encuentran entre el decil 6, 7, 8 y parte del decil 9 de la ENIGH, y efectivamente son quienes a nivel nacional destinan un mayor gasto en transporte público.

La invisibilización que los desarrolladores hacen de las personas pertenecientes a los deciles de menor ingreso en la ZMG por temas de mercado, implica que una especie de perpetuación de un ciclo difícil de detener, pues allí se encuentran las personas que luego de ser “invisibilizados”, son segregados territorial, infraestructural y socialmente. Es decir, desplazados a las zonas periféricas de la ZMG si es que quieren adquirir una vivienda propia. Después, por el servicio de transporte nulo o altamente deficiente en dichas zonas, pues los

sistemas de transporte masivo se enfocan en zonas geográficas con mayor demanda, integrando lo que ya está integrado, pero postergando la atención, de esas zonas periféricas que resultan ser los sectores del denominado mercado de vivienda social. Y por último, por las implicaciones socio culturales que las formas de desplazamiento generan, en una sociedad clasista como la que habita en la ZMG, visión que se reproduce cotidianamente impactando “afectivamente” a quienes se mueven en la ciudad.

La exclusión descrita en este capítulo tiene parcial coincidencia con al menos dos de las tipologías presentadas por Allmendinger, que fueron aludidas en el capítulo 1 y 3. Por un lado con la teoría marxista de planeación, aunque debe evitarse la visión reduccionista que se le asigna a este enfoque de “menos capitalismo y una planificación más colectiva” (Allmendinger, 2002: 89). Es decir, efectivamente se debe reconocer que un análisis serio tendría que reconocer que hay “influencias distintas al modo de producción” (Allmendinger, 2002: 89), pero no por ello éste debería omitirse, pues es el modo de producción de la vida material el que condiciona la vida social y no al revés. Por otro lado, la dimensión espacial y afectiva mencionada en este apartado podría vincularse también con el enfoque de planeación indígena o el colaborativo. Sin embargo, tanto para las propuestas anteriores como para el discurso pragmático o el de defensa, aludidos en la taxonomía de Allmendinger (2002), la incorporación de la esfera afectiva parece haberlas rebasado.

Benabent (2016) propone en medio de esta mezcla de teorías de la planificación¹¹⁶ como él mismo señala, cuatro aspectos a considerar en el método de decisión que de entrada deber ser crítico: 1) El interés general, 2) los participantes, 3) normas de procedimiento y expresión de intereses, 4) el papel del planificador. (Benabent, 2016: 362-364). Dicha propuesta subordina los intereses particulares al interés general, reconoce las prácticas cotidianas en los ejercicios de participación ciudadana, señalando entre otras deplorables prácticas, las de los SPAN (*Sí, pero aquí no*) y coloca al planificador como “actor esencial en el proceso de toma

¹¹⁶ Véase en anexos el cuadro titulado “Teorías de la planeación (rasgos esenciales) de Benabent”

de decisiones, pero no en la decisión (...)” (Benabent, 2016: 364). Dicha propuesta genera sintonía con esta tesis, con puntos de conexión tanto en el orden del interés público, como en el reconocimiento de las deplorables prácticas de participación ciudadana. Sin embargo, al igual que con la taxonomía de Allmendinger (2002), la incorporación de la esfera afectiva al mismo nivel de la esfera económica y política sigue rebasando sus contribuciones, lo que seguramente es un indicio de que esta tesis sobre la toma de decisiones en materia de movilidad urbana contribuye al debate teórico y empírico en el campo del urbanismo.

En cuanto a la apuesta de ciudad que decide virar hacia el crecimiento vertical, es muy posible que eso implicara la implementación de sistemas de transporte de alta capacidad como se observa en las grandes ciudades, inversiones millonarias en infraestructura que prioricen el auto particular, o incluso ambas; en todos esos casos existen ejemplos, pero asumir esas apuestas de otras ciudades, sin ser conscientes de los mecanismos que subyacen la toma de decisiones de esas comunidades e incluso de la propia, es un error.

En ese sentido, dicha propuesta de ciudad encamina el proceso de desarrollo en la dirección adecuada, es decir, reconocen las prácticas perversas a que se ha logrado traducir las buenas intenciones de participación ciudadana incentivadas por el modelo colaborativo derivado enfoque de gobernanza. En otras palabras, cuando el sistema complejo de la toma de decisiones refleja ese nivel de adaptación en las diferentes esferas, se debe atender las propuestas que evidencian la dominación simbólica de la que somos objeto. Esta tesis coloca sobre la mesa esa complejidad que la toma de decisiones en materia de movilidad urbana para la ZMG y ofrece pistas para su comprensión.

Aunado a lo anterior, tanto el esquema de desarrollo como el modelo de ciudad son aspectos que se presentan como insumos ya dados, cuando en realidad son consecuencias de las decisiones que en la materia se han tomado años atrás, como se ha explicado en torno a la L2BRT y la L3TEU, por lo que un análisis de las decisiones en movilidad debe considerar los supuestos que sirvieron de base a tales conjuntos de procesos encadenados de selección de premisas. En palabras de Allmendinger (2002), al referir el discurso de la teoría marxista o crítica, “ni la urbanización en general, ni la planificación urbana en particular, constituyen ocurrencias independientes y autodeterminadas. Por el contrario, son acontecimientos

sociales, incrustados en la sociedad, y derivan su lógica y significado histórico del patrón general de la sociedad en su conjunto” (p. 68)

De manera lacónica podemos afirmar que para que el sistema de transporte masivo sea viable en la ZMG, la construcción e implementación de los subsistemas BRT y TEU deben ser negocio, otorgar legitimidad y generar orgullo; por lo que es evidente que tanto el interés público como el privado tienen una presencia que ejerce tensión interdependiente, que puede ser mejor comprendida si se toma consciencia de las perspectivas y factores de tipo económico, político y afectivo. Lo anterior se corresponde con las decisiones analizadas en este trabajo y se encuentra sustento teórico en el modelo de criterios de decisión expuesto en el capítulo 2. Lo que a su vez ofrece pistas de interlocución con los discursos de planeación aludidos en diferentes momentos de esta tesis.

Conclusiones generales y líneas posibles de investigación

En esta tesis se consiguió explicar el proceso de toma de decisiones de movilidad urbana en la ZMG, en el que los agentes preponderantes intervienen con sus criterios, contradicciones y complementariedades que serán presentados a lo largo de esta conclusión, en términos de los intereses de beneficio público y privado que entran en juego, particularmente en los casos de la L2BRT y la L3TEU. Se generó un hilo conductor a nivel teórico metodológico en los primeros tres capítulos y se despliega empíricamente en los capítulos 4 y 5, con lo que se logra el objetivo planteado en esta investigación.

Los elementos teóricos, documentales y empíricos obtenidos permiten generar inferencias válidas que atienden al problema de investigación de este trabajo, partiendo de los actores y criterios al sistema complejo, con lo que se logra identificar las relaciones entre los elementos que configuran la respuesta a la interrogante central ¿cuáles son y cómo interactúan los agentes y criterios que definen la toma de decisiones del transporte público, particularmente en los casos de la L2BRT y la L3TEU?

Los agentes¹¹⁷ se integran en cuatro grupos que intervienen en las decisiones de movilidad urbana de la ZMG: 1) representantes del gobierno, tanto del poder ejecutivo y legislativo, 2) empresarios del sector transportista e inmobiliario, 3) académicos, representantes de la sociedad civil y periodistas y 4) consultores del ramo. Estos pueden segmentarse a su vez en sólo dos, los que por su naturaleza están vinculados al interés público (el 1 y 3) y los vinculados al interés privado (los números 2 y 4 del listado).

El proceso de selección de los casos estudiados se presenta en el apartado 3.2. En la explicación de cada caso (apartados 4.5 y 4.6) se pudo observar que se trató de una decisión anclada al ámbito estatal, junto con instancias federales, que se ve frenada por otra propuesta iniciada desde el ámbito municipal y que se vincula con el gobierno federal, de cuyo proceso se da cuenta en los apartados 4.5, 4.6 y se alude en las narrativas 5.3.2 y 5.3.3. Es decir, la influencia de la premisa de rentabilidad electoral en agentes vinculados a diferentes partidos políticos, aunada a la configuración de grupos de influencia en cada uno de los niveles de gobierno.

Las disputas entre partidos han reflejado igualmente distintos juegos de interés privado, así como diversas concepciones sobre el cómo perseguir el interés público, disfrazadas de confrontación entre dos tecnologías, lo que implicó reforzar la investigación documental de los casos y recurrir a los actores locales que estuvieron en contacto con dicho proceso decisorio.

Al hacerlo, nos encontramos con que gran parte de tales actores no estaban disponibles para los efectos de esta investigación. Es decir, las dificultades¹¹⁸ presentes cuando se

¹¹⁷ La delimitación y selección se expuso en el segmento 3.4, Sin embargo, se alude a ellos a lo largo de la tesis, especialmente en los apartados 4.3., 4.6. y 5.3.2. De debe recordarse que, como se mencionó en diversos apartados, los actores son escalables y para efectos de esta investigación se debió acotar en función de los recursos y tiempo disponibles.

¹¹⁸ Aludidas en los capítulos 3 y 5. Explicadas a detalle en el apartado 3.5., así como en el anexo de las vicisitudes y aludidas en las narrativas del capítulo 5.

pretende estudiar decisiones de esta magnitud, que están en proceso de ejecución, impiden o dificultan el acceso a agentes con poder de decisión¹¹⁹.

Los criterios utilizados por los actores con poder de decisión que fueron entrevistados se presentan primero en el capítulo 2.3, para ser retomados y ejemplificados en el desarrollo de los capítulos 4 y 5. Mediante un proceso de síntesis reflexiva, indagación teórica y de diálogo con agentes de decisión, se logró ajustar la operacionalización de las esferas y criterios de decisión. La política: legitimidad, rentabilidad electoral, rating; la económica: rentabilidad económica, garantías de inversión y control monopólico; la afectiva: admiración, simpatía, orgullo. Estas esferas y criterios conforman el modelo dicotómico y tripartita de esta tesis, como se explicó en el capítulo dos y se ejemplificó en los capítulos 4 y 5, pues las esferas atraviesan tangencialmente a los criterios de 1) interés público, 2) apropiación poder o interés privado, 3) el socio ambiental y 4) el del argumento técnico académico o de bloque histórico.

Para la explicación aludida en la hipótesis respecto a entender a la toma de decisiones de transporte masivo en la ZMG como un sistema complejo de agentes y criterios de interés público o privado que interactúan de manera parcialmente contradictoria y complementaria, se trabaja especialmente en el apartado 4.4., 4.5. y 4.6.

Pese a la importancia que implican los tiempos político - electorales para los actores de la administración pública, los casos de las decisiones en materia de transporte masivo pueden escalarse en el tiempo y nivel de decisión¹²⁰, desplazando el poder decisorio al ámbito federal y trascendiendo varios períodos de gobierno y colores partidistas de donde emanan responsables de dicha toma de decisiones a nivel estatal, federal y municipal, en

¹¹⁹ La dificultad de acceso se presenta tanto en agentes como en diversas fuentes de información, pues ésta se mantiene reservada, oculta, no está disponible o simplemente se dosifica su accesibilidad, lo que propicia que el tiempo transcurra en favor de las premisas de los agentes con poder de decisión. Esto puede interpretarse como una manera de evitar posibles alteraciones al proceso, o una eventual afectación de los intereses que están en juego, que pudieran derivar de hacerla pública.

¹²⁰ Como se deduce de los apartados 3.6, 4.5, 4.6, así como en las conclusiones del capítulo 4,

tanto se legisla, inicia la construcción y se implementa un sistema de transporte, como ocurrió con los casos L2BRT - L3TEU, lo que también aplica para el Peribús o la L4TEU.

En cuanto a las tecnologías de transporte masivo para la ZMG, (como se mencionó en los apartados 4.5 y 5.3.2) en el período de gestión para la L2BRT se produjo una visión antagónica de las dos tecnologías BRT y TEU (lo que en realidad eran disputas entre dos partidos). Esta pugna, invisibilizó la verdadera confrontación entre el interés público y privado. Es decir, en el período estudiado se resuelve una aparente disputa el BRT y el TEU (el respaldo a la L4TEU y los trabajos del Peribús con tecnología BRT son prueba de ello), pero la contradicción de fondo entre el interés público y privado queda sin resolverse, pues atraviesa el proceso decisorio de los casos analizados y condiciona las siguientes decisiones. Mientras eso ocurre, algunos actores con poder de decisión, en el sentido de esta tesis (explicado en el apartado 3.4.), reducen la complejidad de la toma de decisiones de movilidad urbana a decisiones de visión determinista, con lo que contribuyen a incrementar la contradicción que implica la toma de decisiones del transporte público con la premisa de que sea negocio. Es decir, se coloca el criterio de interés particular por encima de interés público, de tal manera que el servicio de transporte público es excluido, desde su concepción como negocio, de la prestación de un servicio al que todas las personas tienen derecho, como el alumbrado público, la recolección de basura o la seguridad pública. Esto se explica teóricamente en el capítulo 2 y empíricamente en los capítulos 4 y 5.

Los agentes¹²¹ son escalables en las esferas local, nacional e internacional, como en el tiempo, tal como ocurrió con la no implementación de la L2BRT y la implementación de la L3TEU. Esto es, los actores y los casos están interconectados, son interdependientes entre distintos ámbitos de decisión, así como dinámicos¹²² en función de las circunstancias políticas, sociales y económicas.

¹²¹ Cuya posición puede ser cambiante como se explicó en el apartado 3.6.

¹²² Explicado en el apartado 4.5.

El tiempo de dichos procesos puede escalar administraciones y actores, pero los criterios de decisión y la tensión permanecen, pues están anclados a una manera de concebir el desarrollo, lo que remite a las teorías que subyacen dichas concepciones, como lo reflejaron las narrativas del capítulo cinco y se explica en los capítulos 1 y 2 de esta tesis.

El esquema de desarrollo de otras ciudades asumidas como casos exitosos¹²³, así como el modelo de crecimiento vertical de ciudad¹²⁴, aparecen en las narrativas como insumos dados, que llamaremos “enmarque hegemónico”. Sin embargo, se trata de procesos decisionales encadenados, pues en estos casos se omite considerar los supuestos y condiciones, en la escala teórica y contextual, sobre los que se realizó dicha toma de decisiones¹²⁵.

La toma de decisiones en la ZMG está vinculada tanto a la verticalización de la ciudad como al modelo de transporte masivo y es un ejemplo de la tensión entre mercado y necesidad social (evidenciado en los apartados 4.5 y 5.3.4.), pues mientras el mercado apunta a la mitad de los deciles con mayores ingresos, la necesidad social lo hace en la mitad de menores ingresos. Lo que exhibe incongruencias al intentar trabajar un servicio público con una visión de este, como si se tratase de un negocio.

Lo anterior bien puede explicarse como la validación de procesos predeterminados desde otras instancias que se alinea con la visión hegemónica de desarrollo. Con lo que dichos procesos se vuelven legitimadores de decisiones predefinidas¹²⁶, en cuyo caso se trata de *fictio* decisiones, explicadas en las conclusiones del capítulo 4.

La afirmación de la hipótesis referente a que la interacción provoca tensión en las relaciones entre los agentes predominantes de esa toma de decisiones e inconsistencias en

¹²³ Como se explicó en el apartado sobre el estudio de las decisiones en América Latina

¹²⁴ Apartado 5.3.4.

¹²⁵ Lo que se explicó en los capítulos 1 y 5, así como en el apartado Estudio de las decisiones de movilidad urbana en América Latina.

¹²⁶ Abordado en las conclusiones del capítulo 4.

el funcionamiento de las políticas de movilidad urbana se aborda y explica en cada caso¹²⁷ y se retoma en las narrativas del capítulo cinco¹²⁸.

Como se expuso en el apartado 5.3.3., así como en las conclusiones de dicho capítulo, los efectos de la toma de decisiones en materia de movilidad transporte público y de las políticas de construcción de vivienda terminan ocasionando exclusión en personas de bajos recursos económicos que como efecto dominó ocurren de la siguiente manera: 1) son invisibilizados por los constructores de vivienda, al no formar parte del mercado de la denominada “vivienda social”, 2) son desplazados geográficamente a la periferia en donde deben pagar renta o en otros casos ni siquiera alcanzan a construir su casa con los servicios básicos, 3) excluidos de infraestructura y la prestación servicios públicos fundamentales por la zona donde se ubican, lo que acarrea problemas en espiral como la seguridad pública y 4) relegados socialmente por el lugar que ocupan en el campo social y geográfico, como se menciona en el apartado 5.3.4., desde la visión clasista que todavía está presente en la ZMG¹²⁹.

La toma de decisiones de movilidad urbana en la ZMG, concretamente los casos de la L2TEU y L3TEU, se puede explicar como una “colonización decisional”, sobre la base de intereses particulares globales para mantener la homeostasis de un sistema recursivo que integra las esferas, criterios y premisas señalados en esta tesis, a partir de la mejora de las condiciones de exclusión y explotación de la población en la ZMG, particularmente de las personas más vulnerables mediante la “exclusión de 4 carriles” (explicado párrafos arriba), quienes se ven forzados a subsistir en un sistema hegemónico que persigue intereses particulares promoviéndolos como si fueran desarrollo. Lo anterior se logra gracias al bloque histórico que influye en el sistema de toma de decisiones complejo y dinámico en el que conviven las contradicciones como mecanismo de supervivencia del statu quo. Es decir, la unicidad y lucha de los contrarios en la etapa de conversión del uno en el otro, pero con un

¹²⁷ Apartados 4.4. y 4.5.

¹²⁸ Especialmente en los apartados 5.3.4. y 5.3.5.

¹²⁹ Esta visión ha sido también reflejada en otros trabajos referidos en esta tesis, como el de Davis (1999), en la que además se encuentran coincidencias en algunos de los hallazgos a los que se llegó utilizando referentes teóricos, empíricos y metodológicos diferentes.

tipo de movimiento antagónico en el fondo, aunque no antagónico en la forma, pues se recurre a falacias para afirmar que vamos en el sentido correcto y que se promueve el interés público, aunque la realidad de muchas familias refleje lo contrario, siempre que esas familias sean de las excluidas a cuatro carriles y no de las pertenecientes al sector convencionalmente decisonal.

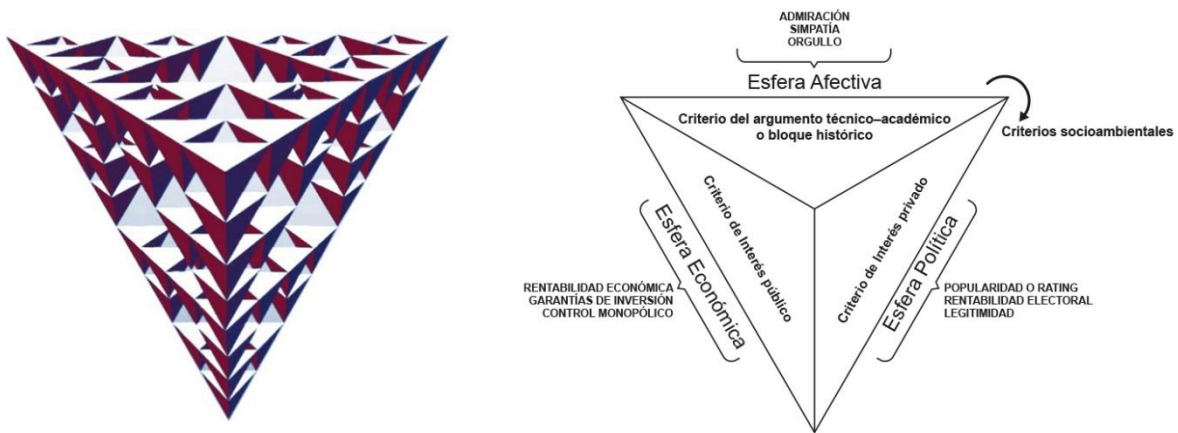
El bloque histórico conformado en este momento para el caso del transporte masivo en la ZMG requiere la resolución de las contradicciones entre el interés público y privado para transitar a su etapa de cambio cualitativo en el proceso de toma de decisiones de movilidad urbana, cuya ruta solo puede darse en la medida en que las personas que los utilizan sean coprotagonistas de la toma de decisiones que les afectan. Sin embargo, esto viene enredado con muchos factores que implicarían cambios sustantivos y formales, en el modo y estilo de gobierno que ha sido heredado y reproducido por décadas y que difícilmente se abre al escrutinio del interés público por parte de quienes convencionalmente toman las decisiones.

Hacia una iconografía de la toma de decisiones de movilidad urbana

En lugar de la idea anclada a la idea original del triángulo de Sierpinsky¹³⁰, prefiero referirme a la representación del permanente ajuste que implica un proceso dinámico entre criterios y esferas presentes en las decisiones de transporte público como el de la L2BRT y la L3TEU. Esta manera de ver retoma la potencia gráfica de la propuesta original (la imagen 3.1. Alfa) y la vincula al análisis teórico y empírico de una complejidad concreta del siglo XXI, como se muestra en la imagen 5.1. Beta.

¹³⁰ Aludida y explicada en el capítulo 3

Imagen 5.1. Beta Iconografía del sistema de la toma de decisiones de movilidad urbana



Fuente: Elaboración propia

Al observar la figura tridimensional coloreada (imagen izquierda) se obtiene no solo la triple dimensión hipodámica¹³¹ que sirven de base a esta tesis (esfera económica, política y afectiva), sino que se pueden apreciar dos niveles. En el primero se podría visualizar una taxonomía dicotómica para el interés público y el interés privado (pirámide roja y azul).

En un segundo nivel, se puede observar un desglose mayor, si nos enfocamos en cada lado de la pirámide (imagen derecha), de manera que al hacerlo obtenemos cuatro planos con la taxonomía de criterios: de interés público, de apropiación poder, de bloque histórico y el socio ambiental, mientras que el alfa, como se comentó en el capítulo 2, es donde entraría todo lo que no abarcamos en esta tesis y por lo tanto no aparece en el modelo (tabla 2.8).

Bajo esta explicación del sistema de toma de decisiones, se conciben los puntos de conexión¹³² como producto de las tensiones con las decisiones y criterios de otros agentes, así como por la integración con otros subsistemas que operan en otro sentido (ya sea perpendicular, inclinado, adyacente o incluso contrario) o simplemente con otros senderos

¹³¹ En los términos de esta tesis, explicados en los capítulos 1, 2 y 3

¹³² De manera simultánea a la explicación inicial (imagen 3.1) en la que representan una distinción de alternativas, pero a diferente escala del sistema o subsistema de que se trate.

cuyas rutas se entrecruzan, lo que generaría las resistencias o reforzadores de la homeostasis del subsistema, sistema o macrosistema, según se trate, debido a la naturaleza multiescalar de los fractales (tanto en el ámbito de gobierno municipal, estatal, federal, o la escala local, nacional, internacional, así como en la subsistemas de la movilidad urbana, el transporte público y los del transporte masivo) y que se ajusta a lo explicado teórica y empíricamente en esta tesis.

Hallazgos

Entre los hallazgos, en un plano epistemológico se hace notar¹³³ que se ha armado un campo con aires de exclusividad para el estudio de la toma de decisiones, orquestada con la producción de mandatos disfrazados y la develación del supuesto papel que los actores con poder de decisión deben desempeñar en el campo de la movilidad urbana. Lo anterior corresponde y alinea con la visión hegemónica de desarrollo y se refleja en el criterio del argumento académico o de bloque histórico explicado¹³⁴ y aludido en diversos momentos de esta tesis¹³⁵.

Afectos y emociones como el orgullo, la admiración y la simpatía¹³⁶ tienen potencia interpretativa y de transformación¹³⁷, por ello es importante estar pendientes de los intentos por naturalizar la visión hegemónica con los enmarques de mente que buscan influir en los agentes con poder de decisión, generando un bloque histórico en el que ensamblen las diversas macroestructuras que se desdoblán en la esfera económica, política y afectiva.

¹³³ Como se infiere de los apartados 1.2, 2.3.3 y 4.4

¹³⁴ En el apartado 2.3.3

¹³⁵ Conclusiones del capítulo 1 y 4, así como en los apartados 2.3.3, 4.4, 5.2, 5.3.3, 5.3.4.

¹³⁶ A las que se llegó de manera escalonada, pues de las primeras entrevistas se obtuvieron pistas que apuntaban a la incidencia de las emociones en la toma de decisiones, lo que hizo abrir más los sentidos para detectar elementos teóricos que respaldaran dicha presencia. Por esa ruta se pudo conocer del denominado giro afectivo, desde donde se estructuró la relación de los afectos y emociones con las decisiones de movilidad urbana. Posteriormente, se logró distinguir los abordajes que permiten el diálogo de dichos afectos y emociones con la visión de predominio individualista y colectivista, representadas respectivamente con las emociones primarias y las denominadas sociales, secundarias o complejas. Tal hallazgo habilitó la posibilidad de análisis con perspectiva dicotómica y con una triple esfera: política, económica y afectiva.

¹³⁷ Como se explica en el capítulo 2 y se refiere en las narrativas del capítulo 5.

El bloque histórico que se devela al estudiar el tema aludido en la tesis genera resistencias al intentar abordar desde una perspectiva crítica la toma de decisiones, pues existen más incentivos para producir una investigación con una visión hegemónica, tanto en el campo profesional como en no pocos espacios académicos de la región. El cambio de actitud de los organizadores del XIII Congreso Internacional Ciudades y Transporte 2017, de la *World Resources Institute* (WRI México), al que tuve la oportunidad de asistir como ponente, ejemplifica bien esta idea, pues antes de mi exposición ya se habían platicado y acordado con directivos de dicho organismo algunas facilidades y apoyos para la investigación que me brindaría la red WRI. Se trataba de apoyo con algo de información y la generación del contacto con actores vinculados a la toma de decisiones en Colombia y Brasil para mi estancia de investigación en aquellos países. Sin embargo, la actitud de apoyo mostrada hasta antes de mi ponencia cambió completamente una vez que terminé mi presentación.

Conocer los elementos de otras ciudades, como Curitiba, Medellín o Florianópolis, permitió distinguir lo que en la bibliografía y en la práctica se utiliza como referente sin considerar las distinciones clave para la toma de decisiones de cada ciudad¹³⁸. Es decir, se trata de modelos edificados en contextos particulares que, al ser analizados desde la perspectiva teórica y metodológica de esta tesis, resultan casos atractivos, con aspectos importantes en algún sentido, pero endebles en otros. Lo anterior dificulta una mirada objetiva de dichos procesos, pues está mediada por la admiración, que tiende a la idealización y emulación¹³⁹, lo que facilita la distorsión, por lo que implica un esfuerzo adicional para ser analizados.

Esto genera mayores complicaciones al intentar replicar dichos modelos, sin considerar que obedecen a esquemas decisionales distintos a los de la ZMG, pero que se alinean en cuanto a las fictio decisiones¹⁴⁰ y en ese sentido adquieren incentivos de tipo global para proceder de esa manera. Es decir, se trata de falacias vendidas como casos exitosos que

¹³⁸ Como se explicó en el apartado sobre el estudio de las decisiones de movilidad urbana en América Latina.

¹³⁹ Explicado en el apartado 5.3.2.

¹⁴⁰ Explicadas en las conclusiones del cap. 4.

con base en campañas que explotan la “simplicidad” y “repetición”, logran orquestar posicionamiento internacional que favorece el modelo hegemónico de desarrollo.

Dentro de los hallazgos se encuentran diversos conceptos vinculados a la toma de decisiones que, aunque si bien surgen de casos vinculados a la movilidad urbana, no necesariamente quedan anclados a ella. Las pseudo-decisiones¹⁴¹ y las fictio decisiones, son elementos surgidos de este proceso de búsqueda, observación y análisis. En ambos conceptos se juega con el interés público, solo que es invertido por el interés particular, lo que remite al pensamiento dialéctico¹⁴² permeado en esta tesis.

Conceptos como el péndulo dicotómico del interés público y privado (PEDIPP), que puede contribuir a identificar las teorías subyacentes de la toma de decisiones. La estrategia del salvajismo santificado (ESS), que refleja el traslape de posiciones entre el interés público y privado. El efecto de tiovivo o de puerta giratoria¹⁴³, como práctica naturalizada entre los agentes involucrados con la toma de decisiones de movilidad urbana. El gatopardismo técnico¹⁴⁴ y el clasismo modal¹⁴⁵, como abstracciones del análisis de la información documental y empírica que aluden a modos de proceder de tomadores de decisiones. Se trata de hallazgos producto de la estrategia metodológica del chofer de transporte público.

Aporte

El aporte central de esta tesis se encuentra en explicar teórica y empíricamente el proceso de toma de decisiones de movilidad urbana, como un sistema de enfoque dicotómico y perspectiva tripartita, que muestra relaciones entre aspectos económicos, políticos y afectivos. Esta última vertiente, desde la perspectiva de la construcción social de las emociones, ligadas a decisiones de transporte masivo de la ZMG.

¹⁴¹ Explicadas en el apartado 4.3 y las conclusiones de capítulo 4.

¹⁴² Como se expresa en el capítulo 3.

¹⁴³ Explicado y ejemplificado en los apartados 3.7, 5.1 y 5.3.3.

¹⁴⁴ Su explicación se presentó en el punto 4.4.

¹⁴⁵ Explicado en el apartado 5.3.4.

Es importante enfatizar que un primer aporte teórico-empírico lo genera la integración de la vertiente afectiva a la toma de decisiones. Sin embargo, el más importante se encuentra en no haberlo hecho solo desde la perspectiva individual, binomial y consecuente con el individualismo metodológico; sino en realizarlo también desde la perspectiva de la construcción social de las emociones, además de colocarlo al nivel y entrelazado con la esfera económica y política, lo que marca una manera particular de abordar la toma de decisiones y abre nuevas posibilidades de generar conocimiento interdisciplinar aplicable a distintos ámbitos y problemas sociales.

Si se tuviese que hacer una recomendación a quienes analizan, investigan y buscan comprender la toma de decisiones, sería básicamente la de estudiar primero de reversa con la estrategia metodológica del chofer de transporte público, conocer la historia de su decisión o decisiones, identificar el entramado decisional que analizan, distinguir las teorías implícitas de los procesos decisionales estudiados y estar atentos a los embustes que representan las pseudo y las fictio decisiones. El resto, sería como conducir por las principales avenidas de Guadalajara durante semana santa¹⁴⁶.

Líneas de investigación

Derivado de la explicación previa, se toman elementos para indicar dos posibilidades de continuar con esfuerzos de investigación que se derivan de la presente tesis. La primera de ellas parte de que la confrontación de interés público y privado en las decisiones de movilidad está anclada a zonas y rutas hodológicas para vivir la ciudad de distinta manera, en donde los trazos y tipos de infraestructura excluyen a unos y favorecen a otros, por lo que una línea que implique explicar las apropiaciones del transporte en la ZMG por estratos o clases sociales geográficamente identificadas arrojaría luz sobre lo anterior.

¹⁴⁶ Esta expresión es una metáfora de un localismo semántico que puede comprender y explicar un tapatío o una persona que vive y se desplaza cotidianamente por la Zona Metropolitana de Guadalajara. En otras palabras, se refiere a la parsimonia, tranquilidad, seguridad y placer que puede resultar de dicha experiencia.

La segunda línea de investigación que se deduce de la presente tesis implicaría la explicación de cómo hacer posible que los destinatarios de las políticas de movilidad urbana sean los actores clave de los procesos decisorios que les afectan, en una sociedad como la de la ZMG.

Sobre mi proceso formativo

Hemos logrado reconocer la valía de la metodología cualitativa, pero el proceso formativo desde la subjetividad del estudiante no ha alcanzado a ser reconocido como valioso, pues su producto, expresado en términos de un documento validado académicamente, es aparentemente lo único que puede hablar por él.

Lo anterior es una contradicción al estilo de lo que explico en esta tesis. Pese a ello me atreveré a escribir algunas líneas. Es decir, se recurriría al mismo argumento que fue usado durante muchos años contra las ciencias sociales, contra la metodología cualitativa e incluso contra el estudio de las emociones vinculadas a la toma de decisiones.

Estoy convencido que llegará el momento en que no sólo se permitirá al estudiante expresar su proceso como lo hago en estas líneas, sino que se le pedirá que integre un apartado especial sobre su proceso formativo, pues es una forma indisoluble del proceso de tesis. Esto mismo fue lo que ocurrió con las emociones durante su proceso civilizatorio, diría Norbert Elias.

La conformación del problema de investigación, selección y delimitación del tema implicaron un reto importante cuya clarificación significó tiempo valioso al seguimiento de la temática. Sobre todo al transitar por la distinción del saber hacer desde el gobierno al saber investigar desde la academia.

Esta dicotomía teoría práctica parece confrontada, pero en realidad lo que tiene son incongruencias que deben solventarse, pues son interdependientes. Sin embargo, debo confesar haber percibido desdén por el conocimiento práctico, por parte de quienes profesan el saber teórico metodológico. Para alguien que proviene del ejercicio público, debo decir que ese desdén durante algunos años lo percibí recíproco, pero darme cuenta de su mutua necesidad para crecer fue en gran medida, lo que me motivó a estudiar este doctorado.

Lo anterior, evidentemente refleja la complejidad del abordaje interdisciplinar y se puede comprender que los investigadores del claustro doctoral enfrentan de diversa forma este proceso. En ese sentido quiero aclarar que siempre conté con el apoyo de mi director de tesis, quien valoró mi formación previa y acompañó mi proceso sin absolutizar las diversas perspectivas que entraban en juego.

La elaboración del apartado teórico con mayor énfasis en la historia recuerdo que fue una recomendación surgida en un coloquio, durante los primeros semestres que, se fue solidificando en la medida que avanzaba. Sin embargo, al momento de ir escudriñando me encontré dando un salto de siglos, para tender un puente entre los griegos y la problemática decisional de la ZMG, lo que estuvo bien en primera instancia, pero salirse de la línea marcada por lo tradicional, en el marco de un doctorado interdisciplinar, podía exponer contradicciones al interior del recinto en que se alentaba dicha forma de pensamiento.

A lo que quiero llevar el punto anterior, es que se requiere una mayor actitud y aptitud de generar conocimiento interdisciplinar entre los mismos profesores investigadores del doctorado, pues la dicotomía teoría práctica sigue vigente en personas interesadas en encontrar respuestas que no fue posible descubrir en el servicio público, pero que al llegar al claustro de investigadores se ve desdeñado su saber por parte de investigadores, sólo por no obedecer a referentes académicamente validados.

Parece un derecho de piso que se cobra en cada campo social, pero para aludir a una construcción científica sólida, los investigadores deben también mostrar competencias de aprendizaje interdisciplinar entre ellos y romper el círculo vicioso que nos aletarga como comunidad científica. Es decir, el académico es competente para encontrar las inconsistencias en los fenómenos estudiados, siempre y cuando eso no incluya el escrutinio de sí mismo, porque la etapa formativa dista de ser democrática o autocrítica. El concepto de ecología de saberes o el de justicia entre saberes en contraposición con el de epistemicidio (Santos, B. 2013, 2017), refleja bien esta idea.

En ese sentido ¿cómo puede un estudiante expresarse y abrirse a nuevos horizontes, cuando su saber es puesto en tela de juicio por no apearse a lo académicamente válido?

Lo anterior puede significar que estamos dispuestos a cambiar en la forma para no cambiar en el fondo, gatopardismo científico, o lo que en términos dialécticos sería que no hemos llegado a la etapa de cambio en esencia, sustancial, cualitativo y debemos quedarnos en el estado del movimiento cuantitativo, solo aquello que incremente y le aporte a la tesis, cuando lo que estoy diciendo le abona no solo a eso, sino al cambio en la manera de formar investigadores.

Referencias bibliográficas

- Aguilar Villanueva, L. F. (2008). *Gobernanza y gestión pública*. México: Fondo de Cultura Económica.
- (1996^a). Estudio introductorio. *El estudio de las políticas públicas*. México: Miguel Ángel Porrúa.
- (1996b). Estudio introductorio. *La implementación de las políticas*. México: Miguel Ángel Porrúa.
- (2003). *La hechura de las políticas*. México: Miguel Ángel Porrúa.
- Ahmed, S. (2015). *La política cultural de las emociones*. México: PUEG.
- Algarra, G. y Noble, A. (2015). “Transportamos sentimientos”: Desafíos para el estudio de las emociones en América Latina, en Macón, Cecilia y Mariela Solana (Eds.). *Pretérito indefinido. Afectos y emociones en las aproximaciones al pasado*, Buenos Aires.
- Allison, G. T. (1992). Modelos conceptuales y la crisis de los misiles cubanos. En A. V. F. *La hechura de las políticas públicas*. México: Porrúa (pp. 119–200).
- Allmendinger, Ph. (2002). *Planning Theory*. Londres: Palgrave.
- Alvizo, C. (2010). *El transporte público en Guadalajara*. Guadalajara: El Colegio de Jalisco.
- Arendt, H. (2001). *La condición humana*. Barcelona: Paidós.
- Arendt, H. (2007). *Responsabilidad y juicio*. Barcelona: Paidós.
- Ariza, M. (2016). *Emociones, afectos y sociología: Diálogos desde la investigación social y la interdisciplina*. México: Instituto de Investigaciones Sociales–UNAM.
- Aristóteles (1951), *Retórica*. Madrid: Instituto de Estudios Políticos.
- Aristóteles (1963). *Política*. México: UNAM.
- Aronson, E. (1985). *El animal social: introducción a la psicología social*. Madrid: Alianza.
- Baldwin, D. A. (1997). The Concept of Security. *Review of International Studies* (1). 5.
- Benabent, M. (2016) Teoría de la planificación territorial: métodos de decisión. *Revista Ciudad y Territorio: Estudios territoriales (CyTET)*. España. N°189, págs. 353-368.
- Blasco, Albert (2001). *Turismo y transporte*. Madrid: Síntesis.
- Bobbio, N. (1989). *Estado, Gobierno y Sociedad: Por una Teoría General de la Política*. México: Fondo de Cultura Económica.

- Bollnow, O. F. (1970–2001). *Introducción a la filosofía del conocimiento*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Borja, R. (2012). *Enciclopedia de la Política*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Botello Aceves, B. d. C. (2011). *Movilidad urbana en la Gran Guadalajara: Trazando el rumbo*. Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco, Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte (Gobierno de Jalisco T, 2011: 23).
- Bourdieu, P. (1995). *Respuestas: por una antropología reflexiva*. México: Grijalbo.
- (1996). Espacio social y poder simbólico, en P. Bourdieu, *Cosas dichas*. Barcelona: Gedisa, pp. 127–142.
- (1997). Espacio social y campo de poder, en P. Bourdieu, *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Barcelona: Anagrama, pp. 47–51.
- (2000). *Intelectuales, política y poder*. Buenos Aires: Eudeba. En particular, Sobre el poder simbólico, pp. 65–73.
- (2013). Prólogo. Estructuras sociales y estructuras mentales, en *La Nobleza de Estado. Educación de elite y espíritu de cuerpo*. Buenos Aires: Siglo XXI, pp. 13–20, 367–474.
- (2014). *Sobre el Estado. Cursos en el Collège de France (1989–1992)*. Barcelona: Anagrama.
- Boyer, R. (comp.). (2015). *La Teoría de la Regulación y el Comportamiento Socioeconómico: Desafíos ante la crisis económica y el deterioro social*. Ocotlán y Guadalajara. Universidad de Guadalajara.
- Boyer, R., & Román Morales, L. I. (2015). *La antropología económica de Pierre Bourdieu: Su contribución al análisis de la economía y el cambio*. Ocotlán: Centro Universitario de la Ciénega–Universidad de Guadalajara.
- Bruckner, P. (2003). *Miseria de la prosperidad. La religión del mercado y sus enemigos*. Barcelona: Tusquets.
- Bozeman, B. (2000). *La gestión pública: Su situación actual*. México: Fondo de Cultura Económica/Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública/Universidad Autónoma de Tlaxcala.

- Cabrero, E. (2000). Estudio introductorio, en Bozeman, B. *La gestión pública: Su situación actual*. México: Fondo de Cultura Económica/Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública/Universidad Autónoma de Tlaxcala, pp. 19–35.
- Camp, R. A. (2006). *Las élites del poder en México: Perfil de una élite de poder para el siglo XXI*. México: Siglo XXI.
- Calhoun, C., & Salomon C., S. (1996). *¿Qué es una emoción?* México: Fondo de Cultura Económica.
- Calonge, F. (2017). La sustentabilidad urbana en vía muerta. Gobernanza y participación ciudadana ante la construcción de infraestructura de transporte masivo. *Estudios sociológicos*. Buenos Aires.
- Castells, M., (2012). *Comunicación y poder*. México: Siglo XXI.
- Chueca Goitia, F. (2014). *Breve historia del urbanismo* (3a ed.). Madrid: Alianza.
- CIDE (2018). Eventos complejos y desastres político administrativos: la experiencia de la Línea 12 del metro de la Ciudad de México. *Gestión y política pública*. México: Centro de Investigación y Docencia Económicas.
- Cocco, R. G. (2017). *Transporte Público e Mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis*. Florianópolis: Editorial Insular.
- Curzio, L. (2001). Toma de decisiones. En Miklos, T. (coord.), *Las decisiones políticas*. México: Siglo XXI, pp. 141–213.
- Dahl, R. (2008). *La igualdad política*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Damasio, A. (1996). *El error de Descartes*. Barcelona: Grijalbo.
- Dangond Gibsone, C., Jolly, J., Monteoliva Vilches, A., & Rojas Parra, F. (2011, 16 de febrero). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel Político*, pp. 485-514.
- Dávila, J., y Brand, P. (2012a). La gobernanza del transporte público urbano, indagaciones alrededor de los metrocables de Medellín, *Bitácora 21*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

- Dávila, J., y Brand, P. (2012b). *Movilidad Urbana y Pobreza; aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia. The Development Planning Unit. UCL/Medellín: Facultad de Arquitectura-Universidad Nacional de Colombia.*
- Davis, D. E. (1999). *El leviatán urbano: La ciudad de México en el siglo XX.* México: Fondo de Cultura Económica.
- Deza, M., & Damasio, A. (2012). *Tu cerebro lo es todo: ¿sabes cómo y por qué decides?* Barcelona: Plataforma.
- Del Sarto, A. (2012). Los afectos en los estudios culturales latinoamericanos. Cuerpos y subjetividades en Ciudad Juárez. *Cuadernos de Literatura*, N° 32.
- Descartes, R. (2005 [1649]). *Tratado de las pasiones del alma.* Madrid: Biblioteca Nueva.
- De Sousa Santos, B., (2005). El uso contrahegemónico del derecho en la lucha por una globalización desde abajo. *Anales de la Cátedra Francisco Suárez, Law and justice in global society.* IVR 2015. Granada: Universidad de Granada, 2005, pp. 347-400.
- Díaz, R. (2000). "Public transport, from ad-hoc development to integrated planning" en González Palomas, O., & Jamet, C. *Urban Transportation and Environment: Proceedings of the International Conference CODATUX IX.* México, 11-14 de abril 2000, Transport Urbain et Environment - Transporte Urbano y Medio Ambiente: Rotterdam: A.A. Balkema.
- Díaz, R. (2011). Participación ciudadana en la creación de una agenda de movilidad urbana para la ZMG. en J. L. (comp.), *Hilos urbanos: Ciudadanía, gestión, educación, movilidad, poder.* Zapopan: ETXETA, pp. 27-51.
- Díaz Betancourt, J., Botello Aceves, B., & Castellón Amaya, F. (2011). *Otear el registro de la movilidad local.* Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco.
- Elias, N. (1987). *El proceso de civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas.* México: Fondo de Cultura Económica.
- Enríquez, R. (2016). Narrativas de las emociones en los cuidadores de personas mayores: una aproximación sociocultural, en López, O. y Enríquez, R. (2016). *Cartografías emocionales: Las tramas de la teoría y la praxis.* México: UNAM/ITESO, pp. 153-168.

- Escalante Gonzalbo, F. (2015). *Historia mínima del neoliberalismo*. México: El Colegio de México.
- Flick, U. (2001). *Introducción a la investigación cualitativa*. Madrid: Morata–Paideia.
- Forester, J. (1989). *Planning in the face of power*. Los Angeles: University of California Press.
- Foucault, M. (1992, 3a ed.). *Microfísica del poder*. Madrid: La Piqueta.
- (2010). *El gobierno de sí y de los otros: Curso en el Collège de France, 1982–1983*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- (2012, 2ª ed.). *Las palabras y las cosas: Una arqueología de las ciencias humanas*. México: Siglo XXI.
- (2013). *El poder, una bestia magnífica: Sobre el poder, la prisión y la vida*. México: Siglo XXI.
- Friedman, M. (1980), *Libertad de elegir*. Barcelona: Grijalbo.
- Friedrich, C. J. (1962, 1967). *El Interés Público*. México: Roble.
- Fuentes–Navarro, R. (2002). Comunicación, cultura, sociedad: fundamentos conceptuales de la postdisciplinarietà, en Maldonado–Reynoso, N. P. (coord.), *Horizontes comunicativos en México. Estudios críticos*. México: Asociación Mexicana de Investigadores de la Comunicación, 12–29.
- Giddens, A. (1992). *La transformación de la intimidad. Sexualidad, amor y erotismo en las sociedades modernas*. Madrid: Temas de Hoy, pp. 27–63.
- Giraldi Cocco, R. (2017). *Transporte Público e mobilidades na região metropolitana de Florianópolis*. Florianópolis: Insular.
- Gobato, F. (2013). Los giros del helicoide. Los avatares de la construcción dialéctica de un tema y un problema de investigación, en J. Aibar; F. Cortés; L. Martínez y G. Zaremborg (coords.). *La helicoide de la investigación: metodología en tesis de ciencias sociales*. México: Flacso.
- González Casanova, P. (1969). *La democracia en México*. México: Era, Serie Popular.
- González, J. I. (2016). *Sentimientos y racionalidad en economía*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

- Gramsci, A. (1971). *El materialismo histórico y la filosofía de Benedetto Croce*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Guba, E. G. y Lincoln, Y. S. (2002). Paradigmas en competencia en la investigación cualitativa, en Denman Catalina A. y Haro Jesús (comps.). *Por los rincones. Antología de métodos cualitativos en la investigación social*. Hermosillo: Colegio de Sonora, pp. 113–145.
- Gregg, M. & Seigworth, G. (2010). *The Affect Theory Reader*. Durham: Duke University Press.
- Harvey, D. (1979). *Urbanismo y desigualdad social* (3ª ed.). México: Siglo XXI.
- (2004). *El nuevo imperialismo*. Madrid: Akal.
- (2012). *El enigma del capital y las crisis del capitalismo*. Madrid: Akal.
- (2013). *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid: Akal.
- (2013b). *Ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Hochschild, A. (2008). *La mercantilización de la vida íntima. Apuntes de casa y el trabajo*. Buenos Aires: Katz Editores, pp. 269–284.
- Hochschild, Arlie (1990). "Ideology and emotion management: A Perspective and Path for Future Research". In Theodore Kemper (Ed.). *Research Agenda in the Sociology of Emotions* (pp.117-141) New York State University of New York Press.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.
- IMTJ (2016) Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable Área Metropolitana de Guadalajara, Presentación ejecutiva. Gobierno de Jalisco.
- Jameson, F. (1993). Conflictos interdisciplinarios en la investigación sobre cultura. *Alteridades*, pp. 93–117.
- Jalisco. Gobernador. 2007–2013 (Emilio González Márquez). *Otear el registro de la movilidad local*. Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco, 2011.
- Junta General de Planeación y Urbanización del Estado de Jalisco (1974). Transporte Colectivo de Guadalajara, Gobierno del Estado de Jalisco.
- Kahneman, D. (2012). *Pensar rápido, pensar despacio*. México: Debate.

- Kaika, Maria & Swyngedow, Erik (2000). Fetichizing the modern city. The Phantasmagoria of Urban Technological Networks. *International Journal of Urban and Regional Research*. V. 24, pp. 120–138.
- Krause, K. (1998). Theorizing Security, State Formation and the ‘Third World’ in the Post-Cold War World. *Review of International Studies* (1), 125.
- Lara, A. y Enciso, G. (2013, noviembre). El giro afectivo. *Athenea Digital*. 13(3): 101–119.
- Larkin, B. (2013). The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, vol. 42, 327–343.
- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social: Una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.
- León, E. (2016). La materialidad activa de los afectos: Algunos desafíos. Cap. 3; pp. 47–68, en López, O. y Enríquez, R. (2016). *Cartografías emocionales: Las tramas de la teoría y la praxis*. México: UNAM/ITESO.
- León Vega, E. (2011). *El monstruo en el otro: Sensibilidad y coexistencia humana*. Madrid: Sequitur/México: Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias–UNAM.
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Malden: Blackwell.
- (1969). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- (1970). *Lógica formal. Lógica dialéctica*. Madrid: Siglo XXI.
- (1972). *El pensamiento marxista y la ciudad*. México: Extemporáneos.
- (1976). *De lo rural a lo urbano*. Buenos Aires: Lotus Mare.
- (1980^a). *La revolución urbana*. Madrid: Alianza.
- (1980^b). *Hacia el cibernántropo*. Barcelona: Gedisa.
- (1983). *La presencia y la ausencia: Contribución a la teoría de las representaciones*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Lichtensztein, S. (2008). *Enfoques y categorías de la economía política*. México: Instituto de Investigaciones Económicas–UNAM.
- Lindblom, Charles (2010). La ciencia de salir del paso, en Aguilar, L. F. (comp.). *Política pública*. México: Gobierno del Distrito Federal/Escuela de Administración Pública del Distrito Federal/Siglo XXI, pp. 74–93.

- (1991–1995). *El proceso de elaboración de políticas públicas*. Madrid: Ministerio para las Administraciones Públicas, pp. 1–5.
- Luengo, E. (2012). *Interdisciplina y transdisciplina: aportes desde la investigación y la intervención social universitaria*. Tlaquepaque: ITESO.
- Luengo, E. (2014). *El conocimiento de lo social. Principios para pensar su complejidad*. Tlaquepaque: ITESO.
- Luigi Guiso, P. S. (2002). People's opium? Religion and economic attitudes. *Journal of Monetary Economics*, pp. 225–282.
- Lyons, W. (1993). *Emoción*. Barcelona: Anthropos.
- Macón, C. (2010). Acerca de las pasiones públicas. *Deus Mortalis*, N° 9.
- Marinelli, Silvio (2018) Sentimientos, afectos, espiritualidad. Herramientas para el manejo de las emociones. Ppc editorial. México.
- Maldonado, C. E. (2016). *Complejidad de las ciencias sociales. Y de otras ciencias y disciplinas*. Bogotá: Ediciones desde abajo.
- Mannheim, K. (1946). *Diagnóstico de nuestro tiempo*. México: Fondo de Cultura Económica.
- (1953). *Libertad, poder y planificación democrática*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Marx, C. (1985). *El capital*. Madrid: Alhambra.
- Marx, K., Romano, G. (1867, 2014a). *El capital* [Libro I] Tomo III (1a. ed.). Barcelona: Akal.
- Marx, K., Romano, G. (1867, 2014b). *El capital* [libro I] Tomo III (1ª. ed.). Barcelona: Akal.
- Massumi, B. (2002). *Parables for the virtual. Movement, affect and sensation*. Durham/Londres: Duke University Press.
- Mattelart, A. & Neveu, E. (1997). *Institucionalización de los estudios de la comunicación*. Telos: Critical Theory of the Contemporary.
- Merino, Mauricio y G. Cejudo (comps.) (2010). *Problemas, decisiones y soluciones: enfoques de política pública*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Merino, M. (2013). *Políticas públicas: ensayo sobre la intervención del Estado en la solución de problemas públicos*. México: CIDE, pp. 127–145.

- Mendo, A. (2015). *Observación Urbana Sistémica: Hacia una evaluación de ciudades desde la complejidad*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Moliner Molinero, A. R., & Sánchez Arellano, L. I. (1997). *Transporte público: planeación, diseño, operación y administración*. Toluca: Coordinación General de Investigación y Posgrado–Universidad Autónoma del Estado de México.
- Morin, E. (1998, noviembre 18). Sobre la interdisciplinariedad. Obtenido de: http://www.pensamientocomplejo.org/docs/files/morin_sobre_la_interdisciplinaridad.pdf
- López, H. (2015). Prólogo, en Ahmed, Sara, *La política cultural de las emociones*. México: PUEG.
- Losiggio, D. (2015). De Spinoza al Romanticismo: Sobre como las pasiones políticas devienen sentimiento estético, en Macón, C. y Solana, M. (Eds.). *Pretérito indefinido. Afectos y emociones en las aproximaciones al pasado*. Buenos Aires: Título.
- ODM (2015, enero). *Objetivos del Milenio*. Obtenido de <http://www.objetivosdesarrollodelmilenio.org.mx/cgi-win/odm.exe/CDR,E>
- Olabuenaga, J. I. (2012). *Metodología de la investigación cualitativa*. Bilbao: Deusto.
- Ortiz, R. (1999). Ciencias sociales, globalización y paradigmas, en Reguillo, R. & Fuentes–Navarro, R. *Pensar las ciencias sociales hoy: reflexiones desde la cultura*. Tlaquepaque: ITESO, pp. 17–46.
- Pardo, M. d. C. (2018). *Una introducción a la administración pública*. México: Centro de Estudios Internacionales–El Colegio de México.
- Parsons, W. (2007). *Políticas Públicas*. México: Flacso.
- Patsy, H. (1982). *Planning theory*. Londres: Pergamon Press.
- Peñalosa, E. (2005). Comentarios al artículo “Una evaluación económica del Sistema TransMilenio” de Juan Carlos Echeverry, Ana María Ibáñez y Andrés Moya. *Revista de Ingeniería* (21), 78–83.
- Peters, G. B. (1999). *La política de la burocracia*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Platón (1971). *La República*. México: UNAM.

- Pradilla, E. (2016). *Zona Metropolitana del Valle de México: Las políticas urbanas metropolitanas. Cambios demográficos, económicos y territoriales. 1980–2012*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Quijano, A. (1988). Otra noción de lo privado, otra noción de lo público (Notas para un debate latinoamericano). *Revista de la CEPAL* N° 35, agosto, Santiago de Chile, pp. 101–116.
- Rabornifkok, N. (2008). Discutiendo lo público en México, en Merino, M. *¿Qué tan público es el espacio público en México?* Xalapa/México: Fondo de Cultura Económica/Conaculta/Universidad Veracruzana, pp. 25–56.
- Rancière, J. (2004). *The Politics of Aesthetics: The Distribution of the Sensible*. Nueva York: Continuum.
- Redorta Josep (2006) Emoción y conflicto. Aprenda a manejar las emociones. Paidós. Barcelona, España.
- Reguillo, R. (2004). Los estudios culturales. El mapa incómodo de un relato inconcluso. *Portal de la Comunicación*, 1–10.
- Rodríguez, Flores. R., Flores, J. G., & Jiménez, E. G. (1999). *Metodología de la investigación cualitativa*. Málaga: Aljibe.
- Rojas, F., & Goucha, M. (2002, mayo 22). Portal UNESCO. Recuperado de Compilación de artículos UNESCO/FLACSO CHILE, 26 y 27 de noviembre de 2001: http://www.unesco.org/securipax/seguridad_humana.pdf
- Román Morales, L. I. (2015). ¿Qué sentido tienen la sociología de Bourdieu y la teoría de la regulación en el contexto mexicano del siglo XXI? Reflexiones en torno al análisis de Pierre Bourdieu, en Boyer, Robert (2015). *La antropología económica de Pierre Bourdieu. Su contribución al análisis de economía y el cambio*. Guadalajara: CESOR/Universidad de Guadalajara, pp. 9–19.
- Román Morales, L. I. (2015b). Corrupción: entre el discurso del interés público y la práctica del interés privado. Tlaquepaque: ITESO. Recuperado de <https://rei.iteso.mx/handle/11117/3062>
- Román Morales, L. I. (2016). La economía de Pluto... y de su querido Kratos. *Xipe totok* 25(4), 354–374.

- Román Morales, L. I. (2008). México. Crecimiento, desarrollo y políticas públicas: del Estado al mercado como ejes estratégicos, Recuperado de <https://rei.iteso.mx/handle/11117/5066>, pp. 1–39.
- Román Morales, L. I. (2008–12) México, en Fisher-Bollin, Peter (ed.). *Eficiencia del gasto público en América Latina*. Río de Janeiro: Konrad Adenauer Stiftung, pp. 291–312.
- Saintout, F. (2008). Los estudios socioculturales y la comunicación: un mapa desplazado. *Revista Latinoamericana de Ciencias de la Comunicación*, 144–153.
- Sánchez, A. (2014). Análisis de narrativas con miras a identificar los afectos e ideales presentes en tres actores sociales, en López, O. y Enríquez, R. *Las emociones como dispositivos para la comprensión del mundo social*. México: UNAM/ITESO, pp. 87–119.
- Sánchez Gutiérrez, B. (2013). Implementación del transporte público denominado Búho nocturno en el área metropolitana de Guadalajara y Puerto Vallarta, tesis de Maestría. Tlaquepaque: ITESO.
- San Román, T. (1996). *Los muros de la separación*. Madrid: Tecnos.
- Santamarina, B. (2006). *Ecología y poder. El discurso medioambiental como mercancía*. Madrid: Catarata, pp. 11–83.
- Santos, B. d. S. (2017). *Justicia entre saberes: Epistemologías del sur contra el epistemicidio*. Madrid, España: Morata.
- Santos, B. d. S., & Gandarilla Salgado, J. G. (2013). *Una epistemología del Sur: La reinención del conocimiento y la emancipación social*. México: Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI; Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Sartre, J. P. (1999). *Bosquejo de una teoría de las emociones*. Madrid: Alianza.
- Schedler, A. (2016). La política de la incertidumbre en los regímenes electorales autoritarios.
- Schmitt, C. & Aricó, J. (1985). *El concepto de lo político: Teoría del partisano: notas complementarias al concepto de lo político*. México: Folios.
- Schnitman, D. F. (1998). *Nuevos paradigmas, cultura y subjetividad*. Buenos Aires: Paidós.
- Schultze, C. L. (1980). *El uso público del interés privado*. México: Editores Mexicanos Unidos.
- Sedgwick, E. K. (1999). Performatividad queer. *The Art of the Novel* de Henry James. *Nómadas* N° 10.

- Silveira, M. (2016). *Circulação, transportes e logística: no estado de Santa Catarina*. Florianópolis: Insular.
- Simon, H. A. (1957). *El comportamiento administrativo: Estudio de los procesos decisivos en la organización administrativa* (traducción Armando Lázaro Ros). Madrid: Aguilar. Original en inglés de 1a. ed. 1947, 2ª. ed. 1957.
- (1962). Lealtades e Identificación Organizativa, en H. Simon, *Comportamiento administrativo*. Madrid: Aguilar, pp. 189–208.
- (1997). La investigación política en el marco de la toma de decisiones, en D. Easton, *Enfoque sobre teoría política*. Buenos Aires: Amorrortu, pp. 32–48.
- Smith, A., Nicol, E., & O’Gorman, E. (1759, 1983). *Teoría de los sentimientos morales*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Smith, A., & Cannan, E. (1776, 2008). *Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Spinoza, B. (1984 [1677]). *Ética demostrada según el orden geométrico. Tratado teológico político*. México: Porrúa.
- (1985). *Ética demostrada según el orden geométrico*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Sugai, I. (2015). *Segregação silenciosa, investimentos públicos e dinâmica socioespacial na área conurbada de Florianópolis (1970–2000)*. Florianópolis: Colección Urbanismo y arquitectura–UFSC.
- Steers D. (2011) Plan Integral de Movilidad urbana Sustentable para el Área Metropolitana de Guadalajara. Resumen ejecutivo. Gobierno municipal de Zapopan.
- Topete, F. J. (1992). Los transportes de los tapatíos, en García, L. R. *Capítulos de historia de la ciudad de Guadalajara*, Vol. 1. Guadalajara: Ayuntamiento de Guadalajara, pp. 107–197.
- Valencia-Lomelí, E. (2008, 5 de abril). Débiles políticas sociales frente a la desigualdad y la pobreza en México. *Análisis Plural*. Repositorio Institucional del ITESO, 47–55.
- Tickner, J. A. (1992). *Gender in international Relations: Feminist perspectives on achieving global security*. Nueva York: Columbia University Press.

- Wagner, P. (1997). *Sociología de la modernidad*. Barcelona: Herder.
- Weimer, David y A. Vining (1992). *Policy Analysis*. Nueva Jersey: Prentice Hall.
- Williams, R. (1997). El futuro de “Estudios Culturales”, en Williams, R. *La política del modernismo*. Buenos Aires: Manantial, pp. 187–199.
- Zerpa, C. (2009). Sistemas emocionales y la tradición evolucionaria en psicología. *Summa Psicológica* UST, pp. 113–123.
- Zubiri, X. (1998^a). *Inteligencia sentiente: Inteligencia y realidad* (5^a ed.). Madrid: Alianza/Fundación Xavier Zubiri.
- Zubiri, X. (1998^b). *Sobre el hombre*. Madrid: Alianza/Fundación Xavier Zubiri.

Referencias electrónicas

- Ariza, Marina (2017) Vergüenza, orgullo, humillación: contrapuntos emocionales en la experiencia de la migración femenina. Publicado en la revista de Estudios Sociológicos XXXV:103 2017 (Pp. 65-89) link: <http://www.scielo.org.mx/pdf/es/v35n103/2448-6442-es-35-103-00065.pdf> Consultado el 23 de marzo 2020.
- Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: La ciudad y el imperio de los mercados. Recuperado de http://metropolitanstudies.as.nyu.edu/docs/10/222/2009_Urbanismo_neoliberal.pdf
- (2013). Tesis sobre la urbanización planetaria. Recuperado de <http://www.imutc.org/sitio/wp-content/uploads/2013/09/Tesis-sobre-la-urbanizaci%C3%B3n-planetaria.pdf>
- (2016). La “era urbana” en debate. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19646820013>
- Calonge, F. (2013). Los sentidos de la ciudad, sobre cómo mujeres y hombres ordenan sus espacios vitales. Recuperado de http://www.academia.edu/4203907/Los_sentidos_de_la_ciudad_sobre_c%C3%B3mo_mujeres_y_hombres_ordenan_sus_espacios_vitales

- (2015). Neoliberalización del territorio y movilidad urbana, una agenda de investigación. Recuperado de <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/3772/2710>
- INEGI (2012). Encuesta Nacional de Ingreso Gasto de los Hogares. Recuperado de <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/encuestas/hogares/regulares/enigh/>
- Informe de la Comisión Nacional para la Prevención de Accidentes 2014–2014 Recuperado de <http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Especializadas.html>
- Covarrubias V. A. (2013). Motorización tardía y ciudades dispersas en América Latina: definiendo sus contornos; hipotetizando su futuro. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*. 6(11), 12–43. Recuperado de <http://eds.b.ebscohost.com.ezproxy.iteso.mx/eds/pdfviewer/pdfviewer?vid=1&sid=1be0090e-3a1c-4227-903a-cea1ce763f21%40sessionmgr112&hid=114>
- Descartes, R. (1637, 2010). Discurso del método, ediciones UNAM, consultado 14 febrero de 2019 en <http://www.posgrado.unam.mx/musica/lecturas/LecturaIntroduccionInvestigacionMusical/epistemologia/Descartes-Discurso-Del-Metodo.pdf>
- Harvey, P. & Knox, H. (2012) The Enchantments of Infrastructure. Recuperado de <https://hannahknox.files.wordpress.com/2013/09/174501012e20122e718935.pdf>
- Gherzi, E. (2007). El mito del neoliberalismo. El Instituto Independiente. Blog en español del Centro para la Prosperidad Global de The Independent Institute. Recuperado de http://independent.typepad.com/elindependent/2007/03/el_mito_del_neo.html
- GIZ (2019) “Ciudades para la movilidad” Mejores prácticas en México. Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional. Recuperado de [Ciudades para la movilidad: Mejores prácticas en México. | Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano | Gobierno | gob.mx \(www.gob.mx\)](http://www.gob.mx/secretaria-desarrollo-agrario-territorial-y-urbano)
- González S. (2000). El banquete griego en Occidente. La Galia: alcance y límites de un tipo de comensalidad. Recuperado de <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-ElBanqueteGriegoEnOccidente-915678.pdf> (09 febrero)

IMEPLAN (2016). Recuperado de <http://imeplan.mx/>

INEGI (2012). Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares. Recuperado de <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/Proyectos/encuestas/hogares/regulares/enigh/>

Informe de la Comisión Nacional para la Prevención de Accidentes 2014–2014. Recuperado de <http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Especializadas.html>

INEGI. "Lo que indican los indicadores" Jonathan Heath. http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/estudios/indican_indi/indica_v25iv12.pdf

Morin, E. (1998, noviembre 18). Pensamiento Complejo.org. Retrieved noviembre 18, 2015, from Edgar Morin: http://www.pensamientocomplejo.org/docs/files/morin_sobre_la_interdisciplinaridad.pdf

Lichtensztein, S. (2008). Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM. Recuperado el 26 de agosto de 2016 de <http://ru.iiec.unam.mx/46/2/InteriorEnfCatPolEconLichtensztein.pdf>

ONU (2015). Objetivos del Desarrollo Sostenible. <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

ODM (2015, enero). Objetivos del Milenio. Recuperado en enero de 2015 de <http://www.objetivosdesarrollodelmilenio.org.mx/cgi-win/odm.exe/CDR,E>

Plan Estatal de Desarrollo 2013–2018 (pp. 135 y 781). http://sepaf.jalisco.gob.mx/sites/sepaf.jalisco.gob.mx/files/ped-2013-2033_0.pdf

Portal Oficial de Servicios y Transportes: <https://syt.jalisco.gob.mx/historia/historia-de-servicios-y-transportes>

Reporte ONU–Habitat. Reporte Nacional de Movilidad Urbana México 2014–2015. Recuperado de <http://www.culturadellegalidad.org.mx/recursos/Contenidos/Estudiosacademicosyestadsticos/documentos/ONUHABITAT.pdf>

Reporte Nacional de Movilidad Urbana 2015. Recuperado de
<http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>

Rojas, F., & Goucha, M. (2002, mayo 22). Portal UNESCO. Compilación de artículos UNESCO FLACSO CHILE 26 y 27 de noviembre de 2001. Recuperado de
http://www.unesco.org/securipax/seguridad_humana.pdf

Rojas, F. (2012). Portal Flacso, Seguridad Humana, Nuevos enfoques.
<http://www.flacso.org/sites/default/files/Documentos/libros/secretaria-general/Seguridad%20Humana.pdf>

Reporte Nacional de Movilidad Urbana. <http://conurbamx.com/home/wp-content/uploads/2015/07/Reporte-Nacional-de-Movilidad-Urbana-en-Mexico-2014-2015-Final.pdf>

Índice de tablas, gráficas e imágenes por capítulo

Introducción, proyecto y estado del arte

Imagen 1. Flujos de autobuses urbanos en 1974 p. 23

Imagen 2. Red integral de transporte colectivo Guadalajara p. 25

Imagen 3. Comparativo de transporte público en Madrid, Guadalajara y París p. 36

Imagen 4. Sistema de transporte en Medellín p. 38

Imagen 5. Red Integrada de transporte en Curitiba p. 39

Imagen 6. Mapa de todas las líneas de transporte público en Florianópolis p. 39

Gráfica 1. Índice de motorización (vehículos motorizados por cada 1000 habitantes) 1980-2019 p. 27

Gráfico 2A. Número de autos y habitantes por auto en la ZMG de 1940-2019 p. 28

Gráfico 2B. Numero de vehículos automotores por municipio en el AMG p. 29

Gráfica 3. Desplazamientos totales por modo de transporte en ZMG7 p. 30

Gráfica 4. Desplazamientos totales por modo de transporte, excluyendo traslados a pie p. 31

Capítulo 1

Gráfico 1.1. Marco teórico p. 66

Gráfica 1.2. Elementos que intervienen en las decisiones gubernamentales p. 73

Gráfica 1.3. Proceso de toma de decisión en la iniciativa privada p. 74

Tabla 1.1. Sobreposiciones de la dicotomía público/privado p. 62

Tabla 1.2. Tensión en la dicotomía interés público y privado p. 63

Tabla 1.3. Enfoques de la toma de decisiones p. 78

Tabla 1.4. Péndulo dicotómico del interés público o privado y la posición que ocupan algunos teóricos de economía o política. p. 80

Capítulo 2

Tabla 2.1 Emociones cartesianas primarias vs. emociones primarias spinozianas p. 87

- Tabla 2.2. Las propuestas de Descartes versus las de Spinoza p. 89
- Tabla 2.4. Taxonomías afectivas o emocionales primarias p. 94
- Tabla 2.5. Distinción entre emociones y afectos según Sara Ahmed p. 97
- Tabla 2.6. Esquema afectivo de Giddens p. 100
- Tabla 2.7. Criterios de decisión: énfasis en interés público o privado p. 106
- Tabla 2.8. Criterios de la toma de decisiones de movilidad en la ZMG p. 115
- Tabla 2.9. Categorías teóricas p. 116
- Tabla 2.10. Categorización de la investigación p. 116

Capítulo 3

- Gráfica 3.1. Actores entrevistados por segmento p. 128
- Gráfica 3.2. Universidades de origen en los entrevistados p. 136
- Gráfica 3.3. Profesión de los entrevistados p. 137
- Gráfica 3.4. Nivel de escolaridad de los entrevistados p. 137
- Imagen 3.1 Alfa Iconografía del sistema de la toma de decisiones de movilidad urbana p. 140
- Tabla 3.1. Entrevistas realizadas p. 128
- Tabla 3.2. Cuadro metodológico relacional p. 132
- Tabla 3.3. Alternancia partidista del poder ejecutivo en los tres ámbitos de gobierno que confluyen para el caso de la ZMG p. 134

Capítulo 4

- Gráfico 4.1. Cronología de la normatividad en ZMG p. 149
- Gráfico 4.2. Participación en crecimiento poblacional del AMG p. 153
- Gráfico 4.3. Distribución de habitantes por municipio, escenario tendencial p. 154
- Gráfico 4.4. Distribución de habitantes por municipio escenario densificado p. 155
- Gráfico 4.6. Cronograma sobre el retraso de las obras L3TEU p. 180
- Imagen 4.1. Red de transporte público de alta y mediana capacidad p. 156
- Imagen 4.2. Red de transporte público complementario y zonas de alimentación p. 157

Imagen 4.3. Estructura Institucional propuesta para planeación urbana y de la movilidad p. 158

Imagen 4.4. Esquemas de densificación de transporte masivo p. 159

Imagen 4.5. Trampa del desarrollo p. 160

Imagen 4.6. Causas de fondo de la problemática de movilidad p. 161

Imagen 4.7. Trazo Etapa II Macrobus y del sistema masivo p. 165

Imagen 4.8. Las 4 Rutas diseñadas de la fase II (2 paradoras y 2 expreso) p. 166

Imagen 4.9. Rutas de las fases I y II con sus respectivas rutas alimentadoras p. 168

Imagen 4.10. Andamiaje institucional de transporte en la ZMG p. 170

Imagen 4.11. Primera plana en los periódicos locales sobre E2BRT p. 173

Imagen 4.12. Trazo de las rutas del TEU p. 175

Imagen 4.13. La red de actores públicos y privados, en torno a la L3TEU p. 181

Imagen 4.14. OHL y Enrique Peña Nieto p. 183

Imagen 4.15. La Pseudo - Inauguración de la L3TEU p. 185

Imagen 4.16. Primera plana en los periódicos locales sobre arranque de L3TEU p. 186

Imagen 4.17. Inauguración de la L3TEU p. 187

Tabla 4.1. Contradicciones del PGTPEJ p. 149

Tabla 4. 2. Demanda de transporte público por cada tipo, incluye L3TEU y Peribús p. 156

Tabla 4.3. Costo total de la Fase II BRT p. 171

Tabla 4.3.B Anexo del Costo total de la Fase II BRT p. 172

Capítulo 5

Imagen 5.1. Beta Iconografía del sistema de la toma de decisiones de movilidad urbana p. 242

Tabla 5.1. Distribución del mercado de vivienda p. 223

Tabla 5.2. Gasto en transporte público por deciles p. 223

Tabla 5.3. Ingreso corriente total por deciles p. 226

Tabla 5.4. Población por nivel de ingreso en la ZMG p. 226

Anexos

Anexo: Formato de entrevista

Guía de entrevista 1

TOMA DE DECISIONES DE MOVILIDAD URBANA EN LA ZMG

GENERALES

- Nombre:
- Edad:
- Sexo:
- Ocupación:
- Aficiones:

TRAYECTORIA:

- Estudios y formación académica (dónde se formó)
- Experiencia en gobierno (en qué ámbitos)
- Experiencia en OSCs
- Filiación y militancia partidista
- Creencias religiosas

DECISIONES Y PRÁCTICAS DE GOBIERNO:

- ¿Cómo conociste a quien te invitó al puesto donde estás?
- Acciones (Cuál es tu actividad principal, que te consume más energía)
- Rutinas (¿Cómo es un día normal?)
- ¿Con quién “debes” y con quién “prefieres” charlar cotidianamente en lo profesional y social?
- ¿Podrías compartir–describir–platicar algún evento que implique una decisión que te haya resultado interesante en esta etapa, por su dificultad–facilidad, o por cómo ocurrieron las cosas?

MOVILIDAD URBANA

- ¿Qué te dice la gente que necesita, de qué se queja?

- ¿De quién o de quiénes depende realmente resolver los problemas?
- ¿Cuándo se debe decidir algo realmente importante o delicado qué sueles tomar en cuenta? ¿Tu estilo de decidir?
- ¿Qué impide que se resuelvan los problemas de la movilidad?
- En tu opinión, ¿quiénes y cómo deberían decidirse los asuntos de movilidad urbana? ¿Cómo elegir a los que deciden?
- ¿Cómo podrías incorporar la voz de los destinatarios de las decisiones en materia de movilidad en la toma de decisiones?
- ¿Cómo equilibras en la práctica el tener un ordenamiento institucional u organizacional cuando éste no se alinea con tu sentido común (criterio de eficacia) o con tus convicciones personales (valores, creencia, lealtades, emociones, afectos)?
- ¿Cuál es el referente, el modelo que te viene a la mente de lo deseable?
- ¿Antes de ocupar este puesto o este rol, cómo te desplazabas en la ciudad?
- ¿Como modelo de ciudad eficiente en materia de movilidad en qué ejemplo piensas (tu opinión particular, no la postura del funcionario)?

Guía de entrevista 2

Guía 2 parte Uno: Entrevista específica

Fase independiente o por caso

- ¿Qué actores e instituciones intervinieron en la L2BRT y en la L3TEU?
- ¿Cómo fue el proceso que se siguió para la L2BRT y en la L3TEU y qué papel desarrollaron los actores?
- ¿Cuáles fueron los criterios utilizados para tomar las decisiones en torno a la L2BRT y la L3TEU?
- ¿Considera que era necesario incluir o excluir actores para L2BRT y de las L3TEU? ¿Cuáles?
- ¿Cuál fue el rol que usted jugó en esas decisiones?
- ¿Cuál fue la decisión más importante que tomó en torno a la L2BRT y la L3TEU?

- ¿Cuáles fueron los criterios con los que tomó esa decisión en el caso de la L2BRT y la L3TEU? ¿Cambiaría algo? ¿Qué?
- ¿Cuáles fueron las resistencias que enfrentó y los impulsos con los que contó el proceso para la L2BRT y la L3TEU?
- ¿Qué papel jugó el interés público en cada uno de esos procesos?
- ¿Quiénes son los decisores menos visibles de esos procesos y por qué?
- ¿Qué rol jugaron los potenciales usuarios en la toma de decisión de la L3TEU?

Guía 2 parte Dos: Fase de enlace

- ¿Considera que las decisiones de L2BRT y L3TEU están directamente relacionadas? ¿Por qué? ¿Cómo explicaría las conexiones o distinciones?
- ¿Cuáles son las diferencias o semejanzas de su participación en uno y otro proceso?
- ¿De qué manera su criterio se ha modificado o mantenido en uno y otro proceso?
- ¿Cómo explicar las diferencias entre el proceso, los actores y las decisiones que hicieron posible que una decisión sí se implemente y otra se rechace?
- ¿Cómo es la interacción entre los diferentes ámbitos de gobiernos para una y otra decisión (L2BRT y L3TEU)?
- ¿Qué aprendizajes de la L2BRT considera más importantes?
- ¿Qué aprendizajes de la L3TEU considera más importantes?
- ¿Cómo resumiría a los actores, los criterios utilizados en el proceso decisonal, y los aprendizajes que nos dejan ambos casos?

Guía 2 parte Tres: General

- GENERALES
 - Nombre:
 - Edad:
 - Sexo:
 - Ocupación:
 - Aficiones:
- TRAYECTORIA:
 - Estudios y formación académica (¿Dónde se formó?)
 - Experiencia en gobierno (en qué ámbitos)

- Experiencia en OSCs
- Filiación y militancia partidista
- Creencias religiosas
- DECISIONES Y PRÁCTICAS DE GOBIERNO:
 - ¿Quién le invitó a la política, al puesto dónde está y cómo lo conoció?
 - Acciones (¿Cuál es su actividad principal – que le consume más energía?)
 - Rutinas (¿Cómo es un día “normal”?)
 - ¿Con quién “debe” y con quién “prefiere” charlar cotidianamente en lo profesional y social?
 - ¿Podría compartir algún evento que implique una decisión que le haya resultado interesante en esta etapa, por su dificultad–facilidad, o por cómo ocurrieron las cosas?
- MOVILIDAD URBANA
 - ¿Qué le dice la gente que necesita, de qué se queja?
 - ¿De quién o de quienes depende realmente resolver los problemas?
 - ¿Cuándo se debe decidir algo realmente importante o delicado qué suele tomar en cuenta? ¿Cómo es estilo de decidir?
 - ¿Que impide que se resuelvan los problemas de la movilidad?
 - En su opinión, ¿Quiénes, y cómo deberían decidirse los asuntos de movilidad urbana? ¿Cómo elegir a los que deciden?
 - ¿Cómo incorpora la voz de los destinatarios de las decisiones en materia de movilidad en la toma de decisiones?
 - ¿Cómo equilibra en la práctica el tener un ordenamiento institucional u organizacional cuando éste no se alinea con tu sentido común o con sus convicciones personales?
 - ¿Antes de ocupar este puesto o este rol, cómo se desplazaba en la ciudad?
 - ¿Cuál es su referente o “modelo” de ciudad y transporte que le viene a la mente como modelo “deseable”?

Versiones estenográficas de las entrevistas* Se anexan archivos con transcripciones correspondientes a las entrevistas efectuadas, así como una segmentación tentativa y final.

Guía de entrevista 3 (utilizada para empresarios inmobiliarios)

Parte Uno: General

- GENERALES
 - Nombre:
 - Edad:
 - Sexo:
 - Ocupación:
 - Aficiones:
- TRAYECTORIA:
 - Estudios y formación académica (¿Dónde se formó?)
 - Experiencia en los negocios (en qué ámbitos)
 - Experiencia en OSCs
 - Filiación empresarial y partidista
 - Creencias religiosas
- DECISIONES Y PRÁCTICAS EMPRESARIALES:
 - ¿Quién lo invita y/o cómo se integró a los negocios?
 - Acciones (Cuál es su actividad principal – que le consume más energía)
 - Rutinas (¿Cómo es un día “normal”?)
 - ¿Con quién “debe” y con quién “prefiere” charlar cotidianamente en lo empresarial y social?
 - ¿Podría compartir algún evento que implique una decisión que le haya resultado interesante, por su dificultad–facilidad, o por cómo ocurrieron las cosas?
- PLANEACIÓN URBANA:
 - ¿Quiénes son y cómo se agrupan o clasifican los empresarios inmobiliarios en la Guadalajara?
 - ¿Cuál es el papel y cómo operan las cámaras empresariales y asociaciones de inmobiliarios?

- ¿Cómo deben relacionarse los desarrolladores inmobiliarios y con qué autoridades de los diferentes ámbitos en la Zona Metropolitana de Guadalajara?
- ¿Quién y cómo se decide el crecimiento y planeación de la ciudad?
- ¿Cuál es su referente o “modelo” de ciudad y los modelos de desarrollo inmobiliario que le vienen a la mente como “ejemplo deseable”?
- ¿Qué proceso, relación o relaciones existen los desarrolladores inmobiliarios y las rutas de transporte masivo o público en la ZMG?

Guía 3 parte Dos: Entrevista específica

Fase independiente o por caso

- ¿Qué conoce de los casos de la Línea 2 del Bus de Tránsito Rápido (L2BRT) y la Línea 3 del Tren Eléctrico Urbano (L3TEU)?
- ¿Qué desarrolladores intervinieron en el proceso de la L2BRT y en la L3TEU?
- ¿Cómo fue el proceso que se siguió para la L2BRT y en la L3TEU y qué papel desempeñaron los desarrolladores inmobiliarios?
- ¿Cuál fue el rol que usted, su empresa o asociación jugó en esas decisiones?
- ¿Qué papel jugó el interés público en cada uno de esos procesos?
- ¿Qué papel jugaron los intereses particulares en cada uno de esos procesos?

Confidencias del proceso en la gestión de entrevistas

Este apartado hace una narración del proceso personal que ha tenido la gestión de una entrevista de un funcionario del poder ejecutivo. El efecto que causa el hecho de que te cancelen una cita, por tercera vez, en alguien que alguna vez se dijo tu amigo, y luego gente de su equipo, etc. Es lo normal dentro de la política. Mi orgullo se somete a prueba, siento que me pisotean, pero luego recuerdo lo que aprendí en política y entiendo que se debe recordar que solo se trata de intereses que están en medio. Y así funciona esto, algo que en el ámbito académico también ocurre, la lucha de egos.

Se narra un caso de lo que ocurrió al gestionar entrevistas con actores relevantes. En este caso, se trata de una entrevista que aparentemente seguiría en gestión, pues no se ha

dado ninguna negativa explícita. Sin embargo, los tiempos no se han acomodado para poder concretar el encuentro, como se observa en las notas que se levantaron con las fechas, y de lo cual se cuenta con audios que comencé a grabar de las sesiones telefónicas, con las que pude conocer de voz a todo el personal que atiende los teléfonos en la secretaría particular de la oficina en cuestión.

Fechas y seguimiento

Lunes 18 marzo 2019. Se realizó el reacomodo de personajes para entrevistar con base en los criterios seleccionados y selección de criterios y lista de posibles prospectos. Se seleccionaron los actores que le abonan a la diversidad de ámbitos y también aquellos que se perciben con mayores posibilidades de concretar la entrevista.

Martes 19 marzo. Búsqueda de las extensiones directas de la secretaría de Estado en cuestión.

10:00 horas, primera llamada. Directamente a la secretaria particular. Se evita acudir a las relaciones para ver la manera en que se procesan entrevistas gestionadas oficialmente, pues recurrir a las otras instancias implica asumir compromisos de índole político y no académico.

Es decir, en política, nada es a cambio de nada. Según el manual no escrito de cualquier político, pero entendido de la política local. Es decir, los favores sirven para un fin más allá del conseguido de manera inmediata. Esto que escribo en este párrafo no es estrictamente científico, sin embargo, opera en la realidad de la ZMG para el periodo en que se escribió la tesis, pues refleja la manera en que se vivió, la forma de hacer política para este personaje que se buscaba entrevistar, quien había sido aliado en circunstancias de colaboración, de subordinación y posteriormente de superioridad en diversos proyectos políticos y de gobierno. Lo que me faculta a aseverar la frase de que, en política, algunas veces se está arriba y a veces abajo y se debe saber jugar en ambas pistas si se quiere hacer carrera en ella, más allá de las convicciones auténticamente personales con las que se cuente. Pasa un día para que me atienda el secretario del secretario, pues en el primer contacto telefónico solo logré hablar con una de las secretarias del secretario, del secretario en Jalisco.

Miércoles 20 marzo 20. Me atiende telefónicamente el secretario del secretario. Le explico de nueva cuenta todo, tal como lo hice con su secretaria el día anterior y me pide enviarle un listado de las preguntas que se le harían a su jefe.

Aquí el texto que en el correo del mismo día 20 (a las 22:00 horas) y jueves 21(a las 09:40 horas). En donde se señala y anexa el archivo con la guía de entrevista elaborada expresamente al Secretario de Transporte.

Estimado XX:

¡Buenos días!

Tal como lo platicamos vía telefónica, anexo la guía de entrevista que me pediste.

Como te comenté, realizo una investigación interdisciplinaria sobre toma de decisiones de movilidad urbana para el Doctorado en Estudios Científico - Sociales, inscrito en el Padrón Nacional de Posgrados de Calidad (PNPC) del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT). Actualmente curso el 8vo. semestre, y en este trabajo se han incluido entrevistas con personajes de distintos ámbitos en México, Brasil y Colombia.

Se trata de una entrevista semi estructurada, por lo tanto, flexible, incluso se asemeja a una charla en torno a las decisiones de los casos mencionados. Al tratarse de una entrevista de interés científico, se ofrecen las reservas de confidencialidad respecto a la identidad de las personas entrevistadas, en caso de que así lo decida el secretario.

En cuanto a la guía que te envié, tiene dos apartados: el primero, "apartado general", es introductorio; el segundo, "apartado específico", es más concreto, algo así como el núcleo duro de la entrevista, por lo que en caso de que tengamos poco tiempo para el encuentro buscaría rescatar en primera instancia el apartado específico.

Las entrevistas fuera del entorno institucional han dado buenos frutos, por ejemplo, en un café, club o restaurante, sin embargo, entiendo que los compromisos de agenda puedan complicar esa situación.

Agradezco de antemano el tiempo y disposición brindadas.

Saludos cordiales.

Atte.

Bernardo

Semana del 25 al 29 de marzo. Tiempo en que hice llamadas de seguimiento y según expresión del funcionario que me atendía, fue "tiempo para que fuera subiendo el tema", así le dicen ellos. Y para ver cuándo se puede hacer esa entrevista, me informan que ya pasaron a los asesores mi listado de preguntas para que vayan investigando y obteniendo la información necesaria.

Semana del 1 al 05. Me avisan que sería hasta la semana santa el encuentro y que la información ya casi la completan.

Semana del 8 al 12. Fue una semana ganada para el funcionario, pues ya se había logrado poner la entrevista en la semana santa, es decir en la semana del 15 al 19 de abril.

Jueves 18 abril. Intento Uno. Llamada al despacho del secretario. Contesta la secretaria del secretario del secretario y pidió dar chance a que llegara su jefe, el secretario del secretario. Quien se reportaría conmigo a las 12:00 horas. Lo anterior no ocurrió.

Intento Dos. (semana santa) envío de mail, porque en los teléfonos no contestaron. Aquí el texto del mail:

Estimado XX:

Buenas tardes

Espero todo bien.

Sólo te escribo para darle seguimiento a la charla-entrevista con el secretario, pues me mencionabas que éstas eran fechas más propicias (yo estaré fuera de la ciudad sábado 20 y domingo 21), pero los demás días estaré en Guadalajara y estoy dispuesto a mover mis compromisos en Gdl. para darle prioridad a la entrevista, solo te pido de favor algo de tiempo (24, 12 o al menos unas 8 horas) para alcanzar a maniobrar. También te comento que estoy al pendiente vía WhatsApp y correo electrónico.

El rango de maniobra puede ser mayor si la interacción es por WhatsApp, ¿me podrías pasar tu celular? y entonces creo que hasta con dos horas de antelación alcanzaría a maniobrar.

Saludos cordiales

Atte.

Bernardo Sánchez

Martes 23 abril

10:00 horas: La secretaria del secretario del secretario me contesta el teléfono. Se le explica todo el seguimiento de la semana pasada.

12:00 horas: El secretario del secretario se reporta. Se disculpa de no haber hecho la entrevista en semana santa. Y me dice que me llamaría a las 13:00 horas, lo cual no hizo y entonces lo llamé yo. Atendió mi llamada y me dijo que había visto el correo enviado por mí, pero que una rueda de prensa y las actividades de carga de chamba que no esperaban les complicaron las cosas.

Jueves 25 abril: Llamada seguimiento con el secretario del secretario. Llamo al despacho y contesta la secretaria del secretario, me pasa a su jefe, quien transfiere llamada a su oficina y

allí me atiende. Me informa que la entrevista no alcanzará a ser esa semana como él hubiera querido. Será hasta la semana siguiente y que además no podrá contestar algunas preguntas que vienen en el documento que envié. Se acuerda entonces que la entrevista sería tentativamente el jueves siguiente, 2 de mayo, a las 12:00 horas, pero debo llamar al día siguiente para confirmar que efectivamente la apruebe su jefe, el secretario.

Viernes 26 abril 2019 * Me atiende por teléfono y me confirma que la entrevista será el jueves 10:30 horas en el despacho.

30 abril 2019 martes / me marcan por teléfono del despacho, era la secretaria del secretario del secretario para decirme que el gobernador había citado al jefe de su jefe y que se tendría que posponer la entrevista, que el jueves 2 de mayo se reportaría su jefe para reagendar el encuentro. Lo cual no ocurrió.

Lunes 06 mayo 2019

10:44 horas. Me comunico al despacho para saber qué ha ocurrido y la secretaria del secretario del secretario me dice que no se encuentra su jefe, pero que ella le comenta para que se reporta o que si gusto llamar más tarde, 12 del día estaría bien.

12:09 horas, me comunico al despacho, me atiende la secretaria 2 del secretario del secretario y me pasa a la secretaria 1 del secretario del secretario. Ella me dice que no ha llegado su jefe, y me pregunta “si les doy chance”, entonces yo accedo y quedo llamar nuevamente más tarde.

14.54 horas. Me contesta la secretaria 3 del secretario del secretario. Me comunica con su jefe, quien me pidió unos días para agendar y me dijo que ellos se reportaban en unos días.

Hasta aquí la descripción del caso, pues al cierre de esta tesis la gestión de esta entrevista quedó abierta en términos formales, pero cerrada en terreno práctico. Sin embargo, el caso es una muestra importante del proceso que se ha vivido en el trabajo de campo.

Propuesta de trabajo para Medellín, Florianópolis y Curitiba

(Primavera 2018)¹⁴⁷

Bernardo Sánchez Gutiérrez

La intención de revisar el proceso de toma de decisiones en ciudades de Latinoamérica surge como un medio para lograr mayor profundidad en la investigación de la Zona Metropolitana de Guadalajara, es decir, busca contrastar problemáticas decisionales equiparables por las condiciones económicas, políticas y sociales de ciudades como Medellín, Curitiba y Florianópolis en términos de movilidad urbana. Además, de entrar en contacto con académicos, universidades y actores de las ciudades que actual o eventualmente conforman una red de referentes en materia de decisiones de movilidad urbana en América Latina.

La selección de las ciudades obedece a experiencias importantes en materia de movilidad que en algunos casos se toman como referentes de éxito. Sin embargo, el análisis pretendido focaliza su atención en el proceso de toma de decisiones que está detrás de las políticas vigentes.

Este trabajo de campo permitirá reconocer las condiciones en las que se genera la toma de decisiones de movilidad urbana apoyados en un calendario de trabajo anexo que se incorporará a borrador de tesis a entregarse en mayo de 2018.

Derivado del Congreso Internacional de Ciudades y Transporte al que asistí como ponente el mes de octubre de 2017 se establecieron conexiones con personas de WRI en Colombia, por lo que se contaría con interlocutores que fungirán como porteros para ese país, en tanto que se cuenta con el respaldo de la Universidad Federal de Santa Catarina (UFSC) en Brasil.

Es de subrayar que el respaldo para hacer una estancia surgió en la clase de intercambio en el Doctorado en Movilidad Urbana Transporte y Territorio (DMUTT) de la

¹⁴⁷ Es documento sirvió de base para la aprobación de mi estancia en Brasil y Colombia y se anexó tal como fue presentado al comité tutorial en otoño 2017.

Universidad de Guadalajara (UDG) fue clave, pues de allí surgió la posibilidad de la estancia, luego de que el profesor en turno conociera de mi proyecto y línea de investigación, y me pusiera en contacto con el académico de UFSC.

La región metropolitana de Florianópolis tiene la importancia y posibilidad de análisis a nivel medio, y aunque sus circunstancias son complejas por su ubicación geográfica (se trata de una isla cuya conexión terrestre con el resto de continente es a través de un puente, como único ingreso y salida), es considerada como un referente por sus esquemas de organización sumamente eficientes en materia de movilidad urbana. Tratar de responder a la distancia si esos esquemas de decisiones en materia de movilidad son trasladables a una situación como la de Guadalajara, sería deplorable, por lo tanto, se considera necesario tener una experiencia más cercana que permita ubicar la apropiación o no apropiación de este caso en unas circunstancias distintas.

El caso de la zona metropolitana de Medellín presenta una población equiparable al de la Zona Metropolitana de Guadalajara, sin embargo, la diversidad modal en movilidad urbana la ha colocado como caso de estudio y en ocasiones como ejemplo para Latinoamérica, además de lo anterior, el contexto que le precedió en materia de violencia, desigualdad e inseguridad lo hace un referente clave en la toma de decisiones de movilidad urbana.

La región metropolitana de Curitiba presenta una similitud en tamaño de ciudad con las de Medellín y Guadalajara, sin embargo, su densidad poblacional y dinamismo económico la ha puesto en los reflectores de Latinoamérica en lo que va del siglo XXI.

Se exploró la posibilidad de extender la observación de casos a la región metropolitana de São Paulo, en donde si bien existen situaciones de éxito, la ciudad sigue viviendo problemas enormes en movilidad asociado a los enormes juegos de poder político y económico presentes en las decisiones, pero ha sido puesto en espera por temor a extender demasiado los casos, en detrimento de profundidad en la intervención.

Gráfica 5. Decisores y actores de movilidad a entrevistar

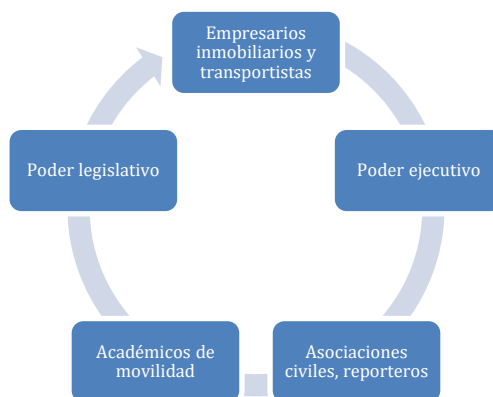


Tabla Anexo 1. Cronograma

Tesis: "Decisiones de Movilidad Urbana", Medellín, Florianópolis, Curitiba							
			Fecha de inicio del periodo de estancia	02/01/2018			
Plan semanal							
Estudiante	Bernardo Sánchez Gutiérrez		Fecha final del periodo de estancia	30/05/2018			
mail:	cs39742@iteso.mx						
Destino / Actividad	Semana	Entrevistas semiestructuradas	Observación	Investigación documental y búsqueda hemerográfica	Búsqueda en fuentes cartográficas e iconográficas	Elaboración del borrador de tesis	Presentación y discusión del borrador
	Registro	Audio grabación	Diario de campo - Registro fotográfico	Ficheo	Tabla de contenido de imágenes	Documento Word	Documento word
Medellín	08/01/2018	Planeación					

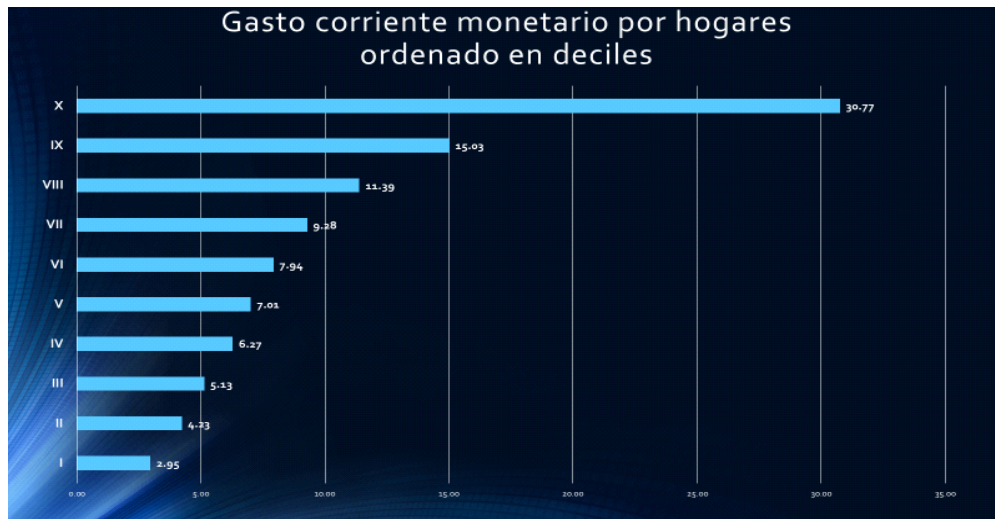
Medellín	15/01/2018	Gestión					
Medellín	22/01/2018	Aplicación	Diario de campo - Registro fotográfico	Ficheo bibliográfico, biblio-hemerográfico y hemerográfico	Revisión de fotografías aéreas y de fuentes cartográficas e iconográficas		
Medellín	29/01/2018	Análisis (transcripción, codificación, categorización y análisis de categorías conceptuales)					
Medellín	05/02/2018					Integración del trabajo en Documento Word	
Medellín	12/02/2018						
Florianópolis	19/02/2018	Planeación	Diario de campo - Registro fotográfico	Ficheo bibliográfico y biblio-hemerográfico			
Florianópolis	26/02/2018	Gestión			Ficheo hemerográfico		
Florianópolis	05/03/2018	Aplicación					
Florianópolis	12/03/2018	Análisis (transcripción, codificación, categorización y análisis de categorías conceptuales)					
Florianópolis	19/03/2018					Integración del trabajo en Documento Word	
Florianópolis	26/03/2018						
Curitiba	02/04/2018	Planeación	Diario de campo Registro fotográfico	Ficheo bibliográfico y biblio-hemerográfico			
Curitiba	09/04/2018	Gestión			Ficheo hemerográfico		
Curitiba	16/04/2018	Aplicación					
Curitiba	23/04/2018	Análisis (transcripción, codificación, categorización y análisis de categorías conceptuales)					
Curitiba	30/04/2018					Integración del trabajo en Documento Word	
Curitiba	07/05/2018						

Florianópolis	14/05/2018					Integración del borrador de tesis y presentación ante el co-tutor, tutor, comité tutorial y presentación en coloquio
Florianópolis	21/05/2018					

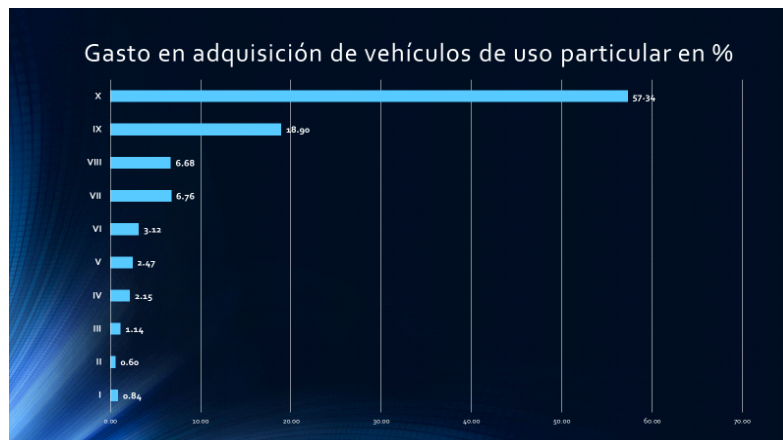
Anexo estadístico

Indicadores y gráficos de la ZMG

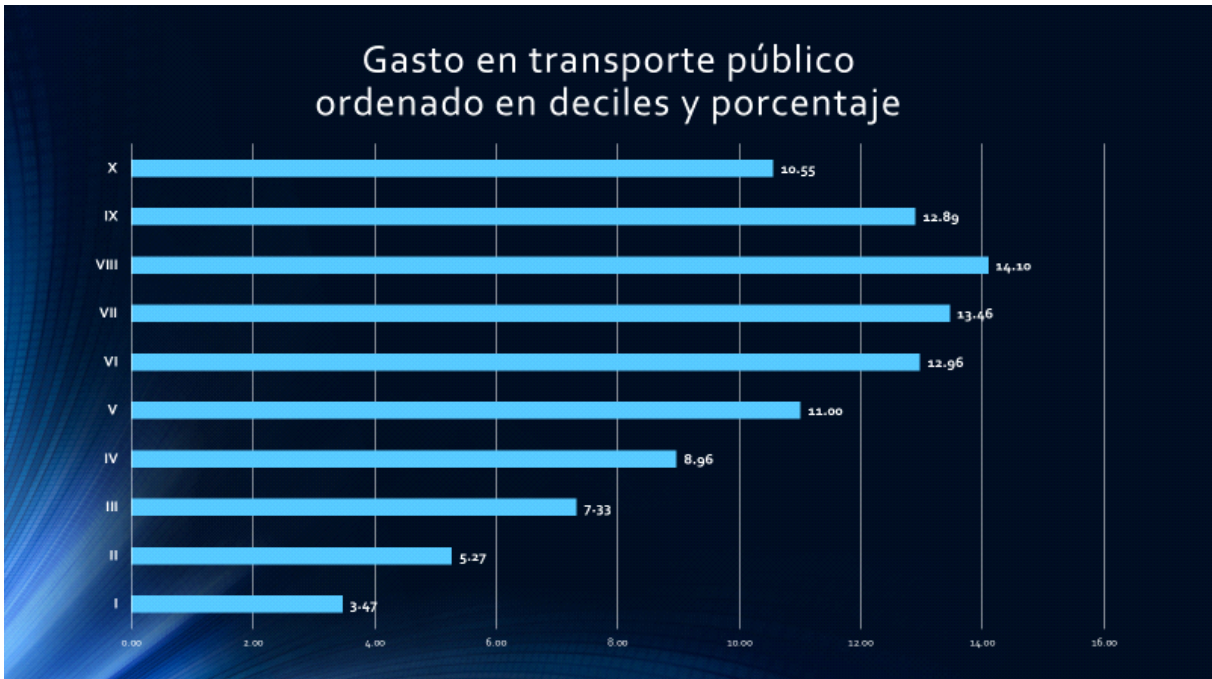
Nota: Los datos de 2016 y 2018 tuvieron otra metodología que alteró todos los cálculos históricos anteriores para la ENIGH y está en debate el ajuste de tales datos, sin que de momento de publique la de 2018.



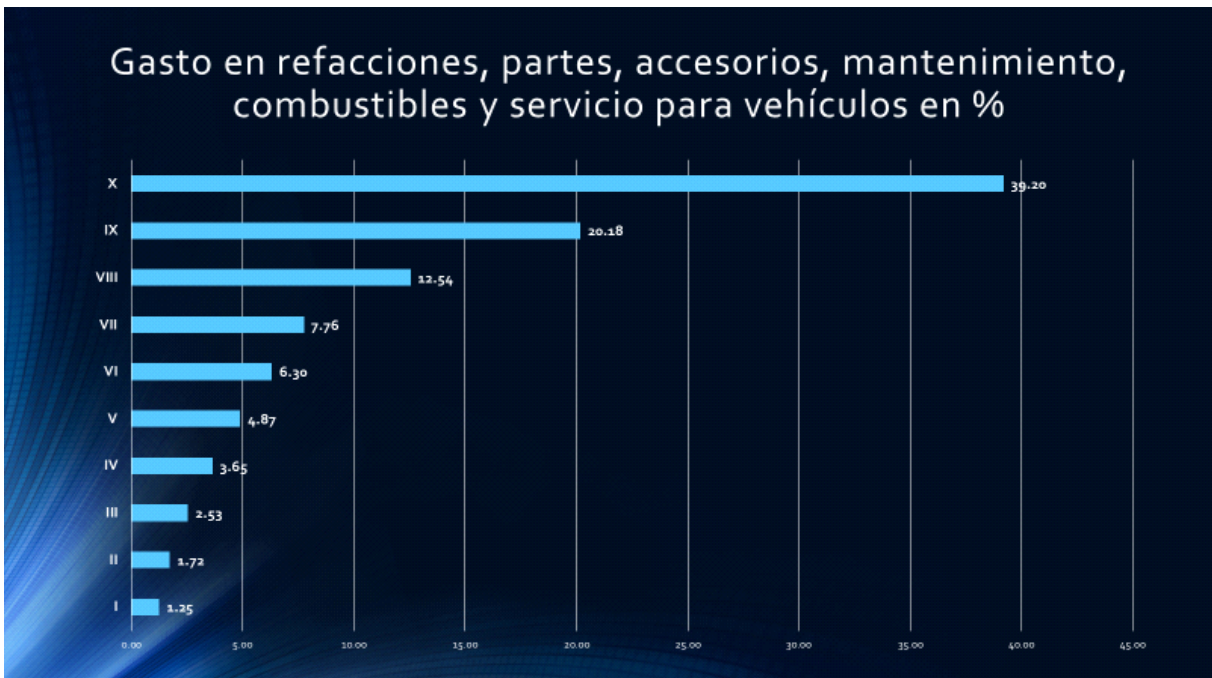
Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Nacional de Ingreso Gasto de los Hogares (ENIGH) 2014



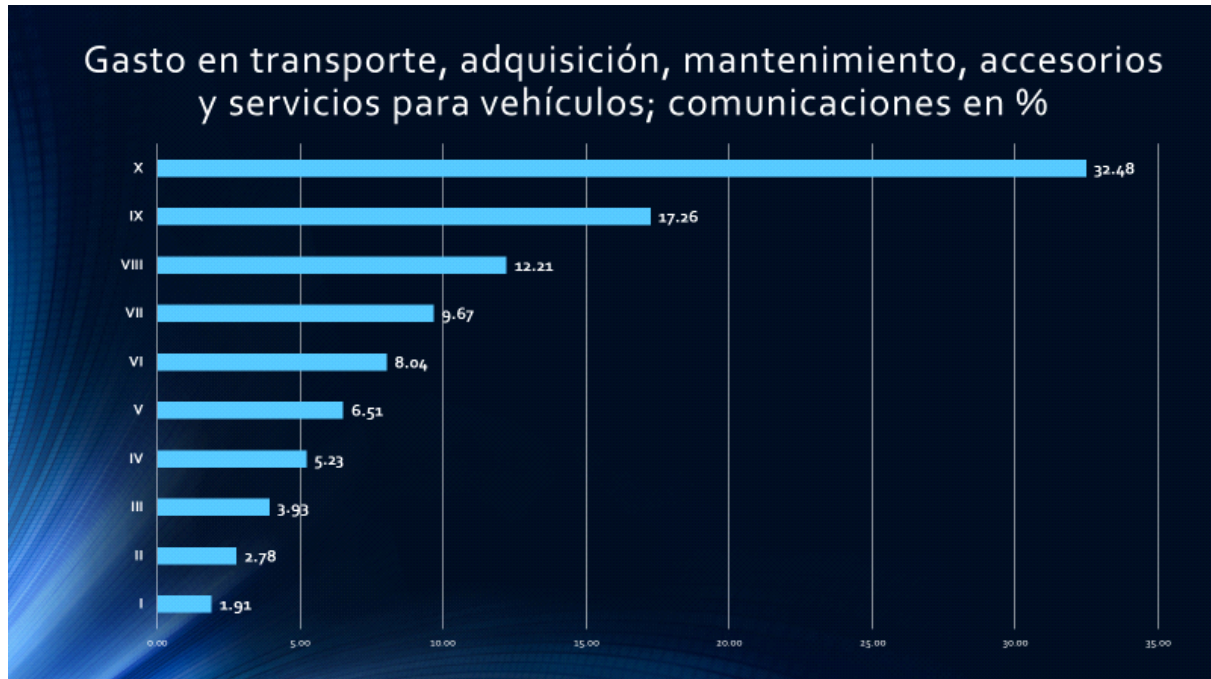
Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Nacional de Ingreso Gasto de los Hogares (ENIGH) 2014



Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Nacional de Ingreso Gasto de los Hogares (ENIGH) 2014

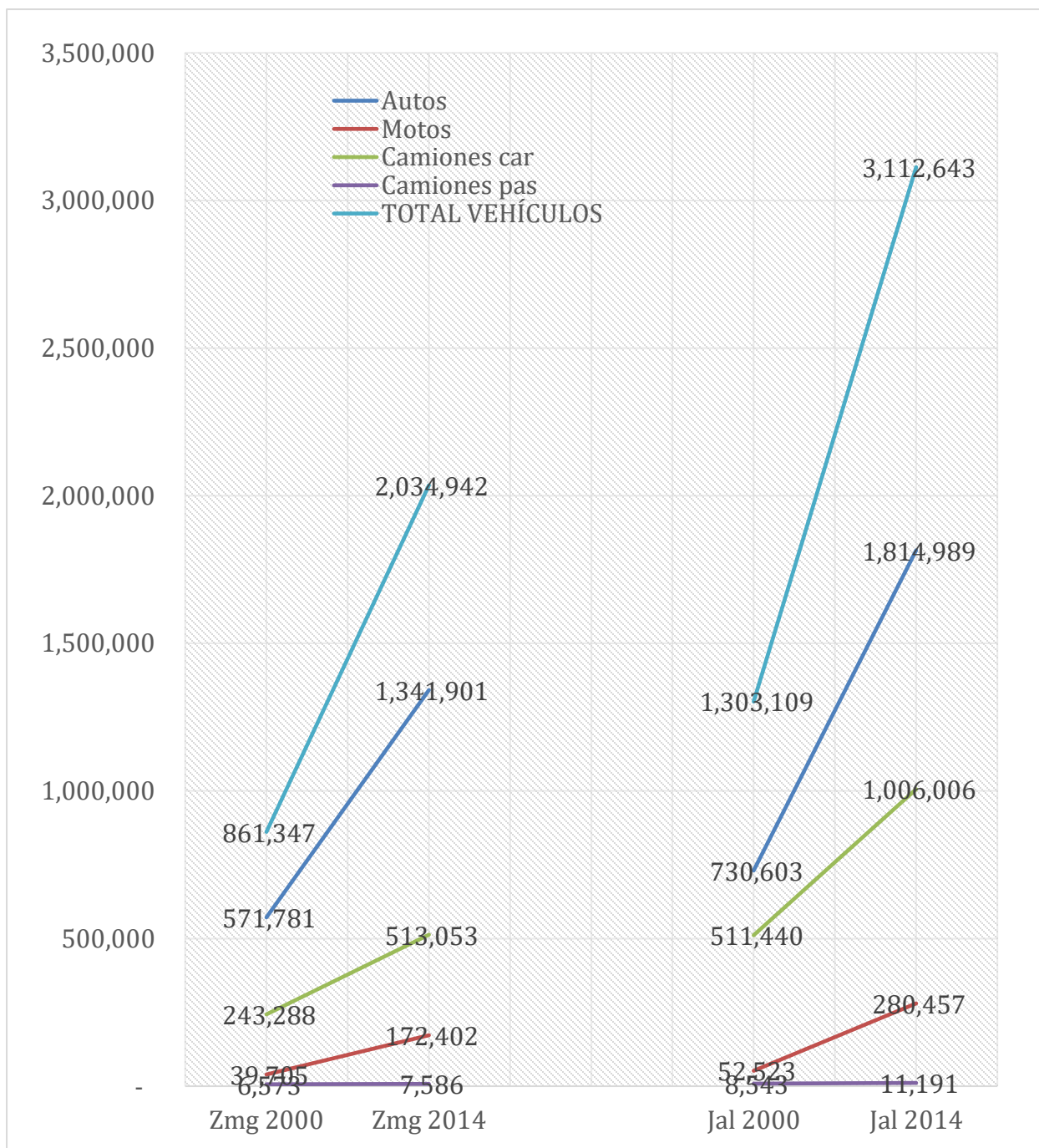


Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Nacional de Ingreso Gasto de los Hogares (ENIGH) 2014



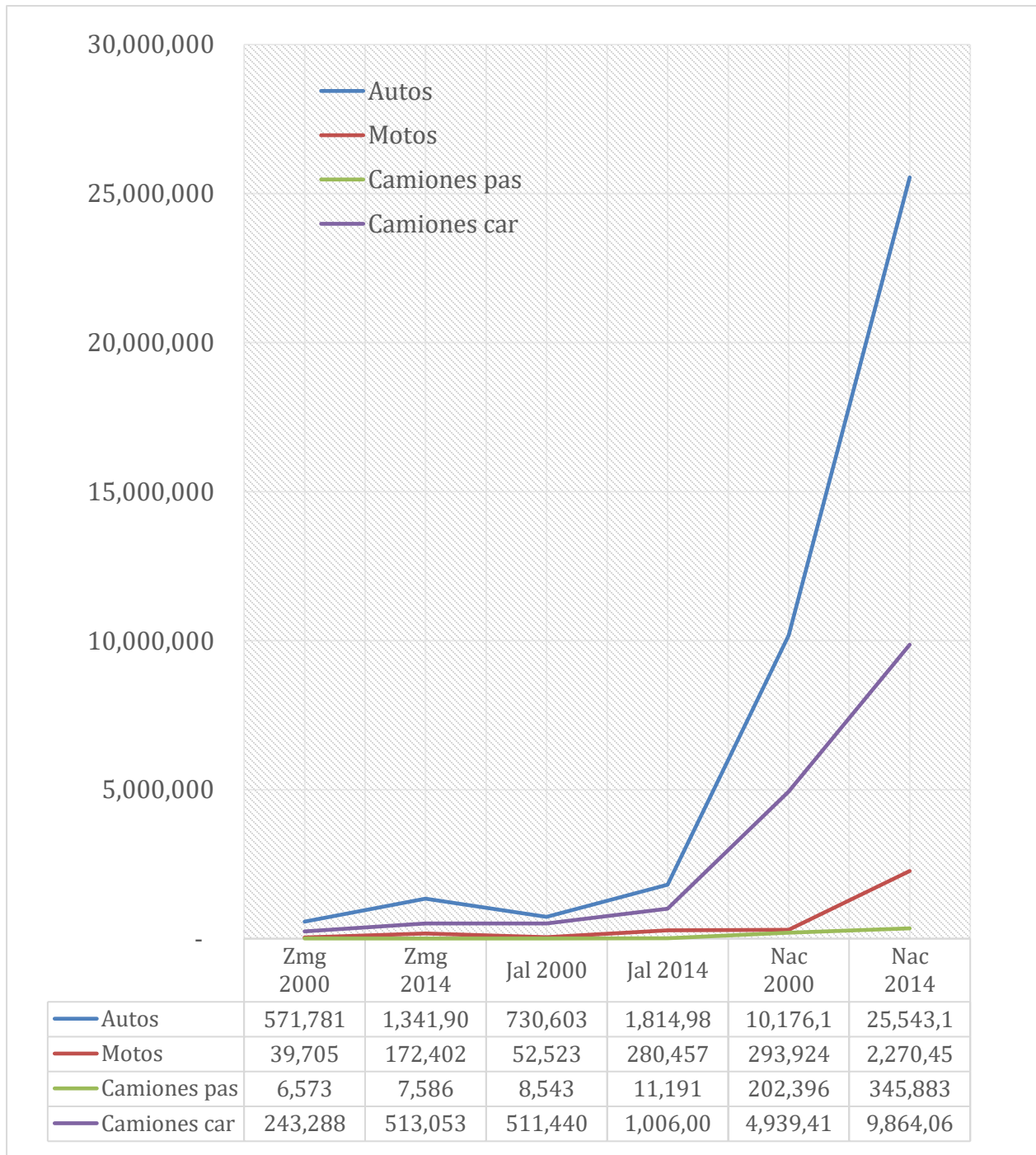
Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Nacional de Ingreso Gasto de los Hogares (ENIGH) 2014

Vehículos registrados en circulación (por tipo) ZMG - JAL 2000-2014



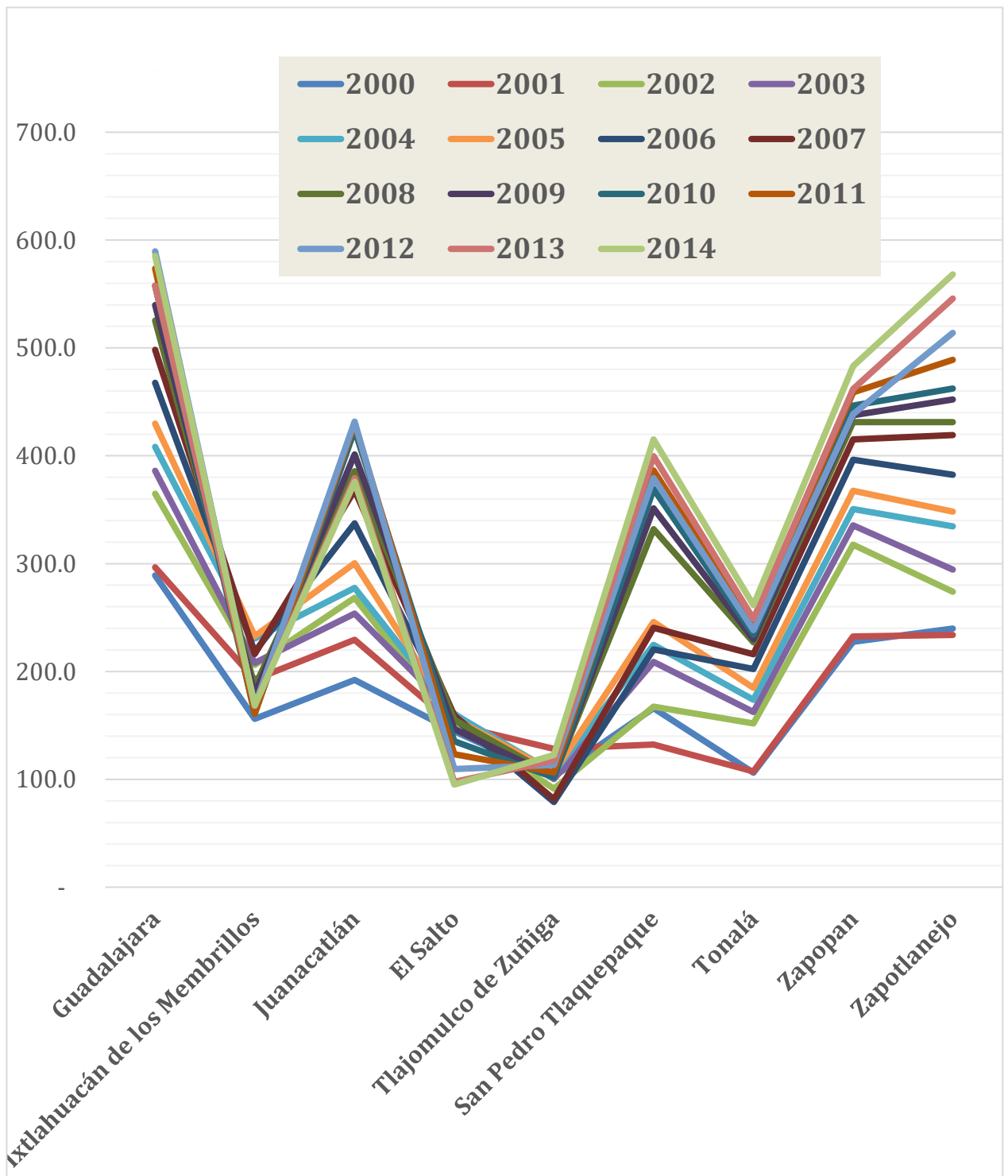
Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Intercensal INEGI 2015.

Vehículos en circulación ZMG-JAL-NACIONAL 2000-2014



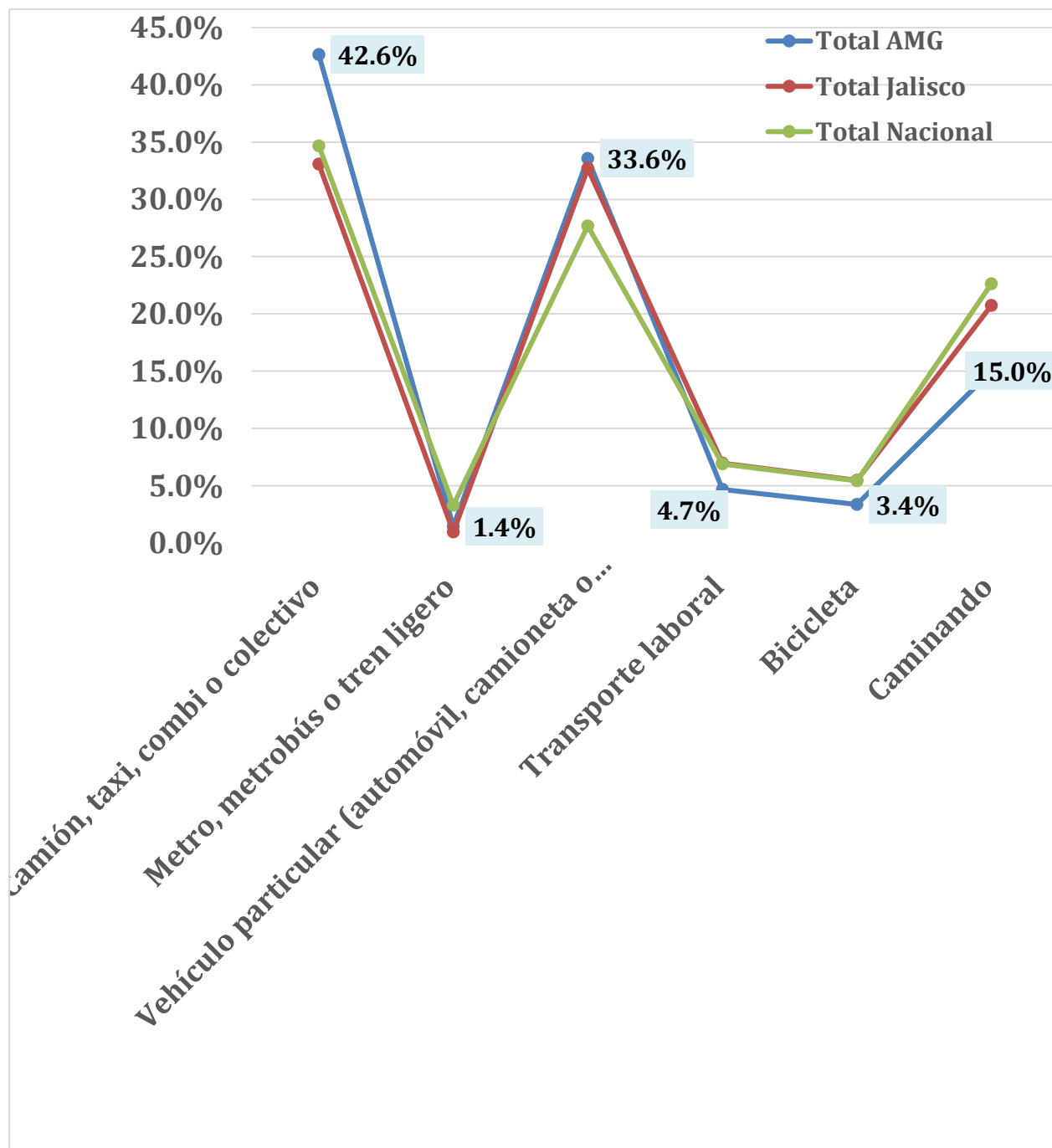
Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Intercensal INEGI 2015

Índice de motorización por municipio de la ZMG (2000-2014)



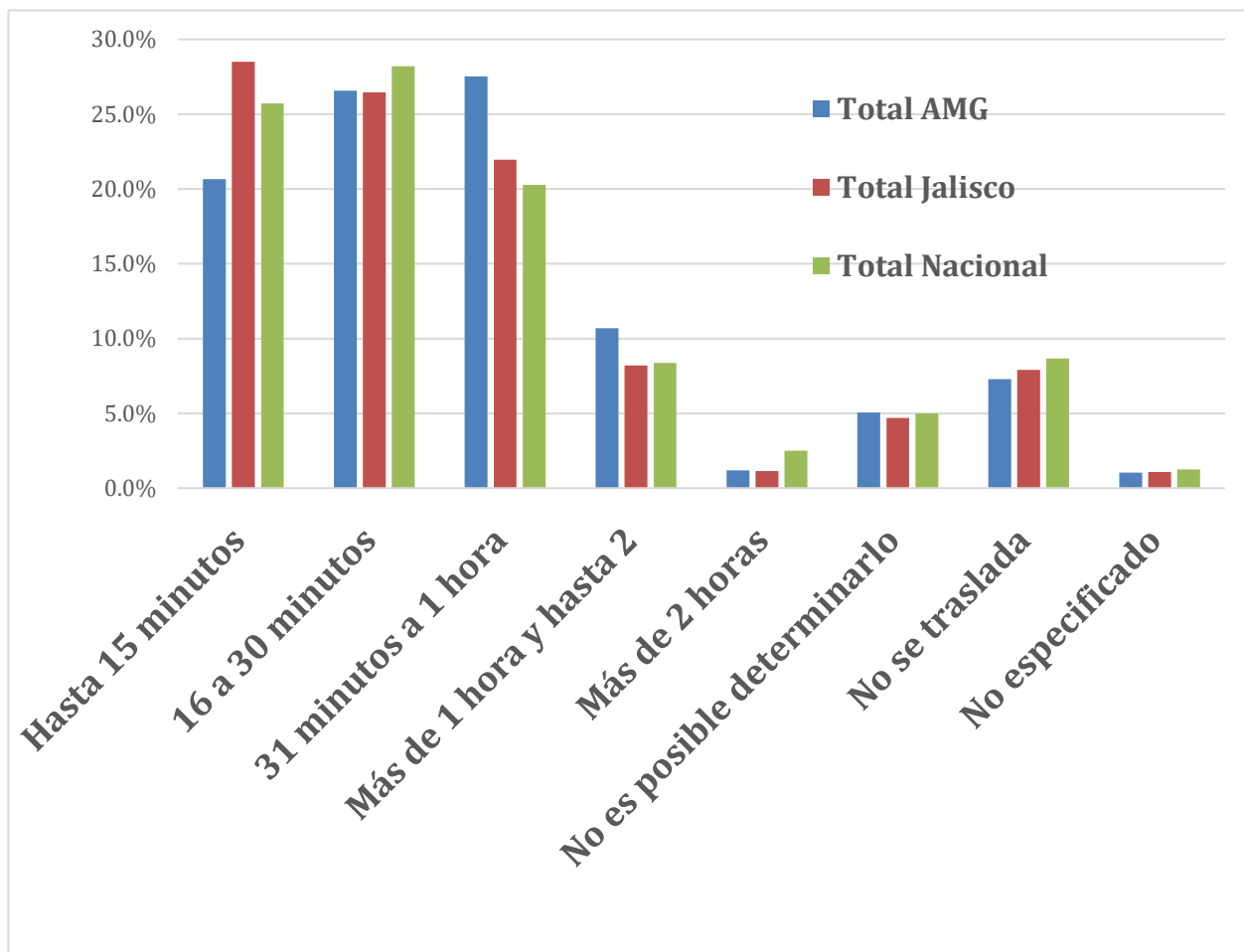
Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Intercensal INEGI 2015.

Distribución en porcentaje por el modo de transporte de casa al trabajo



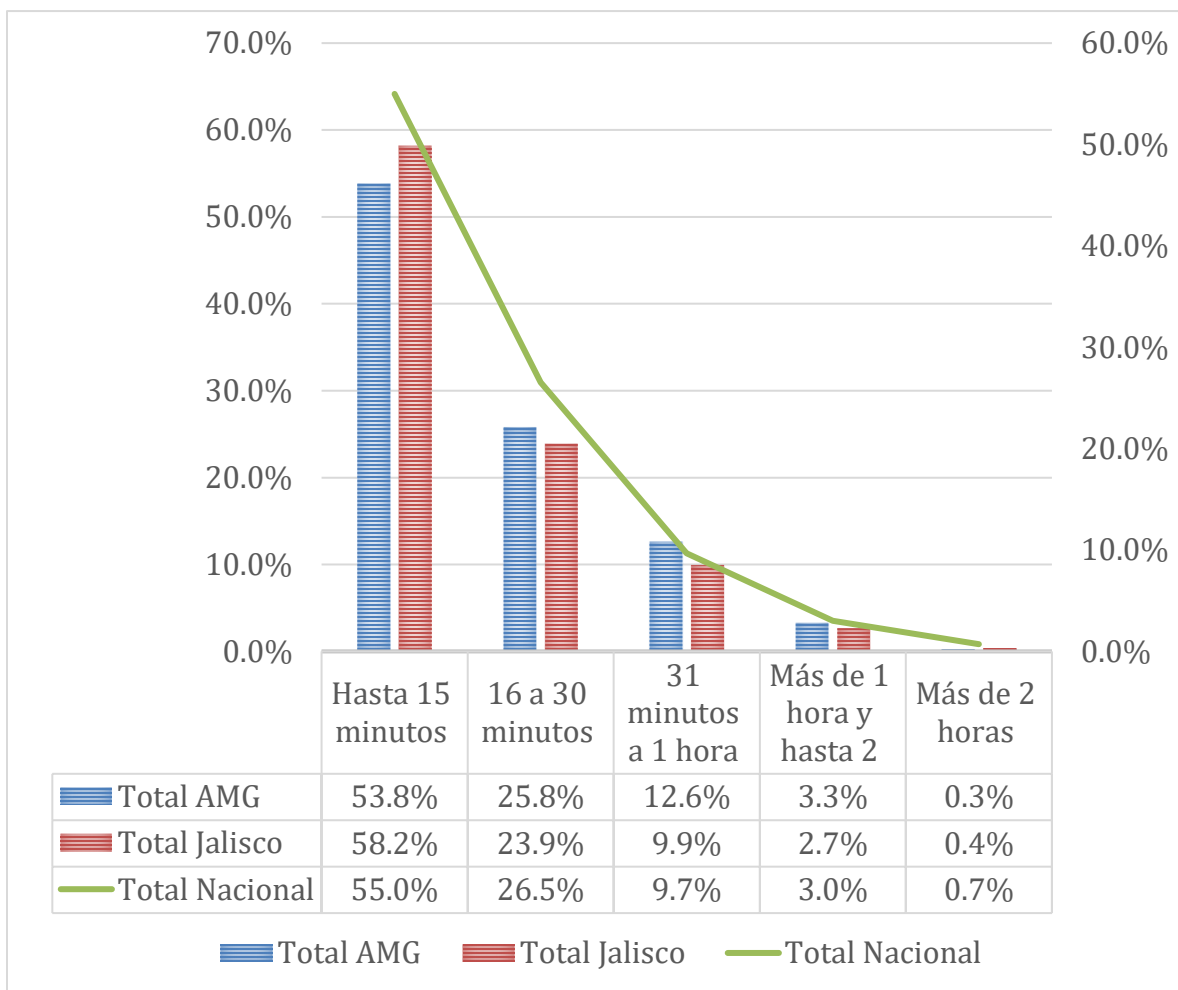
Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Intercensal INEGI 2015

Distribución en % de tiempos de traslado de casa al trabajo



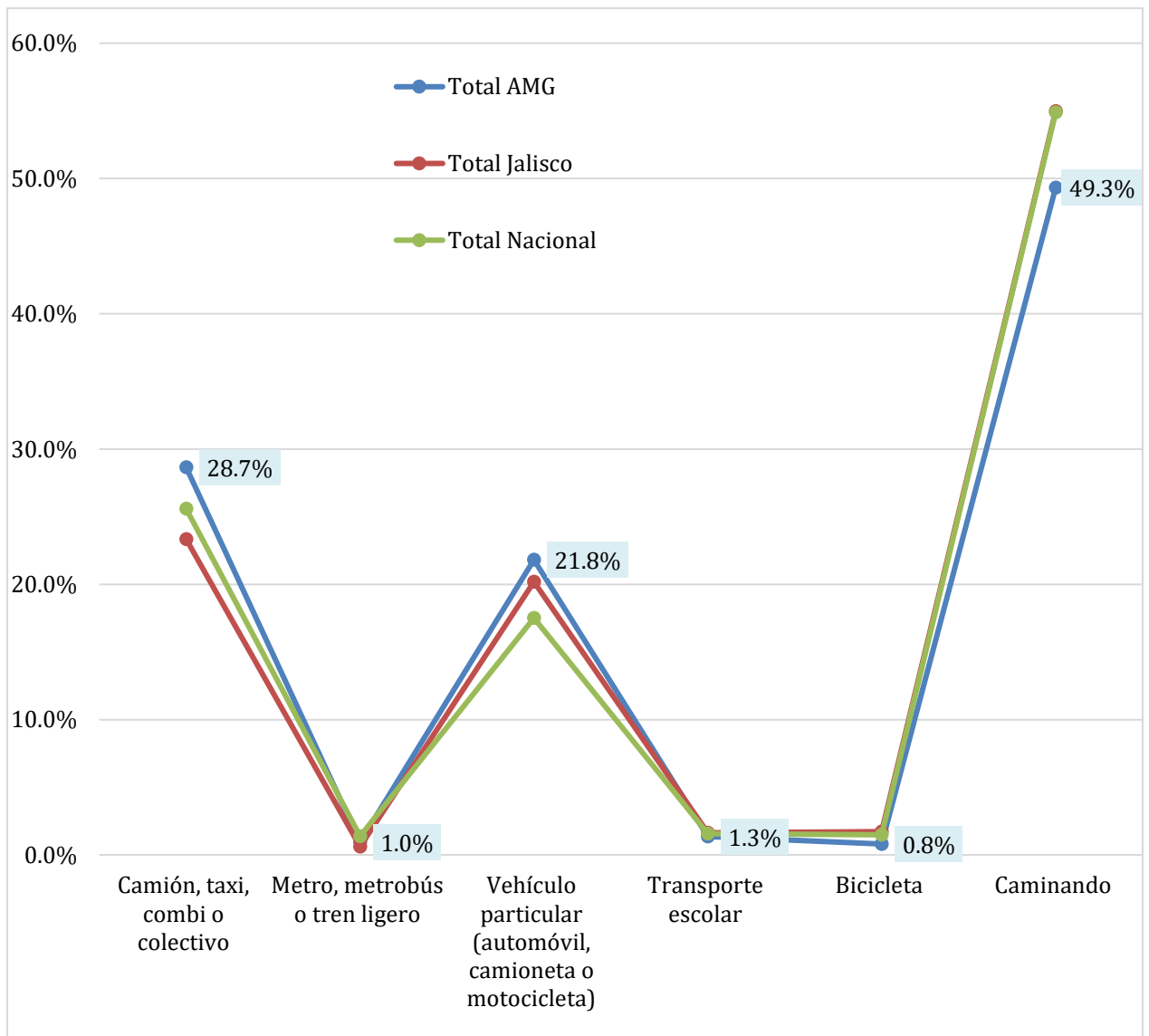
Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Intercensal INEGI 2015

Distribución en tiempos de traslado a escuela



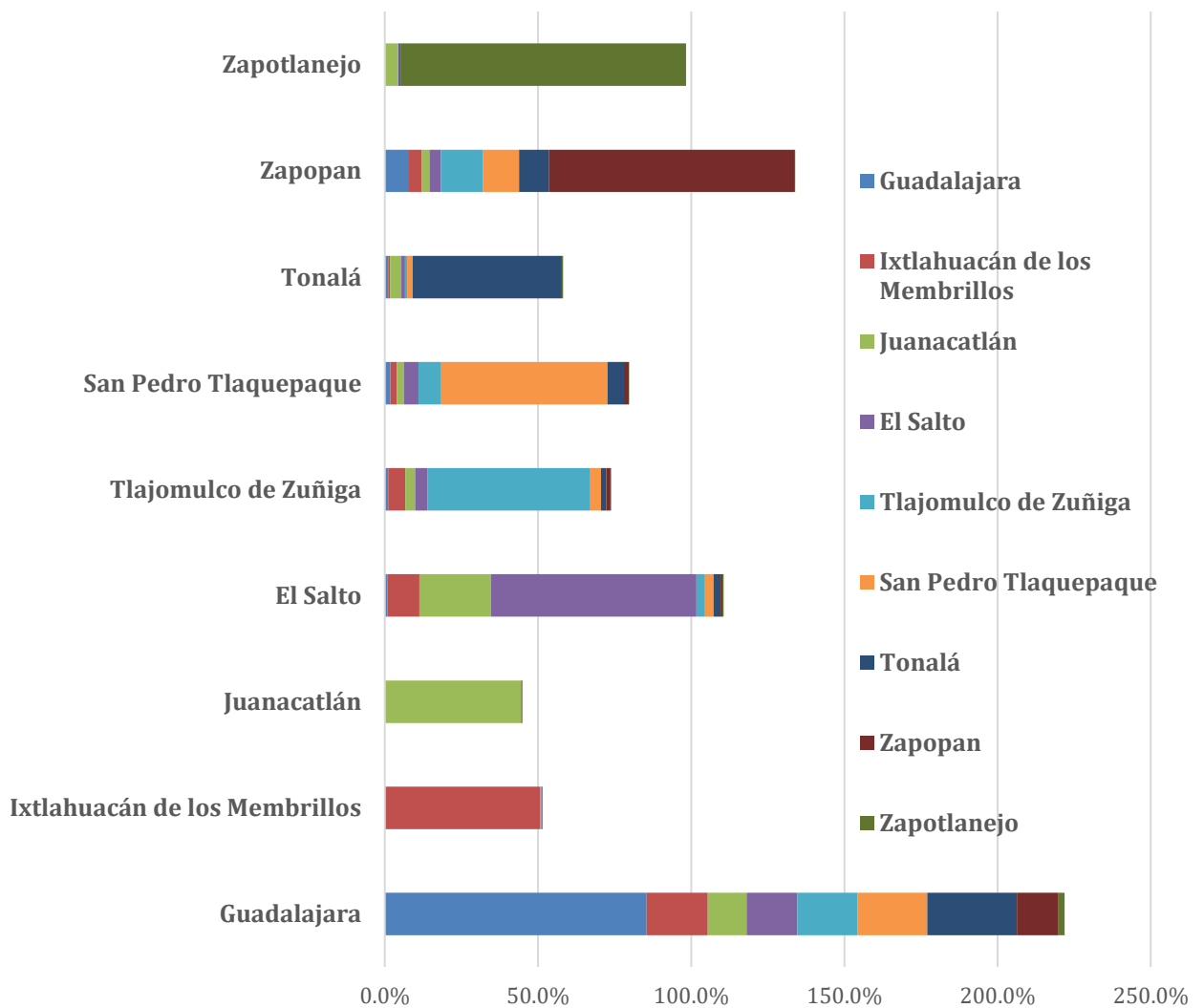
Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Intercensal INEGI 2015

Distribución por el modo de transporte de la casa a la escuela



Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Intercensal INEGI 2015

Desplazamientos de población ocupada (ciudad de origen-ciudad de destino)



Fuente: Elaboración propia con datos de la Encuesta Intercensal INEGI 2015

Algunos tipos de transporte masivo y colectivo

Tipo de transporte	N° Pasajeros/día 2017	% del total de viajes en TP
Tren eléctrico urbano	268,286	8.9%
Macrobús	107,876	3.59%
Sitren	13,418	.44%
Trolebús	14,791	.49%
Alimentadoras de BRT	27,448	.91%
TOTAL	431,819	14.39 % del total de viajes en TP

Tipo	Cantidad
Tren ligero	Línea 1 (N-S) Línea 2 (E-O) Línea 3*(Diag.)
BRT	Línea 1
Camiones	277 rutas 5,100 unidades
Ciclovías	El plan maestro (2008) contempla 1,500 kms. de vías ciclistas.
Automotores en circulación	2,130,654
Taxis	11,120

Fuente: Adaptación de información del IMTJ, SITEUR y PMNM

Anexo fotográfico

Apartado fotográfico de algunos tipos de movilidad

Foto G1 Avances de obras L3TEU, municipio de Zapopan (diciembre 2017)



Fuente: Elaboración propia

Foto G2 Avances de obras L3TEU, municipio de Zapopan (diciembre 2017)



Fuente: Elaboración propia

Foto G4 L3TEU Avances de obras L3TEU, municipio de Tlaquepaque (diciembre 2017)



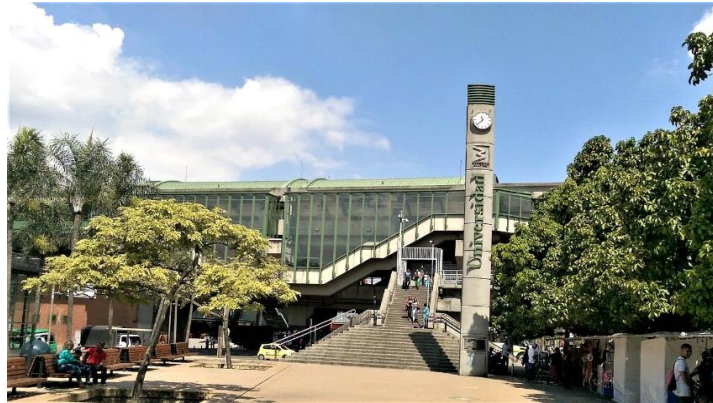
Fuente: Elaboración propia.

Foto G5 GPV Paradero de bicicletas, en el ingreso de la estación Ávila Camacho de L1TEU municipio de Guadalajara (diciembre 2017)



Fuente: Elaboración propia

Foto M6 Vista exterior de la estación Universidad del sistema Metro Medellín, Colombia (enero, 2017)



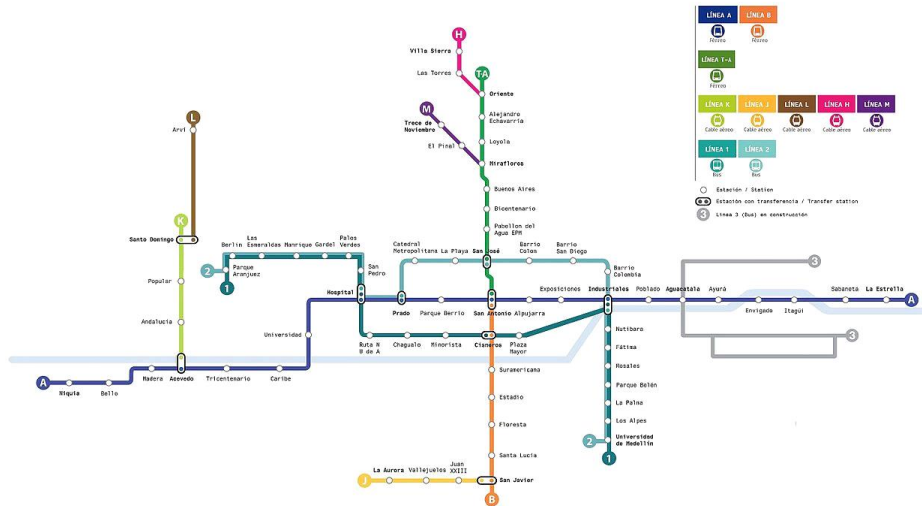
Fuente: Elaboración propia, Fotografía tomada en una de las estaciones del sistema metro Medellín.

Foto M8 Sistema de Transporte Medellín, Colombia (enero, 2017)



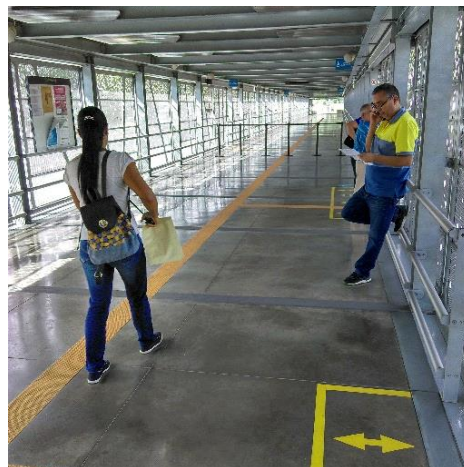
Fuente: Fotografía tomada en una de las estaciones del sistema metro Medellín.

Foto M8 Sistema de Transporte Medellín, Colombia (enero, 2017)



Fuente: Portal oficial sistema Metro Medellín

Foto M16 Estación del Metroplus (BRT) en Medellín Colombia



Fuente: Elaboración propia

Foto M20 Vista desde la ciudad desde una unidad del metro cable de la línea “I” en Medellín, Colombia



Fuente: Elaboración propia

Foto M23 Tranvía

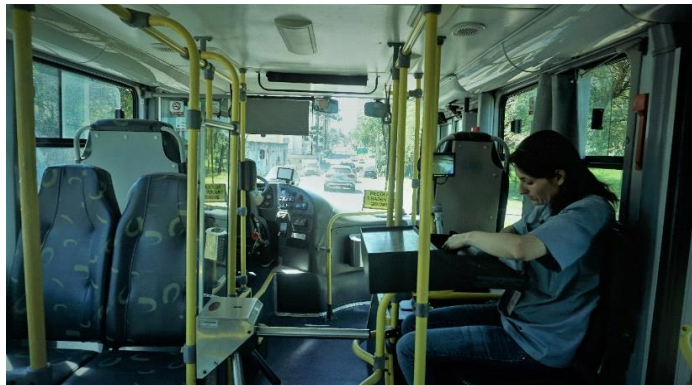


Fuente: Elaboración propia

Fotografía C1 Vista nocturna del eje que corre del noroeste al sureste de Curitiba.



Fotografía C3 Interior de una unidad de transporte público de la línea turística en Curitiba.



Fotografía C7 Estación de ascenso y descenso de transporte público, mejor conocidas como los “tubos” destinadas para el sistema de autobuses articulados y biarticulados. Curitiba, Brasil.



Fotografía C10 Unidad biarticulada en circulación por uno ejes viales de Curitiba, en donde se puede apreciar el sistema trinario de los corredores BRT.



Fotografía F2 La infraestructura de Barrio Fray Damiao en Florianópolis, Brasil



Fotografía F.24 Vista de las estructuras que conectan la isla con el continente y que soportan el total de viajes motorizados de personas y mercancías a la ciudad. Puentes Pedro Ivo Campos (Izq.) y Colombo Machado Salles (Der.). Florianópolis, Brasil.



Tabla 2.11. Autores contemporáneos del giro afectivo de diversas disciplinas

Autor	Carlos E. Zepa Sistemas emocionales y la tradición evolucionaria en psicología	Ana del Sarto Genealogía anglosajona y latinoamericana de los afectos	Arlie R. Hochschild La mercantilización de la vida íntima
Posición del sujeto	<i>No es clara su postura de enunciación y debido a la propuesta de buscar la formulación de predicciones y aplicar leyes universales a las emociones propias del paradigma epistemológico de la tradición heredada o positivista.</i>	Es clara su postura de enunciación crítica.	Es clara su postura crítica de la globalización y el sistema económico.
Metodología	Describe los conceptos y teorías de la tradición evolucionara en psicología. Recorre desde Lamarck, Darwin y Bell, hasta Cornelius, Izard y Ekman. Estructura primero, enfocándose en las emociones básicas, luego explica la perspectiva darwiniana y aborda las cuestiones del método. De la metodología de Darwin explica que consistió en dos vertientes: la administración de cuestionarios y el análisis de fotografías. Ha buscado evidencia para apoyar la idea de la universalidad de la expresión emocional en los humanos. Ha centrado esfuerzos en	Parte del enfoque histórico conceptual de dos corrientes de pensamiento para luego situarse en el caso de las mujeres de Ciudad Juárez.	Análisis a partir de narrativas

		<p>tres fuentes de información: Comparación de la expresión en otros primates Estudios interculturales (reconocer y experiencias las mismas emociones básicas) Identificación de estructuras neurológicas asociadas con emocionales específicos (amígdala, área orbito frontal.</p>	
Dialéctica	No está planteado como tal su trabajo.	Genera un diálogo crítico entre las teorías de los afectos y los efectos contradictorios de la globalización.	Su dialéctica estriba en el contraste de la visión normativa y la de las personas más necesitadas. Modelo teórico, normativo confrontado por el referente empírico encarnado.
Distinción E-A	<p>DEFINICIÓN EMOCIÓN IZARD Es una fase de la actividad neurobiológica que es sentida por el organismo, inclusive si se prescindiera de la corteza cerebral y que puede variar en cuanto a su nivel de intensidad.</p> <p>DEFINICIÓN SENTIMIENTO Sería la cualidad de los procesos neurobiológicos, pero no la actividad neurobiológica <i>per se</i>. Emociones básicas (positivas o negativas) referidas al proceso afectivo dinámico generado por la</p>	<p>Se enfoca en los afectos, "refieren a las capacidades corporales de afectar y ser afectado o al incremento o disminución de la capacidad de un cuerpo de actuar, captar y conectarse" (Tiniceto Clugh y Halley) La configuración de subjetividades como su disciplinamiento y control social pasan por la captura de los afectos (como poder de acción/contacto) en dinámicas afectivas. Los afectos no tienen carga simbolizada a diferencia de la</p>	<p>Acusa a las corporaciones multinacionales de ser el músculo y el cerebro. Una manera de responder a la brecha que separa a los países ricos de los pobres consiste en cerrarla personalmente.</p>

	<p>evolución del cerebro primitivo en función de la validez ecológica de la estimulación. Han sido fundamentales para la adaptación, desarrollo y supervivencia del individuo, manifestándose en la ontogenia y son susceptibles al cambio en su desarrollo. Por otro, los esquemas emocionales o interacciones dinámicas emoción-cognición. <u>Se</u> refieren a la emoción en interacción dinámica con procesos perceptuales y cognitivos que influyen sobre la mente y la conducta. Los sentimientos emocionales constituyen el sistema motivacional primario para la conducta humana y son un factor primario en la organización, evolución y las operaciones de la conciencia y los diferentes niveles de autoconciencia.</p>	<p>afectividad capturada en determinadas dinámicas), cuyo control cristaliza los procesos de mercantilización de la vida. Aclara que para algunos autores la distinción entre <i>affectus</i> y <i>affectio</i> es más importante que la de afectos (como disparadores) y emoción (expresión social)</p>	
Reflexión	<p>Si lo que se pretende es la formulación de leyes con base en regularidades de posible observación y que la perspectiva permita la predicción de los cambios de la experiencia emocional entonces se propicia aún más el despliegue del modelo neoliberal. Tendencias:</p>	<p>El enfoque se instala a principios del siglo XXI con prácticas inter y transdisciplinarias de investigación. Se esboza la manera en que estas innovaciones crean nichos de investigación y contribuyen al despliegue de capitalismo. Dos</p>	<p>Tendencia global: la importación del amor y el cuidado de los países pobres. El amor se asemeja a un recurso escaso y limitado, un mineral que se extrae de la tierra. Si el amor es un recurso precioso, no se extrae simplemente del tercer mundo para</p>

<p>Los sentimientos emocionales constituyen el sistema motivacional primario para la conducta humana y son un factor primario en la organización, evolución y las operaciones de la conciencia y los diferentes niveles de autoconciencia. La idea de Ekman está centrada en la existencia de familias de emociones determinadas por las diferencias individuales y las ocasiones específicas en las cuales pueden ocurrir.</p>	<p>corrientes, la de Norteamérica y la de Latinoamérica. Se presenta y explica mediante su caso de las mujeres de Juárez la terciarización de la economía a través del afecto. Lo que produce mayores retornos de capital tiene que ver con la producción afectiva en el trabajo inmaterial. Importa que la gente esté alegre porque así es más productiva. ¿Siguiendo esta lógica, la interrogante sobre las decisiones de movilidad urbana tiene el mismo paradigma? Es decir, decide implementar sistemas que permitan una mayor acumulación del capital, con el argumento de que son para mejorar la calidad de vida, lo cual se posterga de manera recurrente.</p>	<p>luego implantarlo en el primero, antes bien, el amor de las niñeras se “ensambla” aquí con elementos que vienen de aquí y de allá.</p>
---	---	---

Fuente: Elaboración propia con información de Zerpa (2008), Hochschild (2009), Del Sarto (2012).

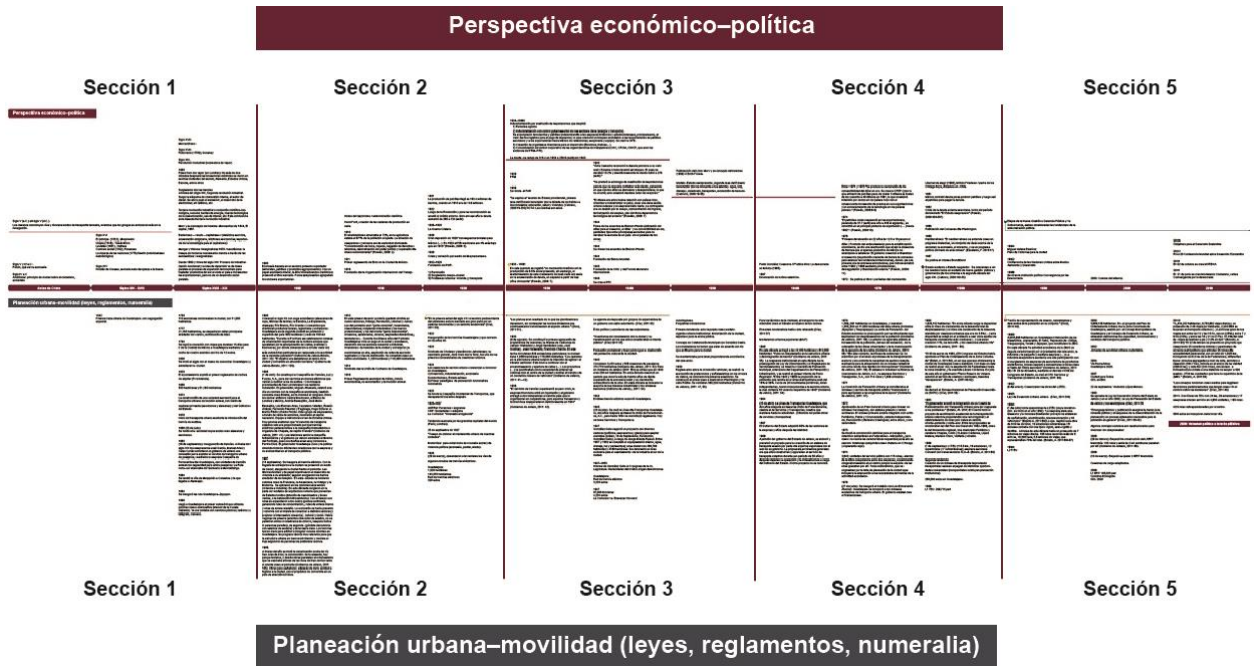
Esquema: Teorías de la planeación (rasgos esenciales) de Benabent

Teorías	Rasgos esenciales	Autores
Planificación como diseño	La decisión es un acto creativo del planificador basado en su intuición, arte y experiencia técnica.	ADAMS, 1935 ASTENGO, 1943 RIGOTTI, 1947
Planificación racional comprehensiva	<p>Establece un proceso formal secuencial e iterativo para la toma de decisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Definir los fines u objetivos. — Análisis y predicción. — Identificar las alternativas. — Evaluar las alternativas. — Implementar las decisiones, seguimiento y evaluación de las mismas. 	MEYERSON & BANFIELD, 1955 DAVIDOFF & REINER, 1962
Racionalidad limitada	<p>El conocimiento de la realidad es limitado. No es posible separar medios y fines. No se puede tener pleno conocimiento de las consecuencias de las decisiones. Al desconocerse todas las alternativas posibles debe seleccionarse aquella de las conocidas que resulta más satisfactoria.</p>	SIMON 1945 MARCH Y SIMON, 1958
Planificación incremental	<p>La decisión debe efectuarse en torno a unas pocas estrategias que no difieran sustancialmente de la estrategia existente. Los fines y los medios se eligen simultáneamente. No se decide entre valores sino entre políticas que ofrecen combinaciones marginales de valores. La prueba de una buena decisión (una buena política) es la existencia de acuerdo sobre ella.</p>	DAHL & LINDBLOM, 1953 LINDBLOM, 1959
Flección estratégica	<p>La planificación es un proceso continuo, un ensamblaje de decisiones estratégicas sucesivas. Se debe resolver el problema presente, enfrentándose a la incertidumbre paso a paso, de forma iterativa e incremental, porque el futuro se construye con las decisiones actuales. Se ha de sustituir el plan por la concatenación de decisiones estratégicas.</p>	FRIEND & JESSOP, 1969 FRIEND & HICKLING, 1987
Exploración mixta	Utilizar la aproximación racional comprehensiva para determinar el análisis global y los asuntos fundamentales y la metodología incremental para las decisiones operativas.	ETZIONI, 1967
Planificación transactiva	<p>La planificación es el resultado de una lógica transactiva de doble dirección entre el experto y sus «clientes» y el aprendizaje surge de esta comunicación y de la exploración conjunta de los problemas y de las posibles soluciones. La población afectada debe participar en la planificación antes de que los problemas se hayan definido. La planificación ha de ser descentralizada tomando el control la población. La planificación es un proceso en continua evolución de ideas validadas por la acción.</p>	FRIEDMANN, 1973

Teorías	Rasgos esenciales	Autores
Planificación defensiva	<p>No considera que exista un interés público común. Cada grupo de interés debe tener su propio plan en el que expresa técnicamente su posición.</p> <p>El planificador actúa defendiendo los intereses de su cliente.</p> <p>La acción planificadora no se puede prescribir desde una posición neutral sino a partir de los fines y objetivos del grupo de interés.</p>	DAVIDOFF, 1965
Aprendizaje adaptativo	<p>Los conflictos no se pueden resolver mediante técnicas derivadas de la investigación aplicada, sino por la reflexión en el curso de la acción basada en la intuición, experiencia y creatividad.</p> <p>La definición del problema, los fines y los medios resultan interdependientes.</p> <p>El conocimiento y la acción son inseparables.</p> <p>El aprendizaje llega a través de la implementación de políticas y estrategias, por lo que la gestión adaptativa complementa el aprendizaje basado en la investigación.</p>	SCHÖN, 1983
Planificación comunicativa	<p>La participación es la vía esencial para obtener el conocimiento.</p> <p>El conocimiento se obtiene a través de un diálogo, libre, abierto y razonado entre participantes iguales y con el mismo estatus (sin consideración a su poder o influencia)</p> <p>El planificador ha de facilitar el diálogo y garantizar las condiciones de transparencia y comunicación no distorsionada.</p> <p>El plan es el resultado de la convergencia de los distintos discursos e ideas que afloran en el proceso de participación para llegar al mejor argumento, aceptado por todos.</p>	FORESTER, 1989, 1993 SAGER, 1994 INNES, 1995
Planificación colaboradora	<p>La planificación se entiende más como una práctica de gestionar la coexistencia en espacios compartidos que como un proceso técnico de diseño, análisis y gestión.</p> <p>Es un medio para propiciar el conocimiento mutuo, entender mejor las demandas del otro, establecer las bases para desarrollar políticas públicas colaborativas y llegar a configurar nuevas formas de gobierno.</p> <p>La participación de los actores relevantes en un proceso de planificación puede transformar la gobernanza de los lugares, pues la planificación es un estilo de gobernanza, un proceso de razonamiento con capacidad para contribuir a nuevas formas colectivas de pensamiento y acción y así poder reformular los modos de actuar.</p>	HEALEY, 1997

Fuente: Tomado de Benabent (2016: 366)

Línea de tiempo: “Implicaciones teórico–históricas de las decisiones de movilidad urbana en la ZMG”



Fuente: elaboración propia

		<p>Siglo XVIII. Mercantilismo</p> <p>Siglo XVIII. Fisiocracia (1760), Quesney</p> <p>Siglo XIX. Revolución Industrial (locomotora de vapor)</p> <p>1863 Primer tren de vapor (en Londres). No más de dos décadas después las locomotoras eléctricas se vieron en muchas ciudades del mundo, Alemania, Estados Unidos, Escocia, entre otros</p> <p>Surgimiento de las ciencias</p> <p>A finales del siglo XIX. Segunda revolución industrial Surge la máquina de combustión interna, el motor de diesel. Se abre paso al automóvil, el desarrollo de la electricidad, el teléfono, etc.</p> <p>Tercera revolución industrial o revolución científico-tecnológica, nuevas fuentes de energía, nuevas tecnologías de la comunicación, uso de internet, etc. Esta confluencia es la llamada tercera revolución industrial.</p> <p>Marx y su concepto del hombre. Manuscritos de 1844, El capital, 1867.</p> <p>Esclavismo – feudo – capitalismo / (dialéctica marxista, acumulación originaria, fetichismo mercancías, importancia de la tecnología para el capitalismo).</p> <p>Menger y Walras / Marginalistas 1870 / neoclásicos: la trampa de hacerse nuevamente ciencia a través de las matemáticas: marginalistas.</p> <p>Desde 1860 y fines del siglo XIX: Proceso de industrialización funcional y la idea de desarrollo va de forma paralela al proceso de expansión ferroviario para trasladar productos del sur al norte el país e incrementar las exportaciones, pero no de un desarrollo social paralelo.</p>
<p>Siglo V (a.C.) al siglo V (d.C.) Los romanos construyen vías y diversos modos de transporte terrestre, mientras que los griegos se enfocaron más en la navegación.</p>	<p>Siglo XVI El príncipe (1512), Maquiavelo Utopía (1516), Tomás Moro Leviatán (1651), Hobbes Contrato social (1762), Rousseau La riqueza de las naciones (1776) Smith (individualismo metodológico)</p>	
<p>Siglo V y IV a.C. Platón, qué es la economía</p> <p>Siglo IV a.C Aristóteles: principio de ciudad sobre el ciudadano, esclavista</p>	<p>Siglo XIV Nicolás de Oresme, moneda mala desplaza a la buena.</p>	<p>Antes de Cristo</p> <p>Siglos XIV - XVII</p> <p>Siglos XVIII – XIX</p>

<p>1900</p> <p>Economía basada en un modelo primario exportador (minerales, petróleo y productos agropecuarios). Con un papel económico liberal, la élite intelectual (los científicos) promovió el libre mercado. Pocos empresarios agrupaban los enclaves exportadores.</p>	<p>1910</p> <p>Inicios del taylorismo / administración científica.</p> <p>Henri Ford, creador de las cadenas de producción en serie.</p> <p>1910</p> <p>El analfabetismo alcanzaba el 72%, en la agricultura estaba el 67% de la población ocupada. La situación de campesinos y mineros era de esclavitud disfrazada.</p> <p>“Concentración de tierra, riqueza, negación de derechos laborales, centralización del poder político y expansión de ideas revolucionarias” (Román, 2008: 2).</p> <p>1911</p> <p>Primer reglamento de Blics en la Ciudad de México.</p> <p>1919</p> <p>Fundación de la Organización Internacional del Trabajo.</p>	<p>1920</p> <p>1921</p> <p>La producción de petróleo llegó a 193.4 millones de barriles, cuando en 1910 era de 3.6 millones.</p> <p>1922</p> <p>Luego de la Revolución y para la reconstrucción se acudió al crédito externo. Solo en ese año la deuda aumentó de 280 a 724 (mdd).</p> <p>1926–1928</p> <p>La Guerra Cristera.</p> <p>1929</p> <p>Gran depresión de 1929 “con impactos brutales para México (...)”. En 1932 el PIB mexicano era 4% más bajo que en 1910” (Román, 2008: 3).</p> <p>1929</p> <p>Crisis y salvación por medio del keynesianismo.</p> <p>1922–1929</p> <p>Fundación del PNR.</p> <p>1) Revolución 2) Surgimiento campo-ciudad 3) Problemas urbanos: vivienda y transporte</p>
---	---	---

1900

1910

1920

1934-1940

Industrialización por sustitución de importaciones que implicó

- 1) Reforma agraria
- 2) Industrialización con control gubernamental de los sectores clave (energía y transporte). Se expropiaron ferrocarriles y petróleo (indemnizando a las empresas británicas y estadounidenses, principalmente, al valor de los registros para el pago de impuestos, lo que ocasionó un bloqueo económico a las importaciones de petróleo mexicano y a las exportaciones hacia México de relaciones, maquinaria y equipo). Se creó la CFE.
- 3) Creación de organismos financieros para el desarrollo (Banobras, Nafinsa...).
- 4) Consolidación del control corporativo de las organizaciones de trabajadores (CNC, FROM, CNOP, que eran los sectores del PRM-PRI).

La deuda se redujo de 315.4 en 1934 a 238.9 (mdd) en 1940.

1929
PRM

1939
Se funda el PAN

"Se aspira al" modelo de Estado providencial, primera fase del Estado benefactor (de la década de los treinta a los cincuenta; educación, salud y vivienda). (Cabrero, 2000:19-35) NOTA: Las comillas son mias.

1940
"Avila Camacho reconoció la deuda petrolera a su valor real y Estados Unidos levantó el bloqueo. El peso se devaluó 10.2% y simultáneamente la deuda subió a 276 (mdd)."

"Se planteó la estrategia de sustitución de importaciones para la que se requería contratar más deuda, pensando en que con los años se alienase y desapareciera, lo que no ocurrió; esto ocasionó deudas cada vez mayores."

"El dilema era entre buena relación con países ricos, urbanizar e industrializar el país, crear una clase media urbana extensa y un empresariado fuerte. La contraparte era un desdén por el campo, concentración del ingreso, terciarización del empleo, ple+AH44ra dependencia tecnológica del exterior." (Román, 2008: 7)

1944

Firma de los acuerdos de Bretton Woods (utilización del dólar para el comercio, el dólar y su convertibilidad en oro, paridades fijas entre principales monedas para no devaluar la moneda de un país sin el permiso de los otros).

1944

Se firman los acuerdos de Bretton Woods.

1944

Fundación del Banco Mundial.

1945

Fundación de la ONU y del Fondo Monetario Internacional.

1946

Se crea el PRI

1930

1940

1950

1933 - 1981
En este periodo se registró "un crecimiento histórico en la producción de 6.5% anual promedio, sin embargo, el mantenimiento de este crecimiento de basó cada vez más en la acumulación de deuda, en espacial a partir de los años cincuenta" (Román, 2008: 7).

Publicación del Libro: Marx y su concepto del hombre (1959) / Erich Fromm.

Modelo Estado omnipotente, segunda fase del Estado benefactor (de los cincuenta a los setenta). Agua, luz, drenaje, alumbrado, transportes, recolección de basura. (Cabrero, 2000:19-35).

Entre 1971 y 1973 "Se produce la cancelación de la convertibilidad del dólar en oro. Se crea la OPEP (con lo que el barril de petróleo paso de costar 3 dólares a finales de los sesenta a 40 dólares en 1981, lo que ocasionó inflación por costos en los países ricos con el consecuente incremento de precios en sus exportaciones y un encarecimiento de la tecnología en los países pobres." (Román, 2008:8-9)

1974
"El petróleo crudo reapareció en las exportaciones, pasando de 37.7 (mdd) ese año a 438 al siguiente, se convirtió en el principal producto de exportación (...) hasta 1982" (Román, 2008:10)

1976
"Primera devaluación en 22 años de 12.5 a 19 pesos el dólar. Producto del endeudamiento para la estabilización económica, se dio una reactivación que atrajo la demanda de bienes que el aparato productivo de México no alcanzaba a satisfacer. El gobierno comenzó a liberalizar el comercio (importación credente de bienes de consumo para atenuar las tendencias inflacionarias), dando pie a la primera ola de reformas estructurales, que instrumentalizó entre 1982 y 1988 mediante privatizaciones, desregulación y liberalización externa." (Román, 2008: 11).

1967
Devaluación de la libra esterlina.

1972. Se publica el libro: Los límites del crecimiento

Libertad de elegir (1980), Milton Friedman / padre de los Chicago boys, dictadura en Chile.

1981
México contrató deuda para producir petróleo y luego usó el petróleo para pagar la deuda.

1982
Crisis de la deuda externa mexicana. Inicio del periodo denominado "El Estado empresario" (Román, 2008:303-307)

1989
Publicación del Consenso de Washington.

1989
Neoliberalismo: "El neoliberalismo se entiende como un programa intelectual, un conjunto de ideas acerca de la sociedad, la economía, el derecho, y es un programa político derivado de esas ideas". (Escalante, F. 2015:17)

1987
Se publica el Informe Brundtland

● Estado modesto o Estado regulador. Se comienzan a ver los cambios hacia un modelo de nueva gestión pública y gobernanza (de los ochenta a la segunda década del siglo XXI. (Cabero, 2000:19-35)

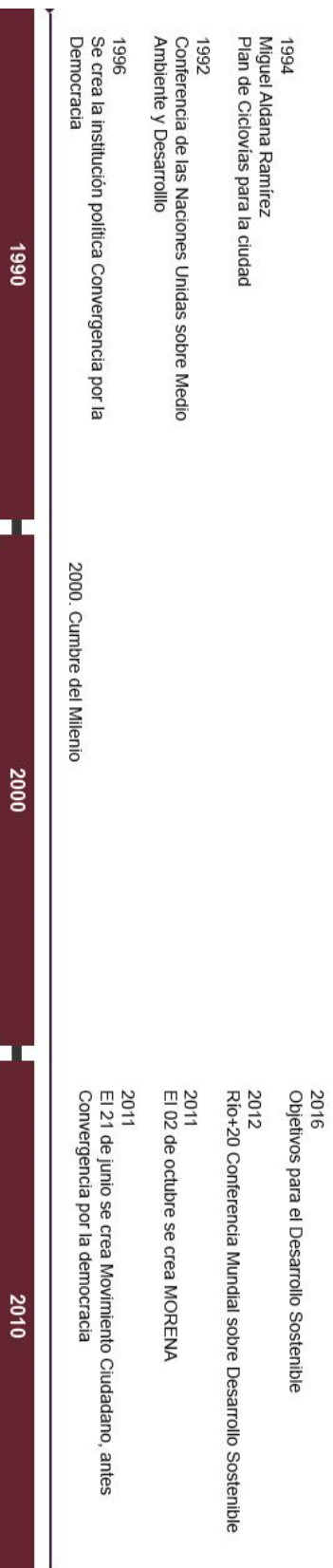
1960

1970

1980

Pablo González Casanova / Publica libro: La democracia en México (1965).

● Etapa de la Nueva Gestión o Gerencia Pública y la Gobernanza, ambas consideradas las tendencias de la administración pública.



Antes de Cristo

Siglos XIV – XVII

Siglos XVIII – XIX

1542
Primera traza urbana de Guadalajara con segregación espacial.

1753
110 manzanas conformaban la ciudad, con 11,000 habitantes.

1777
21,163 habitantes; se empedraron calles principales alrededor del centro; reedificación de Iloes.

1794
Se logró la conexión con viajes que duraban 15 días para ir de la Ciudad de México a Guadalajara mediante un coche de cuatro asientos con tiro de 12 mulas.

1800
Se inició el siglo con el deseo de comunicar Guadalajara y embellecer la ciudad.

1833
El ayuntamiento expidió el primer reglamento de coches de alquiler (Providencia).

1850
553 hectáreas y 51,185 habitantes.

1874
La construcción de una sociedad mercantil para el transporte urbano de tracción animal, con fusión de capitales privados (mexicanos y alemanes) y del Gobierno del Estado.

1878
Inicio del transporte urbano mediante la introducción del tranvía de mulillas.

1880 (23 de julio)
Se fundó una sociedad cuyos socios eran alemanes y mexicanos.

1882
(16 de septiembre). Inauguración de tranvías. A finales del siglo XIX los empresarios José García, Manuel Arias y Ceiso Cortés solicitaron al gobierno de Jalisco una concesión para explotar el servicio de transporte urbano de pasajeros, mediante la empresa Compañía de Ferrocarriles de Guadalajara, con unidades de tracción animal con capacidad para veinte pasajeros. La Ruta norte—sur abarcaba del Santuario a Mexicalzingo.

1884
Se tendió la vía de Mezquitlán a Colomitos y la que llegaba a Atemajac.

1894
Se inauguró la ruta Guadalajara—Zapopan.

1898
Llegó a Guadalajara el primer automóvil que utilizaba petróleo como combustible (Manuel de la Cuesta Callardo). Ya se contaba con servicios públicos, teléfono y telégrafo. Canaco.

1900

1900 Comenzó el siglo XX con auge económico (almacenes de ropa, fábricas de textiles, la Escoba, La Experiencia, Atemajac, Río Blanco, Río Grande y comercios que distribúan productos locales, regionales y extranjeros. Guadalajara era la segunda ciudad en población y superficie del país: 905 hectáreas y más de 100 mil habitantes. Durante el Porfiriato se establecieron normas de urbanización importadas de la cultura europea que apostaban por la jerarquización de calles, avenidas y boulevares, por donde comenzaron a circular cada vez más automóviles particulares en respuesta a la movilidad de la creciente población" (Gobierno de Jalisco-Botello, 2011: 43). "El objetivo era embellecer el centro de la ciudad y convertirlo en atracción turística." (Gobierno de Jalisco-Botello, 2011: 105).

1905 (1 de abril). Se constituye la Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza, S.A., para dar servicios en trenes eléctricos que venían a sustituir a los de mulillas. Con insumos provenientes de San Luis Missouri se realizó la instalación. El gobernador, Miguel Anumada, celebró ese día un contrato con la compañía mencionada, también conocida como Elektra, así lo informó al congreso. Entre los socios: el Banco Central Mexicano, el Banco de Londres y México, Andrés Bermejillo, José María Bermejillo, Luis Barroso Antas, Cayetano Valdez, Ramón Alcázar, Fernando Pimentel y Fagoaga, Hugo Scherer Jr. Martín Ribón y Emilio Pinzón. Este grupo de empresarios, a través de venta de acciones, reunieron el capital necesario. Equipo e instructores eran de Estados Unidos. Hay quienes sostienen que "el servicio de transporte colectivo solo era proporcionado por los tranvías eléctricos pertenecientes a la compañía hidroeléctrica e irrigadora de Chapala, de capital francés" (Gobierno de Jalisco, 2011: 41). Las relaciones entre la compañía hidroeléctrica y el gobierno se vieron afectadas al término del Porfiriato, pues sus dueños eran muy cercanos a Porfirio Díaz. El gobernador Guadalupe Zuno y la política obrerista hicieron difíciles las relaciones con la empresa y su exclusividad en el transporte público.

1910

1910 En este primer decenio ya había quedado dividida en cuatro sectores, Hidalgo, Revolución, Libertad y Juárez. Los del poniente eran "gente conocida", hacendados, comerciantes, industriales y los nuevos profesionales. Y los del oriente "gente desconocida" artesanos, asalariados, obreros, empleadas domésticas, talabarteros... Durante los últimos años del Porfiriato Guadalajara vivía un auge en lo social y económico, desarrollo de los sectores comercial e industrial, inversiones de hombres de la ciudad y extranjeros ya avehicados en ella, ampliación de redes de mercado regionales y vías de distribución. Se consolidó como un centro económico. 1,220 hectáreas y 119,468 habitantes.

1914 Sindicato de la Unión de Cocheros de Guadalajara.
1918 Primer Reglamento municipal de tráfico, incluía motorizados, no motorizados y de tracción animal.

1920

● "En la primera mitad del siglo XX el modelo predominante del urbanismo estuvo marcado en gran parte por un carácter funcionalista y un sentido modernista" (Díaz, 2011: 33).

1922 Inauguración de los tranvías Guadalajara y que cerraron en los años 40.

1923 Sindicato de Choferes y Mecánicos Jaliscienses; su secretario general, José Claro de la Torre, fue uno de los primeros concesionarios de camiones urbanos.

1924 Los camiones de servicio urbano comienzan a funcionar en Guadalajara.
4) Desarrollo, industrialización, economía
5) Autoritarismo, Estado mínimo
6) Primer paradigma de planeación funcionalista racionalista

1925 Se funda la Compañía Occidental de Transportes, que desapareció tres años después.

1925-1927 ANPRM: Personas = engranes
CNP: Sociedades = máquina
Le Curbosier: "insensata arrogancia"

Tendencia marcada por las grandes capitales del mundo (París, Londres).

25 de septiembre de 1927 "Tiempo de ordenar el crecimiento urbano de nuestras ciudades".

Modernizar para evitar brote de revuelta social y de violencia política (economía, poder, miedo).

1928 (29 de marzo), comenzaron a levantarse las vías de algunos circuitos de tranvías eléctricos.

Guadalajara:
1,520 hectáreas
143,370 habitantes
Red de tranvías eléctricos
320 autos

1900

1910

1920

1907

(14 septiembre). Se inaugura el tranvía eléctrico. Con la llegada de extranjeros a la ciudad se promovió un modo de crecer, alargando la ciudad hacia el poniente. Las fábricas textiles y de papel incentivaron el desarrollo de vivienda a su alrededor; seguían surgiendo los barrios alrededor de los templos. En esta década se fundaron colonias como la Francesa, la Americana, la Hidalgo y la Moderna. Se aplicaron en las colonias usos mixtos (vivienda e industria). En esta década surgieron en la parte sur modelos de arquitectura urbana que prevenían de Estados Unidos (dotación de servidumbre y áreas verdes, o la instalación hidrosanitaria). Con el tiempo sus rutas se expandieron a los cuatro puntos cardinales, generando rutas de concentración, rutas de enlace interno y rutas de enlace aledaño. La exclusión se hacía presente y convivía con el interés de conectar a distintos sectores y propiciar el intercambio comercial, cultural y social. Había vagones de primera (asientos cómodos de mimbre, no se permitían ebrios ni sombreros de charro, tampoco buitros ni personas paradas), de segunda (góndola descubierta con asientos de madera) y de tercera clase. Los tranvías fueron clave para edificar e integrar nuevas colonias en Guadaluajara. Su progreso técnico fue relevante para que la estructura urbana se fuera modificando y creciera el flujo migratorio de personas de poblados vecinos.

1908.

A finales del año se inició la canalización oculta del río San Juan de Dios, la construcción de la alameda, hoy parque Morelos, y demás obras paralelas al ordenamiento que se asociaba al trazo de las vías del tren corrian tanto al oriente como al poniente (Gobierno de Jalisco, 2011: 105). Obras para embellecer, además de darle sanidad e higiene a la ciudad, con el propósito de convertirla en un polo de atracción turística.

1930	1940	1950
<p>"Los planes eran resultado de lo que los planificadores deseaban, sin contemplar las fuerzas dinámicas que continuamente transformaban el espacio urbano." (Díaz, 2011:31)</p> <p>1930 (8 de agosto). Se constituyó la primera agrupación de propietarios de camiones, la Alianza de Camiones de Jalisco. Heliodoro y Jorge Hernández Loza, José Godínez, Juan Hermosillo, Francisco Charvra. En esa fecha circulaban 826 automóviles particulares; la ciudad tiene 1,930 hectáreas y 179,556 habitantes. "Los cambios en la estructura urbana tuvieron la intención de agilizar el tránsito vehicular. Esto llevó a continuar con el ensanchamiento y apertura de calles (...). Los proyectos (...) se justificaban con la necesidad de enlazar las colonias con el centro de la ciudad y facilitar el tránsito de un creciente número de vehículos" (Gobierno de Jalisco, 2011: 41–42).</p> <p>1936. "El servicio de tranvías experimentó su peor crisis, la empresa tranviaria entró en liquidación y el gobierno entregó a los trabajadores el servicio para que lo organizaran en cooperativas, pero aquellos fracasaron y los tranvías desaparecieron definitivamente en 1944" (Gobierno de Jalisco, 2011: 42).</p>	<p>La agenda era impuesta por grupos de especialistas de un gobierno con estilo autoritario. (Díaz, 2011:33)</p> <p>Éxito político y económico de las autoridades.</p> <p>"Guardianes del conocimiento de la ciudad y su transformación en los que ellos consideraban el interés público". (Díaz 2011:33)</p> <p>Formación profesional y buen juicio igual a: destrucción del patrimonio cultural de la ciudad.</p> <p>1940 Circulaban 3,433 autos y 558 camiones de pasajeros: 274,773 habitantes (Gobierno de Jalisco, 2011: 42). Pero en Gobierno de Jalisco (2011: 54) se afirma que en 1940 eran 230 mil habitantes. En esta década comenzó un periodo que duraría más de treinta años de rápida expansión de la economía local y un crecimiento extraordinario de la urbe. En esta década se formaron la mayoría de las cámaras industriales y los sistemas bancarios (Gobierno de Jalisco, 2011: 54).</p> <p>1944 El último tranvía eléctrico recorrió Guadalajara.</p> <p>1945 (23 de julio). Se creó la Línea de Transportes Guadalajara, dos años después se llamaría Unión de Permisosarios, A. C., pero hasta 1954 se constituyó legalmente. Hoy se llama Servicios y Transportes.</p> <p>1947 González Gallo negoció un proyecto con diversos sectores (políticos, empresarios, Iglesia) para ampliar avenidas (Juaréz, 16 de Septiembre, Revolución, González Gallo), a cargo de Jorge Matute Remus. Entre 1957 y 1952 se completó el equipamiento básico: agua, drenaje, luz y pavimentos); una ciudad con 486,789 habitantes y 4,180 hectáreas. Se determinó un área exclusiva para el asentamiento de la industria al sur de la ciudad.</p> <p>1947–1953 Informe de González Gallo al Congreso de la XL Legislatura. Necesidades del tráfico exigen demoliciones.</p> <p>Guadalajara: Red de tranvía eléctrico 3,433 autos</p> <p>1947 87,000 bicicletas 4,234 autos Le Corbusier vs. Ebenezer Howard</p>	<p>Autoritarismo Pequeñas concesiones</p> <p>Primera tendencia: auto impuesto como modelo. Agenda urbana institucional. Motorización de la ciudad, importan poco la arena pública.</p> <p>Consejo de Colaboración Municipal con González Gallo. Los ciudadanos no tienen que estar de acuerdo con lo que es bueno para la ciudad.</p> <p>Se modernizaba para tener preponderancia económica del comercio.</p> <p>1950 Reglamento sobre la circulación vehicular, se realizó la marcación de preferencias y señalamientos en los cruces de calles, se colocaron los primeros semáforos. Se construyó el primer paso a desnivel en Washington y la calle Roble. Se contaban 380,226 habitantes (Gobierno de Jalisco, 2011: 47, 55).</p>

1960

1970

1980

Para los técnicos de la vialidad, el transporte ha sido entendido como el tránsito exclusivo de los coches.

El modelo funcionalista había sido rebasado (Díaz, 2011:37)

Movimientos urbanos populares. (MUP)

1960
En esta década se llegó a las 8,100 hectáreas y 812,000 habitantes. "Hubo un rompimiento en la estructura urbana y desintegración de barrios" (Gobierno de Jalisco, 2011: 55). La respuesta institucional en esta década fue la promulgación de Ley de Urbanización y el Reglamento de fraccionamientos; se formó la Comisión de Planeación Municipal, antecesora del Departamento de Planeación y Urbanización, y se realizó el primer intento de Plano Regulador. "Entre 1940 y 1980 la proporción de la población que residía en el área metropolitana pasó del 16% al 58%. Cerca de 20 localidades periféricas, antes independientes, fueron incorporadas a la mancha urbana, la cual contenía 10 veces la superficie de 1940" (Gobierno de Jalisco, 2011: 54).

1964
(23 de abril). La Línea de Transportes Guadalaajara, que dos años después se llamaría Unión de Permisitonarios, cambió al de Servicios Y Transportes, nombre que mantiene hasta la actualidad. (Obtenido del portal oficial de servicios y transportes)

1967
El Gobierno del Estado adquirió 60% de las acciones de la empresa y años después la totalidad.

1969
A petición del gobierno del Estado de Jalisco, se elaboró y presentó un proyecto para la creación de un sistema de transporte masivo por parte de expertos japoneses con el aval de su gobierno. La propuesta en términos generales era que ellos constituirían y operarían el servicio de transporte colectivo durante un periodo de 50 años y después dejarían la operación y la infraestructura a cargo del Gobierno del Estado. Dicho proyecto no se concretó.

1970
1,399,391 habitantes en Guadalaajara, y sumaban 1,455,824 en 11,005 hectáreas del área urbana (incluidos Zapopan y Tlaquepaque). La Junta de Planeación del Estado mostraba su preocupación por las dificultades que implicaban los desplazamientos de la población (Gobierno de Jalisco, 2011: 56). Lo anterior se agravaba debido al incremento de la población, del uso del automóvil, de la extensión de las áreas urbanizadas y de la inadecuación de la mayoría de las calles (Gobierno de Jalisco, 2011:

56). "En este contexto, las líneas de autobuses ya no resolvían por sí mismas el problema de la transportación masiva y era evidente la necesidad de medios complementarios para la alimentación de un sistema vial con una red de vías rápidas sin interrupciones" (Gobierno de Jalisco, 2011: 56). El sistema lo formaban la Alianza de Camioneros de Jalisco, A.C., la empresa Servicios Y Transportes, S.A., con 114 rutas y 1,858 unidades.

1971
La Comisión de Planeación Urbana ya consideraba el sistema y servicio de transporte público "madurado y poco apropiado a las exigencias de la época" (Gobierno de Jalisco, 2011: 57).

1972
Aprobación de un Plan General Urbano para formar un sistema vial completo, con sistema primario y varios auxiliares. El sistema primario estaría integrado con anillo Periférico, Patría y Circunvalación, cazada Independencia, Revolución y Belisario Domínguez, entre otros, y uno secundario.

1973
Se inició la construcción del túnel para el transporte colectivo subterráneo en Federalismo - Mézquitán, pero como no reunía las características requeridas para ello se usaron troleibuses (adquiridos como chatarra en Chicago y reparados aquí).

1974
2,640 unidades del servicio público con 115 rutas, efectos de la libre competencia entre dos empresas, ocasionando congestión en el centro porque la mayoría de las rutas pasaban por allí. Trazo radioentrico, que se originaban por la falta de planeación de la ciudad que incluyera la adecuación a las necesidades derivadas de la actividad económica.

1976
(27 de junio). Se inauguró el troleibus con Luis Echeverría Álvarez. Guadalaajara se incorporó a los sistemas modernos de transporte urbano. El gobierno estatal crea el Sisitecozome.

1980
1,626,152 habitantes. "En esta década surge la disparidad entre el ritmo de crecimiento de la demanda total de desplazamientos y el ritmo de crecimiento de la demanda atendida por camiones urbanos que era de 3.5% (...); esta disparidad se reflejó en el estímulo a usar otros medios de transporte socialmente más costosos (...). Los autos crecieron 11%, los taxis 8% y los camioneros urbanos 3%" (Gobierno de Jalisco, 2011: 60).

"El 30 de marzo de 1982, (El Congreso del Estado) había aprobado el Plan de Ordenamiento de la Zona Comunal" (Botello, A. 2011:60), en el que aparece oficialmente la ciudad de Guadalaajara como metrópoli. Con base en este se realizó el par vial, la ampliación de Federalismo hasta la zona Industrial, y la avenida Lázaro Cárdenas. En julio de este año el gobernador Flavio Romero de Velasco autorizó el servicio de combis y minibuses, llamadas "decapaseras". (Botello, A. 2011:60-62).

1983
Se declaró el Sistema Nacional de Planeación Democrática (SNPD). (Díaz, 2011:38)

1983
"El gobernador acordó la integración de un Comité de Racionalización del Transporte Urbano para dar respuesta a los problemas." (Botello, A. 2011) El Comité inició el proyecto de modificación sustancial de la transportación urbana colectiva proponiendo una red ortogonal y el establecimiento de rutas por calles en sentido oriente–poniente y norte–sur. Entre las propuestas se encontraban las del Plan de Desarrollo 1982–1988, como la del Ilustramiento Regional, los desvíes Periférico y Carretera Chapala, Colón y Lázaro Cárdenas, López Mateos, Mariano Otero, Vallarta y Alcalde.

1989
(1 de septiembre). L1TEU (15.5 km, 19 estaciones, 12 superficiales y 7 subterráneas), empresa mexicana Concarri con trenes modelo TL-G-8. (Botello, A. 2011:65)
Segunda tendencia:
Creación de un sistema de transporte improvisado: transportistas asumen el papel de identificar oportunidades comerciales (transportistas sustituyen planeación institucional).

250,000 autos en Guadalaajara.
1989
L1 TEU: 269,715 psd

Planeación urbana-movilidad (leyes, reglamentos, numeralía)

Sección 5

1990	2000	2010
<p>“Vacío de representación de deseos, necesidades y demandas de la población en su conjunto.” (Díaz, 2011:40).</p>		
<p>1990 3,003,668 habitantes en Guadalajara (situación de los Membrillos, Juanacatlán, El Salto, Tlalpuiguel de Zúñiga, Tlaquepaque, Tonali y Zapopan, que constituirían la ZMG. En esta década “la actividad económica de la ZMG se seguía caracterizando por el predominio del comercio, la industria y la pequeña y mediana empresa (...)” La industria maquiladora mantenía una alta participación con el surgimiento de empresas de manufactura de productos electrónicos. Incluso empezó a denominarse el área como el Valle del Silicio mexicano” (Gobierno de Jalisco, 2011: 66). El 29 de diciembre, mediante el decreto 4139 del Congreso del Estado, se creó el OPD Servicios y Transportes (Gobierno de Jalisco, 2011: 66).</p>	<p>2000 3,699,136 habitantes. En el proyecto del Plan de Ordenamiento Urbano de la Zona Comutada de Guadalajara, emitido por el Consejo Metropolitano de Guadalajara y el Consejo de Desarrollo Urbano, se afirmaban deficiencias de capacidad, funcionamiento y conflictos del transporte público.</p> <p>2002 Jornadas de movilidad urbana sustentable.</p> <p>2004 Via Recreativa Guadalajara 2020.</p> <p>2007 Ciudad para Todos GDL en Bici.</p> <p>22 de septiembre. Viaducto López Mateos.</p> <p>1993 Se aprueba la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Jalisco y en el año 2000, la Ley de Planeación del Estado de Jalisco y sus municipios. (Díaz, 2011:39</p> <p>“El lenguaje técnico y publicación marginal la hacen (a la consulta pública y al esquema de la democratización de la planeación) un proceso altamente inaccesible para la población en general” (Díaz, 2011:39-40)</p> <p>Algunos consejos sociales son reestructurados para favorecer sin comprometer.</p> <p>2008 (29 de febrero). Empezó la construcción del LBRT Macrobus. 130 rutas y más de 2 mil autobuses pasaban por allí (Gobierno de Jalisco, 2011: 66).</p> <p>2009 (10 de marzo). Empezó a operar LBRT Macrobus. Camiones de carga adaptados.</p> <p>2009 L1 BRT: 105,023 psd Colectivo Ecologista GDL 2020</p>	<p>2010 “4,434,252 habitantes, 9,752,662 viajes diarios, un promedio de 2,48 viajes por habitante, 2,245,964 se mueven en transporte colectivo (...) Las horas pico de los viajes son entre las 12 y las 15 hs, con un (25%) entre 7 y 9 hs (10%), y entre las 18 y 21 hs (17%). 37.4% del total de viajes se realizan a pie y 2.2% en bici.” (Botello, A, 2011:92) “El 22 de febrero se presentó un proyecto que comprende 25 corredores ciclistas y peatonales de alcance metropolitano que articulan 25 zonas de accesibilidad preferencial, con un total de 1,053 km, incluyendo los 6.2 km de la de Federalismo, diferentes tipos: ciclovías segregadas a nivel de calle, sendero o carrilón (394.7 km), ciclovía en el arroyo de la Validad (408.6 km), y calle bici (244.3 km), con acceso a infraestructura ciclista a una distancia no mayor a 500 metros; 2734 km cuadrados que tiene la superficie de la ZMG.” (Botello, A, 2011:94)</p> <p>“Los consejos funcionan como medios para legitimar decisiones predeterminadas que tengan como fin el control sobre las decisiones”. (Díaz, 2011:40)</p> <p>2011. Dos líneas de TEU con 24 km, 29 estaciones y 17 empresas ofrecen servicio en 4,950 unidades, 195 rutas. 425 rutas sobrepuestas por el centro. 300 autos se incorporan cada tercer día.</p>
<p>1994 L2 TEU (1 de julio) Inicia operaciones la L2TEU (cuya construcción se inició en el año 1992). “La empresa alemana Siemens y la francesa Bombardier proveyó los sistemas de señalización, electrificación, telecomunicación y 48 vehículos.” (Botello A, 2011:66) Lo que implicó una obra de 9.6 km de túnel, 10 estaciones subterráneas. El sistema contaba con tres tipos: rígido, semi-rígido y flexible. A finales de esta década había un promedio de 7 millones de viajes diarios. 185 rutas recorrían más de 5 mil km, 10,300 taxis, 5.5 millones de viajes, que representaban 70% del total. (Botello, A, 2011:66-67)</p>		
		<p>2020: Voluntad política e interés público</p>

Siglarlo

APP: Proyectos de asociaciones Público - Privadas

ACB: Proyecto de Análisis Costo Beneficio

ASF: Auditoría Superior de la Federación

ASTEUZMG: Ampliación del Sistema de Tren Eléctrico Urbano para la ZMG, conocido como L3TEU

BRT: Sistema de autobuses de tránsito rápido (por sus siglas en inglés)

CANACO: Cámara Nacional de Comercio

CCIJ: Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco

CEIT: Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte

CESJAL: Consejo Económico y Social del estado de Jalisco para el Desarrollo y la Competitividad

CETRAM: Centro de Transferencia Modal

CFE: Comisión Federal de Electricidad

CONAPO: Consejo Nacional de Población

CROC: Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos

CTM: Confederación de Tranabajores Mexicanos

CPVM: Grupo Empresarial Constructora de Proyectos Viales de México S.A. de C.V.

DOF: Diario Oficial de la Federación

E2BRT: Etapa 2 del Sistema de Autobuses de Transito Rápido

ENUT: Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo

ENIGH: Encuesta Nacional de ingreso Gasto de los Hogares

ENOE: Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo

ENADID: Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica

FEU: Federación de Estudiantes Universitarios

FONADIN: Fondo Nacional de Infraestructura

GIZ: Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional

INPC: Índice Nacional de Precios al Consumidor

IMEPLAN: Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara

IMTJ: Instituto de Movilidad y Transporte de Estado de Jalisco

LMTEJ: Ley General de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco* (y)

L1TEU: Línea 1 de Tren Eléctrico Urbano

L2TEU: Línea 2 de Tren Eléctrico Urbano

L3TEU: Línea 3 de Tren Eléctrico Urbano

MDP: Millones de pesos

NGCT: Norma General de Carácter Técnico que especifica las características del sistema interoperable de recaudo para los sistemas de transporte público masivo y colectivo, así como otras modalidades de transporte de pasajeros que se adhieran en áreas metropolitanas y ciudades medias del estado de Jalisco

OCOIT: Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público PGTPEJ (Programa General de Transporte público del Estado de Jalisco

ONU: Organización de las Naciones Unidas

OHL: Grupo empresarial Obrascón Huarte Lain S.A.

PED: Plan Estatal de Desarrollo

PEMEX: Petróleos Mexicanos

PGTPEJ: Programa General de Transporte del Estado de Jalisco* (EJ)

PIPS: Proyectos de Inversión y Prestación de Servicios del Estado de Jalisco y sus municipios

PND: Plan Nacional de Desarrollo

PNI: Plan Nacional de Infraestructura

PPS: Proyectos de participación social

PROTRAM: Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo

PRODI: Promotor de Desarrollo e Infraestructuras

SEDESOL: Secretaría de Desarrollo Social, a partir de 2018 Secretaría de Bienestar.

SEMOV: Secretaría de Movilidad

SEPAF: Secretaría de Planeación, Administración y Finanzas

SISTECOZOME: Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana de Guadalajara

SIR: Sistema interoperable de recaudo

SITEUR: Sistema de Tren Eléctrico Urbano

SNTE: Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación

SyT: Servicios y Transporte

TEU: Tren Eléctrico Urbano

TRANSCONSULT: Grupo empresarial Consultoría en Tránsito y Transporte S.C.

ZMG: Zona Metropolitana de Guadalajara