Transitar el espacio público

Catalina Morfín López
ITESO

> *Aunque por cierto, de una forma muy política: los hijos de la libertad se encuentran y se reconocen nuevamente en una colorida rebelión contra el embrutecimiento y las obligaciones, que sin que les sean indicadas las razones, sin que les sea dada la posibilidad de identificarse con ellas, deben ser cumplidas.*
>
> Ulrick Beck.

¿Qué tienen en común cuatro mil ciclistas transitando de noche por las calles de Guadalajara, trescientas personas recorriendo 39 kilómetros a lo largo y ancho de esta ciudad durante un fin de semana, un festival con el tema de la movilidad urbana frente a la casa de gobernador de Jalisco, un grupo de estudiantes universitarios que visitan Los Pinos para pedir un metro en Guadalajara, y nueve jóvenes que mantienen un *blog* con ideas para mejorar la calidad del espacio público en la ciudad? Quizá la respuesta más evidente es que estos cinco hechos coinciden en la preocupación sobre las formas y opciones de las que disponemos para transitar por el espacio público quienes habitamos la segunda ciudad más grande del país. Otra semejanza que salta a la vista, para quien ha presenciado estas manifestaciones, es que la mayoría de sus adherentes son jóvenes.

Sin embargo, en un intento por ver más allá y a la luz de ciertas teorías, podríamos suponer que las coincidencias entre estos cinco grupos tienen que ver con algo que algunos investigadores han reconocido como la práctica de una nueva ciudadanía, en donde los individuos van más lejos de las relaciones con la política institucional que les ha dejado insatisfechos y buscan formas nuevas de expresión y relación con los otros y con la autoridad. Si añadimos el ingrediente de los jóvenes y la caracterización que de ellos se ha hecho en diversas investigaciones, o a partir de los resultados de la Encuesta Nacional de la Juventud realizada por el Instituto Mexicano de la Juventud (IMJ) en 2005, en relación con el cada vez menor interés que muestran acerca de la política, el campo para la indagación de este fenómeno se vuelve interesante, porque ¿no es la demanda por formas de movilidad pública más sustentables y eficientes una práctica profundamente política? ¿No son los colectivos de jóvenes que en los últimos meses se han unido para solicitar respuesta a la autoridad una expresión de una nueva práctica ciudadana?

¿Nuevas ciudadanías?

Tanto en México como en Jalisco, el desencanto y la frustración que ha producido la incipiente construcción de la democracia y que hasta ahora se ha reducido al proceso electoral, aunado al descrédito de quienes ocupan los puestos políticos, así como a la constatación de que el cambio de partido en el poder no ha producido mejoras en el bienestar social, son elementos que están minando la confianza de los ciudadanos en sus gobiernos en particular, y en la vida política en general. Por otra parte, el proceso de globalización impulsado por el desarrollo de las tecnologías de la información y comunicación, y por los intereses económicos del modelo neoliberal, ha generado condiciones que han trastocado la noción tradicional de ciudadanía y ha debilitado la responsabilidad y la capacidad del

Estado para atender y proteger los derechos de sus ciudadanos.

Frente a esta situación, son diversas las maneras en que los distintos grupos sociales reaccionan y asumen su relación con quienes detentan el poder político, y expresan o callan este malestar; es decir, cuando asumen su papel como ciudadanos. En América Latina, los jóvenes son uno de los grupos que en los últimos años ha atraído la atención de investigadores y analistas, entre otras razones, por su potencial iluminador en torno de nuevas formas de entender lo que significa ser ciudadano, por medio del análisis de sus prácticas en el ámbito público y de sus creaciones culturales. Al parecer esta aseveración es también constatable en la ciudad de Guadalajara. No deja de sorprender, positivamente, que a pesar de los abundantes análisis que documentan la crisis de credibilidad en las instituciones no sólo de la esfera política, sino también de la económica, la religiosa y la social, así como el citado cambio de época impulsado por las promesas incumplidas de la modernidad, seamos testigos de la aparición de numerosos grupos como los que emergieron respecto de la movilidad urbana en Guadalajara. Si fueran considerados también aquellos movimientos que han surgido en la ciudad por diversos temas como la ecología, la salud, el agua, los colonos, los estudiantes, la tercera edad, y que por supuesto son evidencia de la incapacidad del Estado por atender todos estos problemas, no puede evitarse apostar a que quizá sean éstos los primeros indicios de un nuevo ejercicio ciudadano.

Para Patricia Karenina, joven activista de 24 años quien participa en dos de los colectivos que más adelante presentaremos, dice:

> […] yo ya me di cuenta de ellos [los funcionarios] no tienen el interés de hacer algo más allá de sus intereses personales, entonces la necesidad emergente que tenemos los ciudadanos es recordarles quiénes son, o sea que están trabajando por nosotros, entonces tienen que hacer algo mucho mejor de lo que están haciendo ahorita.[1]

1. Patricia Karenina Casarín, integrante de "Ciudad para todos" y de "GDL en Bici", entrevista realizada por Catalina Morfín López, Guadalajara, ITESO, 14 de noviembre de 2008.

Y quizá sean éstas algunas de las razones por las que durante el último año han decidido manifestarse públicamente miles de jóvenes que buscan formas de comunicar sus propuestas para la ciudad por cauces distintos a los que la política institucional formalizada les indica.

Jóvenes en acción

Uno de los senderos que algunos jóvenes como Patricia Karenina han encontrado para desempeñar el papel que vislumbran tener en la actualidad como ciudadanos, es su participación en colectivos, grupos y asociaciones civiles. Las imágenes con las que iniciamos este artículo tienen que ver con cinco formas de expresión pública que caben en estos modos de agregación y no son todas las que han surgido en nuestra ciudad en estos dos últimos años. En ellas participa una gran cantidad de jóvenes, quienes se niegan a aceptar que las cosas han de ser como los adultos se las hemos heredado. Aunque son cinco maneras distintas de agruparse en torno a la misma demanda, comparten rasgos de creatividad, espontaneidad y formas de relación con las autoridades.

"Guadalajara en bici" (GDL en Bici) inició en el año 2007 con un grupo de aproximadamente doce jóvenes ciclistas urbanos que realizaban paseos nocturnos, y a quienes fueron uniéndoseles cada vez más adeptos hasta que decidieron formar una agrupación que fomentara el uso de la bicicleta como medio de transporte. Para comunicarse utilizan principalmente su sitio web. Publican un boletín bimestral, organizan charlas y paseos prácticamente todas las noches y fines de semana. El 31 de octubre de 2008 organizaron un paseo que tuvo una concurrencia de cuatro mil personas. En aquella ocasión, autoridades de la Secretaría de Vialidad expresaron su desacuerdo con esta actividad porque, según su opinión, era un "desorden" y "generaba mucha basura". Este colectivo se define como

> un grupo de jóvenes de la ciudad de Guadalajara Jalisco, México [que] promovemos el uso de la bicicleta como un medio de transporte e informamos sobre su relación con la ciudad, así como sobre la relación que la sociedad debe tener con las bicicletas. Nuestro medio de transporte la bicicleta, no contamina, es económica y ahorra tiempo en tráfico lento.[2]

El suceso que da origen a "Ciudad para Todos" presenta una situación que no podría ser más elocuente respecto de las relaciones entre ciudadanos y gobierno en nuestra urbe. La anécdota cuenta que durante uno de los paseos nocturnos del grupo que luego formó GDL en Bici, que se realizaba en la madrugada del 22 de septiembre –fecha en que se celebra "un día sin auto"–, un periodista les recomendó, sin darles a conocer el motivo, no circular por la avenida López Mateos. Los ciclistas se dieron cuenta de que la razón era que ese mismo día se ponía en marcha el plan de hacer de esta avenida un "viaducto", es decir, una calle de flujo prácticamente continuo y exclusivo para automóviles. Lo paradójico y elocuente del asunto es que mientras algunos grupos de ciudadanos piensan una forma de solucionar para un problema social, a la autoridad se le ocurre otra solución en el signo contrario.

Patricia Karenina, activista de "Ciudad para Todos" y de GDL en Bici estuvo ese 22 de septiembre y expresó al respecto:

> Nos enteramos que en el momento de nosotros hacer nuestro festejo del día mundial sin auto, ese mismo día la Secretaría de Vialidad se le ocurrió iniciar su viaducto, el agilizador vehicular, y fue algo como muy impresionante porque nosotros por un lado festejando el día mundial sin auto y estos canijos aumentando el flujo vehicular, que la gente ahí le prenda a la velocidad. Lo que más se nos hizo cínico de parte del alcalde Sánchez Aldana es que él fue a nuestro paseo, él andaba en bici ese día mundial sin auto y él había dado ya la confirmación de que en su municipio se diera lo del agilizador vehicular.[3]

Por su parte, "Ciudad para Todos" se presenta como

2. GDL en Bici,(http://www.gdlenbici.org).

3. Patricia Karenina Casarín, entrevista realizada por Catalina Morfín López, Guadalajara, ITESO, 14 de noviembre de 2008.

> Una agrupación ciudadana nacida en otoño de 2007 en la ciudad de Guadalajara conformado por diversos habitantes de la ZMG con una visión democrática y propositiva de trabajo organizado. No tiene afiliación política, religiosa o de cualquier otra índole; y busca incidir en la construcción de una ciudad más sana, en la que exista una movilidad urbana incluyente y ambientalmente sustentable.[4]

4. Ciudad para todos, (http://filosofia.xmarts.net/ciudadparatodos/).

"Queremos un metro en Guadalajara" (Metro GDL) nace a principios de 2008 por inquietudes de jóvenes universitarios que encuentran el respaldo de algunos profesores y el apoyo de sus universidades para iniciar una serie de contactos con las autoridades y proponer, con base en estudios y experiencias de otros países, un proyecto de metro para la ciudad. A diferencia de los otros dos grupos, estos jóvenes aprovechan su estatus social que les permite ser recibidos y escuchados para establecer una relación tanto con las autoridades como con grupos de poder económico y cultural. Javier Riegwlen, coordinador de este grupo, expresa de manera elocuente y rica la forma en que han trabajado:

> pero así nos lanzamos con todo, empezamos con la intención de recolectar firmas e investigamos de que para que fuera legal, un procedimiento con peso legal, necesitaban ser más de 50 mil firmas, algo así eran varios miles, y pues nos poníamos a asolearnos en las plazas, en el centro, en los templos pedíamos chance, dábamos el mensaje al final, y a juntar firmas con mesitas y varios amigos que quisieron jalar, empezamos a darle y en la trifulca nos dimos cuenta que no sólo era juntar las firmas y ya sino que el gobierno estaba totalmente apático a los movimientos, y le valía madre lo que haces […] cuando estábamos juntando firmas conocimos a gente que me decía "oye, yo chambeo en tal lado y a lo mejor te puedo ayudar con información" o "oye yo soy miembro de no sé qué diablos y estoy enterado de esto búscame", y así, tal cual, empezamos a tener algunos contactos, después gestionamos un punto de acuerdo en el Congreso para urgir al gobernador a que reactivara el proyecto de metro en la ciudad y se votó a favor unánime, nadie se abstuvo, y bueno eso quedó y se lo pasó por el arco del triunfo, y entonces empezamos a darnos cuenta que la presión la teníamos que ejercer pues por donde pudiéramos.[5]

5. Entrevista con Javier Riegwlen, fundador y coordinador de "Metro GDL", realizada por Catalina Morfín López en Guadalajara, Jalisco, el 13 de noviembre de 2008.

En su sitio web, se presentan como una "iniciativa ciudadana sin fines de lucro, apartidista, basada en el diálogo, propositiva y encabezada por jóvenes profesionistas y universitarios".[6] Quienes conforman esta agrupación decidieron crear una asociación civil bajo el nombre de Rescatemos Guadalajara porque, en palabras de Riegwlen, se tienen más proyectos para la ciudad además del metro.

Con un origen más estructurado y bajo la coordinación de gente no tan joven, la organización Centro de Infotectura y Tecnología Aplicada, A. C. (CITA) ha logrado convocar a jóvenes, especialmente universitarios, para participar y manifestarse en el espacio público con actividades que expresan su preocupación por la ciudad. Una de ellas fue la caminata de 39 kilómetros a lo largo y ancho de la ciudad. Patricia Martínez, joven de 28 años que colabora en esta organización, señala: "Buscamos acciones que nos permitan irnos vinculando con todos los ciudadanos, pero también generar propuestas para decir ésta es la ciudad que queremos".[7]

Por último una de las agrupaciones más pequeñas, que ha limitado su expresión pública casi totalmente a su sitio electrónico, es "Ciudad Alterna"; un grupo de nueve jóvenes menores de 29 años que desde agosto de 2007 decidieron abrir un *blog*. Luis Guillermo Natera, de 21 años y estudiante de arquitectura, narra que esta idea nació cuando

> nos dimos cuenta de todo lo que estaba viviendo Guadalajara en cuanto a movilidad, clase política, anuncios, basura, propaganda, y la sociedad como estaba sin hacer nada y nomás nos tragábamos todo lo que nos dice el periódico y la televisión y cómo que nos empezamos a enfocar más a movilidad urbana y a la ciudad y a empezar a ver que realmente nos está afectando a todos.[8]

Este grupo de jóvenes presenta su sitio como un

> *blog* [que] pretende ser un espacio de opinión y reflexión sobre varios temas que afectan a la Zona Metropolitana

6. Metro GDL,(http://metrogdl.org/).

7. Patricia Martínez, integrante del Centro de Infotectura y Tecnología Aplicada, A.C., entrevista realizada por Catalina Morfín López, Guadalajara, 2 de diciembre de 2008.

8. Luis Guillermo Natera Orozco, integrante de "Ciudad Alterna", entrevista realizada por Catalina Morfín López, Guadalajara, ITESO, 1 de diciembre de 2008.

de Guadalajara, tales como transporte público, política, movilidad urbana, ecología, arte, diseño, arquitectura, noticias irrelevantes, nuevas ideas y proyectos y demás ocurrencias de los que aquí escribimos.[9]

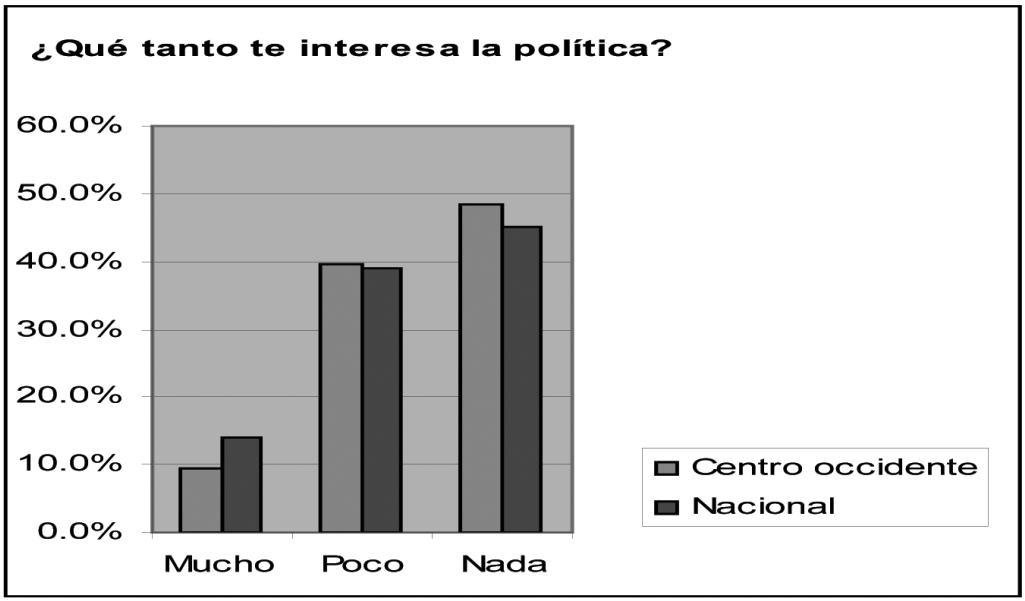
9. Una ciudad alterna, (http://unaciudadalterna.com/).

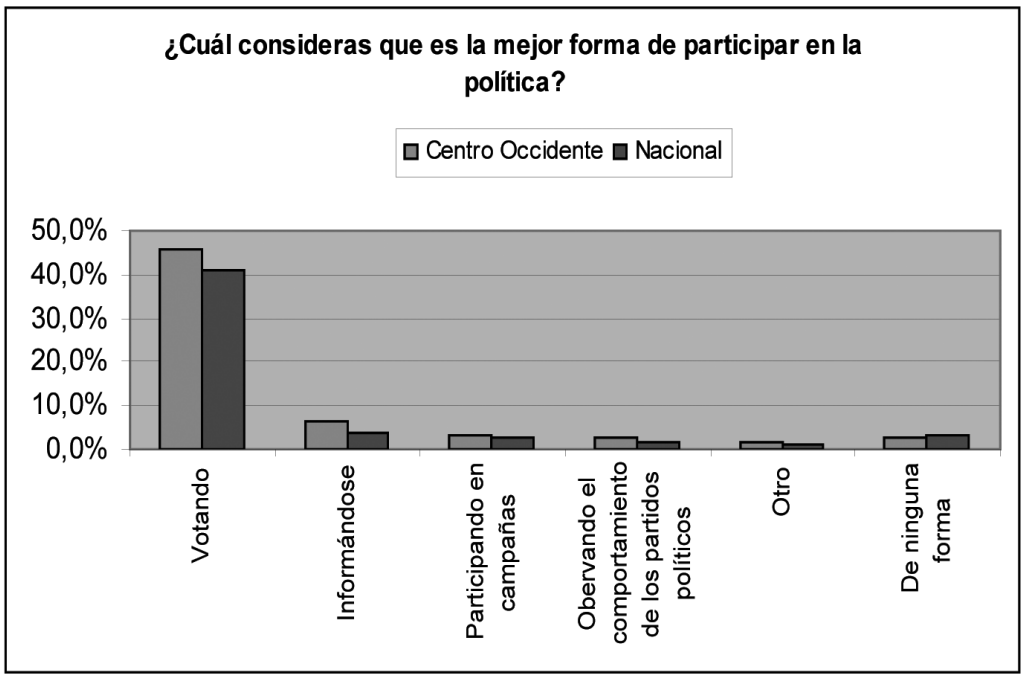
Sin embargo, la relación con los distintos representantes de los poderes públicos ha enseñado a estos jóvenes que estamos lejos de alcanzar lo mínimo necesario para construir las vías democráticas para que prevalezca el bienestar de las mayorías, los planes integrales y de largo plazo. A pesar de haber sido recibidos y atendidos por el secretario de Vialidad, por los diputados del Congreso estatal, por un funcionario federal en la casa presidencial y otros mandos intermedios, las respuestas hasta ahora ofrecidas –como la ciclovía en avenida Vallarta y el Sistema de Transporte del Macrobús– resultan insuficientes y limitadas para el tamaño del problema; además de no contemplar las propuestas estructuradas de sistemas de movilidad urbana que ellos han ofrecido. Incluso han caído en la falta de sentido común, por ejemplo, con la propuesta de la colocación de placas a las bicicletas por parte de la Secretaría de Vialidad.

¿Desencanto por la política o por los políticos?

Como se señalaba al inicio, son abundantes los estudios e investigaciones que documentan el comprensible desencanto, frustración y desinterés de los jóvenes hacia la política. Una de las fuentes que recoge este fenómeno es la Encuesta Nacional de la Juventud de 2005, realizada por el IMJ, en la que se formulan varias preguntas acerca de la visión que los jóvenes, entre 12 y 29 años,[10] tienen respecto de la política. A continuación se presentan dos gráficas que ilustran este fenómeno, construidos con información de la encuesta referida.

10. Según el instituto Mexicano de la Juventud (IMJ), ésta es la edad oficial de los jóvenes en nuestro país.





Fuente: IMJ. *Encuesta Nacional de Juventud 2005*. México: IMJ, 2006.

Éstas son sólo dos muestras de varias preguntas que reiteran el mismo diagnóstico: el lugar que ocupa la política en la vida de los jóvenes es marginal. Por ejemplo, otra de las preguntas que planteaba la encuesta mencionada era, ¿con cuál de los partidos políticos simpatizas más? El mayor porcentaje, tanto a nivel nacional como en la región centro occidente, respondió "ninguno", con 44% y 48% respectivamente. Enseguida, se preguntó el por qué de esta respuesta y se obtuvo que la categoría "porque no me interesa" es de nuevo la de mayor frecuencia, 38% a nivel nacional y 48% en la región centro occidente. Otras posibles respuestas eran "porque no cumplen lo que prometen", "no hay buenas propuestas", "no sé de política"; la mayoría de ellas con porcentajes resultantes menores a dos dígitos. Asimismo, a la pregunta de la primera gráfica se añadió otra que decía "¿por qué te interesa nada o poco la política?" Y de nuevo, la respuesta con mayor porcentaje fue "porque no me interesa", 38% nacional y 30% región centro occidente.

Además de esta encuesta, existen numerosos estudios en los que al analizar la presencia de la política en la vida de los jóvenes, ésta se limita a su aspecto institucional y formal. Quizá encontremos una explicación después de revisar el material bibliográfico de los trabajos que se han realizado acerca de la juventud en México, y que, desde nuestro punto de vista es un enfoque parcial de este fenómeno. Encontramos, por ejemplo, en el estado de la cuestión de investigaciones realizadas entre 1986 y 1999 en México, reunidos por el IMJ,[11] que bajo la categoría de "Participación política y ciudadanía de los jóvenes" Ricardo Becerra identifica dos grandes ejes temáticos que agrupan a la mayoría de los trabajos. El primero se refiere a la participación de jóvenes universitarios en movimientos estudiantiles, en el que el movimiento del 68 sigue siendo el arquetípico. El segundo eje rescata el tema de la participación electoral de los jóvenes y los partidos políticos, con tres vertientes: 1) estrategia de los partidos para captar el voto de los jóvenes, 2) cultura política de los jóvenes y

11. José Antonio Pérez Islas (coord.). *Jóvenes: una evaluación del conocimiento. La investigación sobre juventud en México 1986-1999*. México: IMJ-SEP, 2000. (Col. "JOVENes", 5)

preferencias electorales, y 3) el reemplazo generacional electoral y el cambio político en México.

Al contrastar esta recuperación con el documento que le precedió, la *Memoria del Foro Nacional sobre la Juventud* de 1985, Becerra reconoce que en aquel documento dos eran las visiones centrales con relación a la juventud y la política: reconocer la participación juvenil en el conflicto de clases sociales y corroborar que el movimiento estudiantil del 2 de octubre de 1968 configuraba un enfrentamiento duradero frente al Estado mexicano. En los años posteriores, las visiones se han ampliado tanto por los cambios del contexto como porque la teoría ha tenido que crear nuevas categorías para explicar los movimientos y las culturas juveniles.

Sin embargo, parece que la selección de trabajos que se definen en los dos estados de la cuestión de las investigaciones acerca de la juventud en México, dejan fuera o ubican en otros campos todos aquellos estudios que parten de una noción más amplia de cultura política y no se limitan a las preferencias electorales o relaciones con los partidos políticos, ni a los movimientos estudiantiles. Esta ampliación, tanto de la noción de política como de participación ciudadana se enmarca por la experiencia relativamente reciente de las transiciones a la democracia –al parecer hasta ahora sólo formal– de las sociedades latinoamericanas, en las que se hace patente su insuficiencia por limitar los derechos políticos del ciudadano al ejercicio del voto; y han llevado a que nos preguntemos si la política puede reducirse a su aspecto institucional y formal. Todo parece indicar que no, que reducir de esa manera la esfera de lo político implicaría desconocer que el poder o los poderes, legítimos e ilegítimos se encuentran en espacios sociales fuera de los establecidos por los procedimientos de las instituciones políticas.

No obstante, investigaciones sobre juventud y política en México en los últimos años dan cuenta de nuevas formas de incursionar en esta relación, que ya no se limita a los movimientos estudiantiles o la política

formal. Quizá no sólo es ampliar las formas de acceso al tema de la política y la juventud, sino pensarlas de una forma diferente como lo hace Rossana Reguillo. Ella da cuenta de que en la política, como en otras dimensiones de la vida social, no puede dejar de

> …señalarse la centralidad de la cultura en las sociedades contemporáneas. Lo que he venido llamando culturalización de la política, para hacer alusión a la reconfiguración de los referentes que orientan la acción de los sujetos en el espacio público y los llevan a participar en proyectos, propuestas y expresiones de muy distinto cuño, pone en crisis los supuestos de una política dura, normativizada y restringida a los "profesionales".[12]

12. Rossana Reguillo. *Emergencia de culturas juveniles. Estrategias del desencanto*. Buenos Aires: Norma, 2000, p. 149. (Col. Enciclopedia Latinoamericana de Sociocultura y Comunicación)

Uno de los argumentos que la autora esgrime para explicar esta crisis de la política "dura" o formal, es precisamente la incapacidad de ésta para dar respuesta a las demandas sociales. Y probablemente de entre estas demandas, las que afectan de manera inmediata y cercana la vida cotidiana de los jóvenes (aunque no sólo ellas) son aquellas que despiertan la profunda necesidad por manifestarse públicamente en demanda de soluciones incluyentes.

Sin la pretensión de sustentar, con base en sólo cuatro entrevistas realizadas a jóvenes participantes en los cinco modos de expresión pública a favor de mejores condiciones para la movilidad urbana, que existe en todos sus participantes una manera nueva de preocupación profunda por la vida política, es importante escuchar estas voces que sugieren que tal vez valdría la pena cambiar la pregunta por la política para descubrir si hemos de creer que el vacío de respuesta de las instituciones ha socavado totalmente con la voluntad de, al menos, algunos jóvenes para influir en las trasformaciones sociales. Patricia Karenina aclara:

> [La política] es lo que hacemos diario, la manera en como nos relacionamos humanamente, la *polis* pues es lo que estamos haciendo a cada rato, cómo buscar gestionar acuerdos y

> relaciones, pero en sí la política que se lleva dentro de oficinas gubernamentales es un asco ...[13]

Por su parte, Javier Riegwlen sentencia:

> [El político] es el que está involucrado en el interés de los demás, y para mí la utopía de un político es el que sí obviamente tiene que mediar con las instituciones que hay en la sociedad pero llegar a un acuerdo por el cual lo que se determine, lo que se haga o deje de hacer, afecte para bien a la mayoría y en particular a los que más necesitan que les echen la mano.[14]

Y Patricia Martínez advierte: "[La política] es algo en lo que los jóvenes nos tenemos que introducir interpretándolo a partir de nuestras experiencias, y traduciendo ese lenguaje tan burócrata, acercándolo más a nuestras acciones, a nuestro lenguaje, ¿no?"[15]

Para concluir y afinar la mirada

Un rasgo característico de la mayoría de los investigadores que se acercan al tema de la juventud es la poca distancia que tienen con su objeto de estudio y el compromiso con las causas de las coyunturas que analizan. Elementos que pueden hacernos caer en suposiciones idealizadoras, empujados quizá por tratar de evitar el discurso mediático y de algunas autoridades que convierte a los jóvenes en culpables de lo que el sistema económico y político los ha hecho víctima: de la pobreza, la exclusión, la falta de oportunidades; en fin, culpables de la desciudadanización documentada ampliamente en las Encuestas Nacionales de la Juventud 2000 y 2005 del IMJ. Habrá que considerar el hecho de que estas manifestaciones surgen de la vivencia de una molestia cotidiana que, de no sufrirse, es muy posible que la acción se viera impedida. Será necesario profundizar en la manera en que se reconfigura una práctica ciudadana que apela a causas que, si bien son importantes, obedecen a urgencias y carecen de aquellos grandes metarrelatos e idealizaciones utópicas que vivimos quienes ahora somos adultos.

13. Entrevista con Patricia Karenina, realizada por Catalina Morfín López en Guadalajara, Jalisco, el 14 de noviembre de 2008.

14. Entrevista con Javier Riegwlen... *loc. cit.*

15. Entrevista con Patricia Martínez, Centro de Infotectura y Tecnología Aplicada, A.C., realizada por Catalina Morfín López, en Guadalajara, Jalisco, el 2 de diciembre de 2008.

Varios autores, como Giddens,[16] Bauman[17] y Castells,[18] han ahondado en el impacto de las nuevas tecnologías y en las fracturas de los grandes relatos que daban sentido a generaciones anteriores, y han destacado características y rasgos de las culturas juveniles tales como la flexibilización, la "liquidez", la capacidad de mezclar y de convivir con la pluralidad y la diversidad, con temporalidades menos largas y con identidades más precarias. Tales rasgos ayudan a entender estas nuevas manifestaciones públicas, en ocasiones lúdicas y sumamente creativas, pero también hacen que nos preguntemos si por estar ancladas (quizá no únicamente) en causas inmediatas su impacto es intrascendente y caen en lo que Santos denomina "posmodernismo celebratorio",[19] proceso desde el cual la fragmentación y atomización sociales no son un problema, sino fenómenos que hay que celebrar; y la búsqueda por encontrar un cimiento para esa fragmentación, como puede ser el propio concepto de sociedad, es de poca utilidad.

Otro elemento presente en estos grupos de participación juvenil es su camino a la formalización de la protesta al constituir asociaciones civiles, como ocurre en dos de los casos (Metro GDL y CITA). A pesar de que tanto las organizaciones no gubernamentales como las asociaciones civiles han venido a cubrir necesidades que el Estado no alcanza a atender, su carácter ambiguo tanto en las formas de obtener recursos como en la falta de obligación para rendir cuentas, las hace presas fáciles de desviar los fines para los que fueron creadas. Estas organizaciones, ubicadas en el llamado tercer sector de la sociedad (además del Estado y el mercado), no están exentas del riesgo de caer en los mismos vicios en los que ha caído el Estado y el mercado: burocratización, autoritarismos, privilegio de intereses personales, manejo oscuro de recursos. Y lo más dramático es que pueden, sin proponérselo, servir de pacificadoras de los conflictos y tensiones que se generan por el sistema neoliberal que va mermando las conquistas ganadas en el terreno político.[20]

16. Anthony Giddens. *Un mundo desbocado*. Madrid: Taurus, 2000.

17. Zygmunt Bauman. *Amor líquido*. Buenos Aires: FCE, 2006; y Zygmunt Bauman. *Vida de Consumo*. México: FCE, 2007.

18. Manuel Castells. *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. México: Siglo XXI Editores, 1999.

19. Boaventura Santos de Sousa. *Conocer desde el sur, para una cultura política emancipatoria*. Lima: Fondo Editorial de la Facultad de Ciencias Sociales-UNMSM, 2006.

20. Santos, *op. cit*.

Los jóvenes que participan en este tipo de grupos pertenecen en su mayoría a una clase social con capitales económicos, sociales y culturales que no son escasos. De los cuatro entrevistados, todos han tenido la oportunidad de viajar al extranjero, de estudiar en universidades privadas y viven en colonias que cuentan con todos los servicios. Es desde esa posición que asumen su papel y su participación en la sociedad. Convendría explorar en qué medida esto se convierte en condicionante de su práctica ciudadana

Por último, hay que tener presente un elemento que puede convertirse en obstáculo epistemológico para comprender este fenómeno del activismo reciente de los jóvenes tapatíos en torno a la movilidad urbana. La simpatía de quien lo estudia por las causas que

Algunos datos relativos a la situación de la movilidad urbana en la ZMG

1. Alto número de autos particulares que circulan. En 2007 la Secretaría de Finanzas registró 1 426 027 unidades para una población de 3 458 667 habitantes, lo que significa un índice de 2.4 habitantes por unidad. En el Distrito Federal hay un automóvil por cada cuatro habitantes.
2. El transporte público de pasajeros es de 5 000 unidades mientras que el privado llega ya a un millón y medio. Sin embargo, 70% de la población utiliza el transporte público para desplazarse mientras que sólo el restante 30% lo hace en el privado, lo que implica que 0.33% de todas las unidades mueve a 70% de la población.
3. Deterioro y mala planeación del transporte público. La prevalencia de los intereses económicos de las empresas privadas del transporte público y el solapamiento de las autoridades de gobierno, en algunos casos por tener intereses personales

puestos en esas empresas, produce el descuido, deterioro y sobresaturación en ciertas rutas.
4. No existe infraestructura adecuada para el transporte no motorizado lo cual significa un riesgo para quienes se aventuran a diario a utilizar la bicicleta como medio de transporte.[21]
5. La todavía existente connotación que le confiere a la posesión del automóvil particular una fuerte carga de estatus social.

21. Colectivo Ecologista Jalisco, A.C. "Acciones para promover la movilidad sustentable en la Zona Metropolitana de Guadalajara", *Diario Público,* The William and Flora Hewlett Packard Foundation, 2007.

estos jóvenes enarbolan puede llegar a convertirse en un impedimento para su comprensión. Por ello, es pertinente reconocer que no podemos estar seguros, tanto por lo reciente del fenómeno como por la falta de una indagación más profunda, que estas expresiones juveniles no sean lo que queremos en ellas reconocer: los balbuceos de la emergencia de una nueva ciudadanía.

Cronología de algunas acciones de organismos del Estado en torno a la movilidad urbana en la ZMG[22]

AÑO	ACCIONES
1974	Se propuso la creación de una empresa pública de transporte, el Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana de Guadalajara (Sistecozome).
1982	El gobierno estatal creó un sistema subrogado de transporte.
1985	El Comité Técnico para la Racionalización del Transporte Urbano de la ZMG presentó un proyecto de rutas ortogonales que se implementó sólo durante tres semanas.
1989	Se inauguró la primera línea del Sistema de Tren Eléctrico Urbano (Siteur).
1994	Se inauguró la línea 2 del tren eléctrico urbano. Inició operaciones el Centro de Control Vial, que coordina mediante red computarizada más de mil cruceros.
1996	Se crea el Centro Estatal de Investigación del Transporte (CEIT), organismo desconcentrado de la Secretaría de Vialidad y Transporte.
1997	El CEIT presentó el proyecto "Hacia una red integral del transporte público", que contenía la propuesta de un sistema integral de transporte.
1998	Se establecieron mil quinientas paradas oficiales, parte de la propuesta de un plan maestro presentado por el CEIT.
2001	El CEIT y el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO) propusieron una Agenda de Movilidad Urbana Sustentable y coeditan el libro *Movilidad, una visión estratégica de la Zona metropolitana de Guadalajara.*
2002	Se intentó arrancar el proyecto Ciclovías por la Avenida de la Paz, frenado por la queja de los vecinos.
2002	Se llevó a cabo el estudio Origen y destino de la ZMG
2007	Inició el agilizador vehicular por la avenida López Mateos y la construcción del Macrobús, BRT, por la Calzada Independencia.
2008	Inició la instalación de ciclovías por la avenida Federalismo.

22. Colectivo Ecologista Jalisco, A. C., *op. cit.*