

ISSN: 1665-9953

número 15

año 15 ■ 2016

ACTA

REPUBLICANA

POLÍTICA Y SOCIEDAD

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA

Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades

Universidad de Guadalajara

Rector

Mtro. Itzcóatl Tonatiuh Bravo Padilla

Secretario General

Lic. José Alfredo Peña Ramos

Vicerrector Ejecutivo

Dr. Miguel Ángel Navarro Navarro

**Centro Universitario de
Ciencias Sociales y Humanidades**

Rector

Dr. Héctor Raúl Solís Gadea

División de Estudios Políticos y Sociales

Mtra. Sofía Limón Torres

Departamento de Estudios Políticos

Dr. Armando Zacarías Castillo

Editorial

Dr. Carlos Antonio Villa Guzmán

Acta Republicana. Política y Sociedad, año 15, núm. 15, enero-diciembre de 2016, es una publicación anual editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Estudios Políticos de la División de Estudios Políticos y Sociales del CUCSH. Av. de los Maestros. Puerta 1. Colonia Alcalde Barranquitas, C.P. 44260. Guadalajara, Jalisco, México, Tel. (01-33) 3134 2267 ext. 12361, <http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/republicana/index.htm>, acta.republicana@redudg.udg.mx, Editor responsable: Ismael Ortiz Barba. Reservas de Derechos al Uso Exclusivo 04-2013-022511560100-102, ISSN: 1665-9953 otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Impresa por Editorial Pandora, S.A. de C.V., Caña 3657, La Nogalera, Guadalajara, Jalisco, México, este número se terminó de imprimir el 12 de octubre de 2016 con un tiraje de 200 ejemplares.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

Acta Republicana. Política y Sociedad está incluida en el catálogo de revistas Latindex.

número 15

año 15 ■ 2016

ACTA

REPUBLICANA

P O L Í T I C A Y S O C I E D A D

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA

Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades

Consejo editorial

Francisco Aceves González	(DECS-UdeG)
Adrián Acosta Silva	(CUCEA-UdeG)
Luis F. Aguilar Villanueva	(Gerencia Pública)
Manuel Alcántara Sáenz	(Universidad de Salamanca)
Jorge Alonso	(CIESAS-UdeG)
Víctor Alejandro Espinoza Valle	(Colef)
Pablo Arredondo	(CUCSH-UdeG)
Sergio Arribá	(Universidad de Buenos Aires)
John Bailey	(Universidad de Georgetown)
Hermann Burkard	(Nuremberg)
Dante Caputo	(PNUD-PRODDAL)
Clemente Castañeda Hoefflich	(UdeG)
Isidro H. Cisneros	(FLACSO)
Joseph M. Colomer	(Universidad Pompeu Fabra)
Gilberto Dupas	(Universidad de Sao Paulo)
Antonio Alonso Concheiro	(Analítica Consultores)
Federico Estévez	(ITAM)
Francisco Fernández Buey [†]	(Universidad Pompeu Fabra)
Alicia Gómez	(UdeG)
David Gómez Álvarez	(ITESO)
Javier Hurtado	(UdeG)
Armando Ibarra	(DECS-UdeG)
Arend Lijphart	(Universidad de California, San Diego)
Soledad Loaeza	(COLMEX)
María Marván Laborde	(IFAI)
Boris Martynov	(Academia de Ciencias de Rusia)
Marcos Pablo Moloeznik Gruer	(CUCSH-UdeG)
Darcia Narváez	(Universidad de Notre Dame)
Dieter Nohlen	(Universidad de Heidelberg)
Ludolfo Paramio	(CSIC-España)
Jorge Ramírez Plascencia	(CED-UdeG)
Laura Patricia Romero	(CUCSH-UdeG)
Enrique Sánchez Ruiz	(CUCSH-UdeG)
Jaime Sánchez Susarrey	(CUCSH-UdeG)
Andreas Schedler	(FLACSO)
Carlos Sirvent Gutiérrez	(ACCECIIISO)
Héctor Raúl Solís Gadea	(CUCSH-UdeG)
Andrés Valdez Zepeda	(CUCEA-UdeG)
Fernando Vallespín	(Universidad Autónoma de Madrid)
Félix Vélez	(ITAM)
Jeffrey Weldon	(Itam)
Michel Wieviorka	(CADIS-Francia)

ISSN: 1665-9953

Teléfono: (33) 3819-3300
actarep@csh.udg.mx
<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/republicana/index.htm>

ACTA REPUBLICANA

POLÍTICA Y SOCIEDAD

año 15 ■ número 15 ■ 2016

Í N D I C E

Estado de derecho fallido y cultura de la legalidad en México
MARCO ANTONIO CORTÉS GUARDADO 5

La representación democrática en crisis: apuntes para la comprensión de las transformaciones sociopolíticas en México
PAULINA MARTÍNEZ GONZÁLEZ 17

Empleo precario y desempleo en el contexto mexicano y su impacto en la salud psicosocial
ESPERANZA VARGAS JIMÉNEZ
CLAUDIA GREGORIA HUERTA ZÚÑIGA
REMBERTO CASTRO CASTAÑEDA 29

La ciudad como trayecto estético: un modelo de ciudad disfrutable para la dinámica contemporánea
RICARDO ANGUIANO APODACA 35

Consideraciones sobre la movilidad colectiva vs la movilidad individual: nuevos actores y fuerzas
JORGE IGNACIO CHAVOYA GAMA
MACEDONIO LEÓN RODRÍGUEZ ÁVALOS
HÉCTOR JAVIER RENDÓN CONTRERAS 41

Transporte y sustentabilidad. Bahía de Banderas, México
HÉCTOR JAVIER RENDÓN CONTRERAS
ALFREDO A. CÉSAR DACHARY
JORGE IGNACIO CHAVOYA GAMA 47

ESTADO DE DERECHO FALLIDO Y CULTURA DE LA LEGALIDAD EN MÉXICO¹

MARCO ANTONIO CORTÉS GUARDADO

I INTRODUCCIÓN

Este trabajo aborda la cultura de la legalidad en México, analizando los desfases entre sus principales componentes y el efecto que produce en su desarrollo la persistencia de un Estado de derecho fracasado en el país. Se intenta demostrar que si bien hay un desarrollo importante en la comprensión del sentido de la justicia entre los mexicanos, junto con su valoración positiva de preceptos legales, también hay un estancamiento que se refleja en la inobservancia *de facto* del orden jurídico, todo ello causado por el fracaso del sistema de justicia en su encomienda de construir un genuino Estado de derecho.

JUSTICIA Y ORDEN LEGAL: BASES MORALES DE LA LEGALIDAD Y CULTURA DE LA LEY

La cultura de la legalidad suele definirse como el conjunto de actitudes, valores, orientaciones y símbolos relativos a las leyes, los actores y las instituciones responsables de velar por su cumplimiento (procuración y administración de justicia) (Cortés Guardado, 2006).

RESUMEN: Este trabajo examina la cultura de la legalidad en México, observa los desfases entre sus elementos sustanciales, y el efecto en su desarrollo en la subsistencia de un Estado de derecho frustrado en el país. Se advierte que hay un desarrollo significativo en la percepción del valor de la justicia entre los mexicanos al tiempo de una evaluación positiva de las normas legales, no obstante, se pretende demostrar que también hay una dificultad que se manifiesta en la inobservancia *de facto* del orden jurídico motivado por el fracaso del sistema de justicia en su tarea de construir un auténtico estado de derecho.

PALABRAS CLAVE: Estado de derecho, cultura de la legalidad, democracia, cultura cívica.

ABSTRACT: This paper addresses the culture of legality in Mexico, analyzes the gaps between its main components, and the effect it has on its development the persistence of a failed Rule of Law. It tries to prove that, although there is an important development in understanding the sense of justice among Mexicans along with its positive assessment of legal rules, there is also a stagnation revealed in *de facto* breach of the legal order, all of it caused by the failure of the justice system in its obligation on the construction of a genuine Rule of Law.

KEY WORDS: State of law, culture of legality, democracy, civic culture.

Con definiciones así no debe perderse de vista que la cultura de la legalidad está en el corazón de la cultura, las instituciones y las prácticas democráticas (de una democracia liberal). Esto debido a que ambas son el reflejo de la misma perspectiva ética y moral, es decir, son una derivación de sentidos que parten de una misma noción de la justicia (como equidad e imparcialidad). Al orden democrá-

tico le es consustancial el Estado de derecho: los valores y principios que orientan el funcionamiento de las instituciones democráticas (tolerancia, civilidad, pluralismo, neutralidad, participación, confianza) son de la misma naturaleza que aquellos que orientan la conformación del orden jurídico y su funcionamiento, junto con la psicología ciudadana que les es correlativa.

MARCO ANTONIO CORTÉS GUARDADO es profesor-investigador de la Universidad de Guadalajara. marcortesg@gmail.com.

- 1 Este artículo es una versión revisada y ampliada del trabajo "Moral judicial, cultura de la legalidad y estado de derecho fallido en México" (Aquilera Portales, 2015: 107-129).

De esta manera, la cultura de la legalidad puede verse como una forma de articulación del lenguaje democrático desde la perspectiva de la ley y la legitimidad, vigencia y observancia del orden jurídico. El Estado democrático, en este sentido, consiste en el arreglo institucional donde la autoridad pública y el poder político son de carácter impersonal y se ejercen sujetos a normas jurídicas que definen su naturaleza y estipulan sus alcances y limitaciones.

Desde el punto de vista cívico, es decir, de la ciudadanía, la cultura de la legalidad es el universo de ideas, nociones y conceptos que orientan a los individuos en el contexto de un orden jurídico constituido por normas universales e imparciales, derechos y obligaciones, y por instituciones encargadas de velar por su cumplimiento –mismas que en caso de la inobservancia o violación de las normas pueden imponer aquellas sanciones que primero, fueron instituidas por cuerpos legislativos legítimos, electos democráticamente, y segundo, son aplicadas por autoridades judiciales revestidas del poder de ejercer la fuerza física legítima.

La cultura de la legalidad se constituye y se adquiere en el cruce de tres elementos: el sentido moral de la justicia introyectado por las personas, la interiorización de las normas jurídicas y las leyes vigentes en una sociedad democrática (cuyo fundamento ético empata con el sentido moral), y el desempeño de las instituciones encargadas de velar –y sancionar– la observancia del orden jurídico legal.

El sentido de la justicia es el fruto de un proceso de maduración moral de las personas, la maduración de estructuras cognitivas y orientaciones sociales (capacidad de adoptar roles), que los habilitan para entender principios abstractos de universalidad, equidad, igualdad e imparcialidad. Este sentido de la justicia es fruto de procesos de aprendizaje formales (la educación) e informales (la interacción

social, grupos significativos, discursos normativos).

La interiorización de las normas jurídicas se da en el contexto de las actitudes, creencias, valoración y conductas relativas al orden jurídico prevaleciente en la sociedad.

Por su parte, el ejercicio de la autoridad para observar e imponer la ley tiene un enfoque estratégico en cierto sentido pedagógico: tanto al conducirse conforme a las leyes como al actuar punitivamente, y de hacerlo de manera consistente y efectiva frente a la violación del Estado de derecho (por parte de gobernantes o gobernados). Enseña que la falta de observancia de la ley y su cumplimiento tiene consecuencias y que lo contrario es lo conveniente. Su efecto disuasivo refuerza el sentido moral introyectado de la justicia y el deber aprehendido en relación con el orden jurídico.

La vigencia de una cultura de la legalidad, democrática y judicial es una cuestión de grado, tanto en el lado cívico como en el de la autoridad constituida. Mi hipótesis es que el lado cívico de la cultura de la legalidad ha venido madurando relativamente, aunque no ha alcanzado el grado de una sociedad observante –en un sentido más pleno– del orden jurídico; maduración que evidencia, por el otro lado, un progreso contrastantemente menor de la autoridad política (el gobierno), por la corrupción, la arbitrariedad y la sujeción de la ley a la negociación política, y por la incompetencia de las autoridades de justicia (prevención, procuración y administración), con los consecuentes costos negativos para la confianza en la satisfacción social con el régimen democrático.

Sentido moral de justicia

En virtud de que las leyes y normas jurídicas compatibles con un régimen liberal democrático encarnan principios de justicia como equidad e imparcialidad (Rawls, 1995) –igual

distribución de derechos y prerrogativas ciudadanas, e igualdad de oportunidades abiertas a todos– cabe asumir que el principal componente de la cultura de la legalidad en una democracia es el sentido y la conciencia moral que son compatibles con ese concepto de justicia, y que orienta las relaciones e interacciones entre las personas y entre estas y el espacio público. Por decirlo de alguna manera, un componente estructurante básico de la cultura de la legalidad es la moralidad judicial; esto es, la manera de razonar ideas y creencias acerca de lo que es justo en una situación concreta (Maliandi, 1991).

Consecuentemente, el grado de maduración de la cultura de la legalidad depende en principio, aunque no exclusivamente, del nivel de desarrollo de ese tipo de moralidad cívica. Las actitudes frente y en relación con las leyes y la legalidad son una función, en principio, del desarrollo de las competencias morales relativas a la justicia. Y una variable interviniente, lo reitero, es el desempeño –la eficacia y la calidad en el funcionamiento– de las instituciones encargadas de velar por la observancia de la ley.

Para el caso de México, Morris (2011) ha señalado que “los ciudadanos tanto como los servidores públicos pueden obedecer la ley, pero no cumplirla (*obedezco pero no cumplo*): se trata de una clara reverencia a diferentes poderes pero no a una autoridad investida” (p. 330). Desafortunadamente, remata Morris, este es un patrón propio de la cultura política prevaleciente en México. Pero lo que me parece más importante es la afirmación que hace en el sentido de que, “la mayoría de los ciudadanos cumplen la ley simplemente para evitar el castigo” (p. 330), más que por alguna razón moral relativa a la imparcialidad de las leyes.

Morris (2011) plantea el problema en los términos correctos, pero sus conclusiones subestiman demasiado el grado de avance en la cultura de la le-

galidad en México. Habría que ver si de verdad no hay ningún basamento moral que explique por qué un sector de la sociedad parece desarrollar opiniones favorables en torno a la observancia de la ley por parte de los ciudadanos y, especialmente, de los funcionarios públicos. Este apartado y el siguiente buscan dar respuesta a esta inquietud.

No tengo a la mano evidencia suficiente, actualizada y de alcance nacional que nos muestre la cobertura que tiene hoy la moralidad judicativa en México. Se puede, de cualquier manera, recurrir a unos pocos estudios que son indicativos al respecto; es decir, que justifican algunas inferencias provisionales para saber hasta que punto existe en México ese basamento cívico, o moral, que es una condición para el desarrollo de una cultura de la legalidad más genuina y un Estado de derecho con una vigencia mayor.

En un estudio realizado hace poco menos de una década (Cortés Guardado, 2005), se encontró que entre los mexicanos prevalece una moralidad judicativa que se ubica a medio camino en la escala de desarrollo de la conciencia moral ideada por Lawrence Kohlberg. Este autor postula que el desarrollo mencionado pasa por tres niveles (preconvencional, convencional y posconvencional) y cada nivel está compuesto por dos etapas (véanse Gráficas 1, 2 y 3).

En el Cuadro 1 y en las gráficas se ensaya una clasificación un tanto diferente: las dos etapas del nivel preconvencional, más una del convencional son agrupadas en lo que llamo “Nivel precívico”, mientras que las tres restantes lo son en el “Nivel cívico” propiamente dicho. Esto es así porque solo en el nivel cívico el sentido de justicia presupone relaciones entre personas desconocidas (“no íntimos”); es decir, en el seno de una comunidad anónima, por lo tanto abstracta (Rest, 1994).

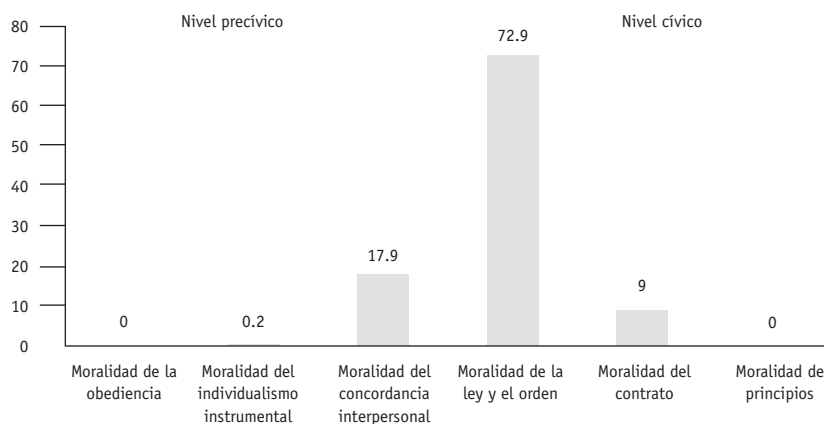
Las Gráficas 1, 2 y 3, a pesar de la diferencia en los resultados que reportan, coinciden en un punto im-

CUADRO 1
NIVELES Y ETAPAS DEL DESARROLLO MORAL

Nivel de moralidad		Etapas
Precívico		1. Obediencia
		2. Individualismo instrumental
		3. Concordancia interpersonal
Cívico	Cívico legal	4. La ley y el orden
	Cívico ético	5. Moralidad del contrato
		6. Moralidad de principios

Fuente: Elaboración propia.

GRÁFICA 1
NIVELES DE DESARROLLO DE LA MORALIDAD CÍVICA EN MÉXICO (%)



Fuente: Cortés Guardado (2005).

portante: la mayoría de los mexicanos tenderían a razonar moralmente en términos judicativos, en la etapa denominada “Moralidad de la ley y el orden”.

Los estudios de Barba y Romo (2005), y el de Muñoz López, Hernández Cueto y Mancillas Flores (2001), realizados en Aguascalientes y en Coahuila respectivamente, consignan sus resultados en términos de medias aritméticas, por lo que las curvas de distribución están más suavizadas, pero ahí también la etapa correspondiente a la “Moralidad de la ley y el orden” obtiene los valores más altos, lo que significa que es la etapa predominante. En la Gráfica 1, que consigna los resultados de mi propio estudio, la distribución es más abrupta pero en ella se observa que ese nivel agrupa (medi-

do en porcentajes) a dos terceras partes de los mexicanos entrevistados en la única encuesta nacional que conozco.

Cabe recordar que la etapa de la “ley y el orden” se operacionaliza en una serie de indicadores que forman parte del DIT (Defining Issues Test), el instrumento utilizado para medir el desarrollo de la conciencia moral. Se define como “La moralidad de la ley y el deber al orden social; donde todos y cada uno están obligados y protegidos por la ley”. En la etapa 4, “el problema de la moralidad” *judicativa*.

Se resuelve estableciendo algún esquema de colaboración para la sociedad en general... por medio del concepto de la ley. La ley es pública, puede ser conocida por todos y se aplica categóricamente a todos dentro de una

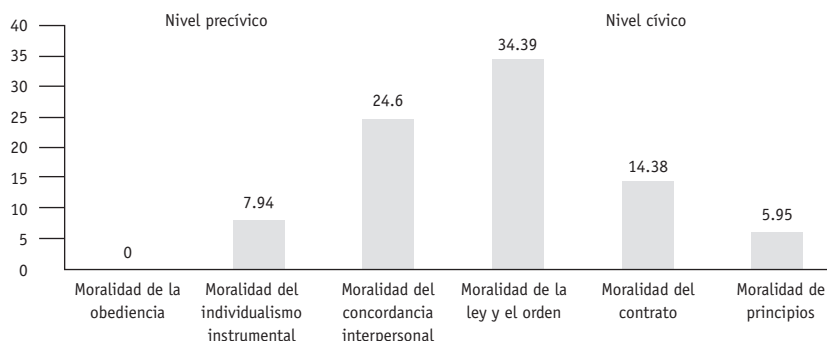
sociedad. Al tener leyes... podemos contar con que los demás (incluso los extraños) las conocen y se comportan de modos socialmente prescritos. En otras palabras, la ley produce un orden cooperativo con una amplia base social (Rest, 1994: 36).

De acuerdo con los estudios mencionados, el nivel predominante de moralidad (entre los mexicanos en la Gráfica 1, y entre universitarios de Aguascalientes y Coahuila en las Gráficas 2 y 3), es el que corresponde al estadio de la "Moralidad de la ley y el orden". Existen bases morales para sostener la factibilidad del desarrollo de una cultura proclive a la ley y la justicia, al menos desde el punto de vista de la psicología de los mexicanos.

Se tiene pues información parcial, pero valiosa, que justifica suponer que la actitud frente a la ley y su observancia, se sustentan no en una estrategia para evadir el castigo, sino en un basamento moral que si bien ciertamente no es el mejor, sí es el mínimo requerido para orientarse en el universo legal (más allá de la cultura que subordina el cumplimiento de la ley a la negociación de intereses e intercambios políticos), refiriéndolo a un sentido del deber que tiene en cuenta el interés de la sociedad ("el sistema"), y ve al interés propio como parte de la misma.

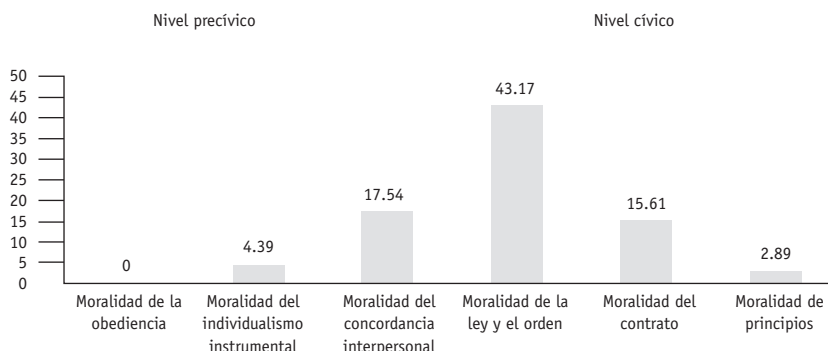
Finalmente, si bien es buena noticia que un segmento importante de la población tenga ya bases morales adecuadas para entender la función e importancia del orden jurídico y el Estado de derecho; la mala es que no hay una evolución hacia etapas más adecuadas para el progreso en la comprensión de la justicia y de la ley que se reflejen en progresos tangibles, en lo general, en la cultura de la legalidad en México. Es decir, niveles donde el apego práctico a la norma legal se guíe por el apego a principios éticos universalistas, y donde la presencia de la autoridad y de la sanción sean menos determinantes.

GRÁFICA 2
NIVELES DE DESARROLLO DE LA MORALIDAD CÍVICA EN
ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS DE AGUASCALIENTES (MEDIA ARITMÉTICA)



Fuente: Barba y Romo (2005).

GRÁFICA 3
NIVELES DE DESARROLLO DE LA MORALIDAD CÍVICA EN ESTUDIANTES DE LICENCIATURA
Y POSGRADO EN COAHUILA, 2011 (MEDIA ARITMÉTICA)



Fuente: Muñoz López, Hernández Cueto y Mancillas Flores (2011).

Actitudes, creencias y valores acerca de la ley

Las creencias en torno a las leyes y su vigencia en el país corroboran a grandes razgos lo dicho en el apartado anterior. En este campo sí se tiene información que permite hacer comparaciones longitudinales, y ver qué tanto ha cambiado en este terreno el componente de actitudes frente a la ley en la cultura de la legalidad de los mexicanos.

En general se puede adelantar que no han ocurrido cambios sustanciales de gran envergadura. De cualquier forma, los datos que a continuación se consignan son elocuentes pues corro-

boran lo dicho respecto de a la existencia de una base moral sobre la que se sustentan las creencias y las actitudes frente a la ley y su institucionalidad.

En las dos rondas de la Encuesta Nacional de Cultura Constitucional (UNAM e INE, 2011) aplicadas hasta ahora, se preguntó a los entrevistados, entre otras cosas, "¿por qué respeta y obedece las leyes?". En 2003 la respuesta ampliamente mayoritaria fue "porque cumplir la ley nos beneficia a todos", con 45% de entrevistados. A este segmento hay que agregar 25% que eligió como respuesta "porque es un deber moral".

No creo forzar el significado de los datos si se interpretan esas respues-

tas como reflejo de la misma idea de justicia que ya se mencionó. Aducir el beneficio de todos como razón para respetar uno mismo las leyes, es indicativo de la capacidad para adoptar una perspectiva que generaliza intereses y, por lo tanto, del rasgo universalista propio de la ley en una sociedad democrática. Menos problemático es asociar a esta respuesta la del “deber moral”; una razón propiamente cívica para justificar la actitud de observancia legal que mide la opción respectiva.

Así, en conjunto, 70% de los mexicanos en 2003 justificaba la obediencia a la ley en razones morales y cívicas (deber y beneficio colectivo); segmento mayoritario que subió hasta 74.8% en el año 2011. Las respuestas “para no ser criticado por los demás” y “para evitar daños a mi familia y amistades”, aluden razones de nivel precívico y convencional (del tipo “Moralidad de la concordancia interpersonal”), y agrupan juntas, 14.1% de los entrevistados en 2011. La respuesta “para evitar castigos” suma apenas a 9.7%, en 2011, cifra menor a 13.9% de 2003, lo que confirmaría aun más que, en el nivel de las creencias, el miedo a las sanciones cuenta mucho menos que un sentido embrionario del deber cívico.

Los Cuadros 3 y 4 apuntan en la misma dirección y abundan más a la interpretación que estoy sugiriendo. En el Cuadro 3 (“¿para Usted qué es justicia?”), las opciones “cumplir la ley”, “respetar los derechos de las personas”, “igualdad”, más “un medio para poner orden”, refieren a la misma matriz de sentido del concepto de justicia y propio de la “moralidad de la ley y el orden”. Juntas, esas respuestas suman 82.6% de los entrevistados en 2011 (en 2003 sumaron 86.7%). Otra vez la idea del castigo es la opción minoritaria, con mucho, pues apenas atrae la opinión del 14.2 % de los entrevistados en 2011.

En el Cuadro 4 cabe rescatar la opinión absolutamente mayoritaria

CUADRO 2
¿POR QUÉ RESPETA Y OBEDECE LAS LEYES? (%)

	2003	2011
Cumplir la ley nos beneficia a todos	45.1	49.5
No ser criticado por los demás	4.9	7.9
Es un deber moral	25	25.3
Evitar daños a mi familia y amistades	10.1	5.3
Evitar castigos	13.9	9.7
Otra	0.2	1.3
No sé/No contestó	0.8	1.1

Fuente: UNAM e INE (2011).

CUADRO 3
¿PARA USTED QUE ES LA JUSTICIA? (%)

	2003	2011
Cumplir la ley	35.2	40.9
Una forma de castigo	11.2	14.2
Un medio para poner orden	22.3	18.7
Respetar los derechos de las personas	20.5	16.6
Es igualdad	8.7	6.4
Algo corrupto	0.9	1.3
Otras opciones	0.3	0.9
No sé/No contestó	0.9	1.0

Fuente: UNAM e INE (2011).

CUADRO 4
¿LAS LEYES DEBEN APLICARSE A TODOS POR IGUAL
O DEBE HABER EXCEPCIONES? (%)

	2003	2011
Las leyes deben aplicarse a todos por igual	86.3	77.1
Debe haber excepciones	10.4	13.6
Depende	2.2	3.2
Otra	-	4.0
No sé/No contestó	-	2.1

Fuente: UNAM e INE (2011).

en el sentido de que las “leyes deben aplicarse a todos por igual”, con la salvedad de que en este caso es necesario reparar en el descenso que tuvo esa cifra en el periodo considerado: en 2003 esa opción agrupó a 86.3% de los entrevistados, pero en 2011 acumuló 77% de los mismos; una cifra menor en 9 puntos porcentuales, un descenso de cierta consideración.

Pautas de la desobediencia a la ley

A la luz de la información anotada y la que a continuación se reporta, el problema que apunta Morris (2011) y que se resume en la frase “obdezcó la ley, pero no la cumpla” (*obey the law, but not comply*), bien podría invertirse: diríase entonces “cumpla, pero no obdezcó la ley” (*comply, but not obey the*

law"); lo que significa que si en el nivel de la conciencia moral en torno a la ley y la justicia, en México hay condiciones para la existencia de un Estado de derecho más o menos efectivo, no ocurre lo mismo en el terreno de la observancia práctica y la obediencia en los hechos de la legalidad y las normas jurídicas.

En la misma Segunda Encuesta Nacional de Cultura Constitucional (UNAM e INE, 2011), por ejemplo, se preguntó "qué tanto respeta Usted la ley" (en una escala de 0 = "nada" a 10 = "mucho"), y la media resultante fue 7.84, en el año 2011. Para este mismo año, la pregunta "¿qué tanto cree Usted que se respetan las leyes en México?", obtuvo una media de 5.65 en la misma escala. La diferencia de medias sugiere que o bien se sobrestima la obediencia real de las leyes por parte de uno mismo, o se subestima la obediencia real por parte de los demás, ya que si la generalidad de los mexicanos (vistos por ellos mismos) reprueba en materia de conducta acorde con la ley, no se entiende que en el nivel individual de forma general aprueben en el mismo respecto.

Suponiendo que hay un sesgo basado en una especie de autoindulgencia por parte de los entrevistados, los datos apuntan en el sentido de una obediencia *de facto* de las leyes, que sería más bien deficiente entre los mexicanos. Cabe suponer entonces que el cuadro o la imagen que se obtiene analizando creencias no corresponde con el que se obtiene analizando prácticas efectivas.

Cualquiera que sea el caso, las estadísticas disponibles corroboran el supuesto de que la observancia práctica de las leyes es deficitaria en niveles importantes, y que lejos de cambiar la situación por las mutaciones sociales, políticas y culturales que desataron la transición a la democracia, el problema podría estarse agravando aún más.

Como evidencia al menos indirecta, refiero a continuación el comportamiento de tres delitos de alto impacto social en el país: robos, secuestros y

extorsión. Los Cuadros 5 y 6 registran una evolución fluctuante de los tres tipos de delitos, pero siguiendo una tendencia claramente hacia el alza. Los robos en los dos lustros recientes (2005-2010 y 2010-2015) superan claramente (en más de 10%) las cifras correspondientes al lustro anterior (2000-2005). Lo mismo pasa en relación con los secuestros y las extorsiones, pero de manera más pronunciada en estos dos tipos de delitos. En ambos casos, las cifras del trienio 2010-2013 duplican o casi duplican las del quinquenio 2006-2010.

El Cuadro 7 completa la estimación acerca de las dimensiones de la ilegalidad *de facto* en México, con datos de la Encuesta Mundial de Valores del año 2012 (fecha en que se levantó en México la más reciente versión). Como se ve, 20% de los entrevistados (de 16 años en adelante) afirma haber sido "víctima de un crimen el año pasado"; es decir, más del doble de los casos correspondientes a Estados Unidos, por establecer un punto de comparación. A su vez, 33% de los mexicanos refiere que algún miembro de su familia fue "víctima de un crimen", contra el 12% en Estados Unidos. México casi triplica las cifras negras de delitos en Estados Unidos, formulada así la cuestión.

No es difícil advertir pues que la evolución del número de delitos que se cometen en el país, y los niveles de ilegalidad que los acompañan, van a contracorriente de la evolución que ya se observó en los indicadores referidos sobre la conciencia moral y valorativa de la ley y su legitimidad pública.

Lógicamente, ese mismo contraste se observa en lo que respecta a los

CUADRO 5
ESTADÍSTICAS DE ROBOS EN MÉXICO,
2000-2015

2000	1 367 238
2005	1 415 681
2010	1 707 441
2015	1 511 292

Fuente: INEGI (2015).

CUADRO 6
ESTADÍSTICAS DE SECUESTROS Y EXTORSIÓN
EN MÉXICO, 2006-2013

	Secuestros	Extorsión
2006	733	3 157
2007	438	3 123
2008	907	4 875
2010	1 284	6 375
2013	1 205	6 049

Fuente: México Unido Contra la Delincuencia (2013).

niveles de vulnerabilidad percibida entre la población, produciendo en consecuencia un sentimiento creciente de inseguridad ciudadana frente a la ilegalidad rampante que prevalece en el país. Los Cuadros 8, 9 y 10 son elocuentes en este sentido. Las comparaciones con Estados Unidos ayudan a dimensionar el tamaño de la debilidad del Estado de derecho –además de en los hechos– en el imaginario de los mexicanos.

El Cuadro 8 registra las respuestas dadas por lo entrevistados en la encuesta Mundial de Valores de 2012, en relación con la frecuencia que ellos piensan que en su barrio o vecindario se dan los delitos "robos", "consumo

CUADRO 7
VICTIMIZACIÓN CRIMINAL EN MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS (%)

	México	Estados Unidos
Usted fue víctima de un crimen el año pasado (Sí)	20	8
Su familia fue víctima de un crimen el año pasado (Sí)	33	12

Fuente: World Values Study Group (s/f).

de alcohol” y “venta de drogas en la calle”. Las diferencias son casi abismales entre los dos países comparados, como se puede observar. El índice de frecuencia de robos en México es -3, es decir, una respuesta que se encuentra a la mitad de la escala porcentual (-100 = frecuencia mínima, a 100 = frecuencia máxima) –la mitad de las respuestas corresponde a “muy frecuentemente” más “frecuentemente”–. El índice de Estados Unidos es -75, lo que significa que la proporción de quienes han estado en el mismo caso se reduce a poco más de la décima parte de los entrevistados (se acerca a la frecuencia mínima).

La “venta de drogas en la calle” es un poco menos grave en México y ligeramente en los Estados Unidos. Este delito se comete en los barrios de los mexicanos “frecuentemente” y “muy frecuentemente” en 41%, mientras que en Estados Unidos la ocurrencia percibida es de 14% (México triplica aquí las cifras de su país vecino). Los índices correspondientes son de -16 y -70 respectivamente.

El “consumo de alcohol” en la vía pública, un delito claramente de menor gravedad que el “robo” y la “venta de droga”, tiene una frecuencia mucho mayor, ya que el porcentaje de los que opinan que ocurre frecuentemente/muy frecuentemente sube hasta más de las dos terceras partes en México (67%) con un índice positivo de frecuencia de 34. La distancia respecto de Estados Unidos es todavía mas notable: el porcentaje de los que opinan igual en este país es de apenas 16%, con un índice de -67.

Si atendemos las cifras anteriores, además de permitirnos observar el alto nivel de inseguridad que perciben los mexicanos, revela la distancia de la percepción que prevalece entre los habitantes de Estados Unidos al mismo respecto. Como es de esperarse, lo mismo se observa cuando se hace la pregunta “¿qué tan seguro es su barrio o colonia?”. Baja seguridad es percibida

CUADRO 8
¿QUÉ TAN FRECUENTEMENTE OCURREN LOS DELITOS EN SU BARRIO O COLONIA?
MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS (%)

	Robos		Consumo de alcohol en la calle		Venta de drogas en la calle	
	México	Estados Unidos	México	Estados Unidos	México	Estados Unidos
Muy frecuentemente	22	2	45	5	25	5
Frecuentemente	26	9	22	11	16	9
No frecuentemente	32	45	21	33	16	26
Nada frecuentemente	19	41	12	50	41	58
Índice de frecuencia*	-3	-75	34	-67	-16	-70

*Se obtiene de restarle a la suma Muy frecuentemente+Frecuentemente, la suma No frecuentemente+Nada frecuentemente (escala -100 a 100).

Fuente: World Values Study Group (s/f).

CUADRO 9
¿QUÉ TAN SEGURO ES SU BARRIO O COLONIA?
EN MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS (%)

	México	Estados Unidos
Muy seguro	30	26
Seguro	36	56
Algo seguro	24	14
Nada seguro	9	1
Índice de Seguridad	33	67

Fuente: World Values Study Group (s/f).

CUADRO 10
COSAS QUE SÍ HACE POR RAZONES DE SEGURIDAD
EN MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS (%)

	México	Estados Unidos
No traer mucho dinero	73	54
Prefiere no salir por la noche	67	38
Portar una navaja, una pistola u otra arma	7	16

Fuente: World Values Survey (2010-2014).

por 33% de los habitantes de México, contra el 16% de los estadounidenses. El índice de seguridad de los barrios en Estados Unidos duplica entonces el de México (67 contra 33 puntos).

Finalmente, las prevenciones que toman las personas frente al clima de inseguridad completan la imagen que aquí se dibuja sobre el efecto en los sentimientos de vulnerabilidad sub-

jetiva que la inobservancia del Estado de derecho produce en la sociedad mexicana. Asegura no “traer” mucho dinero” por razones de seguridad, 73%; 67% “prefiere no salir de noche” y 7% dice “portar una navaja, una pistola o un arma” consigo. Llama la atención que esta vez la distancia con las cifras correspondientes a Estados Unidos no son tan profundas, a pesar de que

en México existe un evidente estado mayor de alarma. En Estados Unidos, 54% dice que por razones de seguridad “no trae mycho dinero consigo”; 38% “prefiere no salir de noche” y 16% elige “portar un arma”. Asumo que estas evidencias pueden leerse como que el efecto de inseguridad subjetiva es mayor en Estados Unidos a la hora de las prevenciones ciudadanas, aun cuando la incidencia criminal percibida es marcadamente mayor que en México. El contraste más notorio es la opción de “portar un arma” por razones de seguridad, pues en Estados Unidos la cifra registrada supera a la de México.

Para cerrar el cuadro de evidencias sobre la inobservancia práctica de las normas legales, me refiero ahora a una serie de indicadores que nos llevan al tema de la corrupción prevaleciente en México.

Abundando al respecto, retomo algunos datos procedentes de la Encuesta Mundial de Valores (World Values Study Group, s/f), en relación con la pregunta “qué tan justificables se consideran ciertas acciones ilegales”, los cuales son reportados en el Cuadro 11. Se observa que los cuatro delitos mantienen niveles similares en todo el periodo y que han tenido una evolución irregular. Pero también que los dos primeros (“reclamar subsidios gubernamentales sin ser acreedor a ellos” y evadir el pago del transporte público”) muestran una tendencia sostenida a crecer de manera considerable entre el año 1995 y el año 2010. Por el contrario, los otros dos delitos (“engañar al fisco si se tiene oportunidad” y “aceptar sobornos”) muestran más bien una tendencia descendente entre esos mismos años.

De cualquier manera, los valores de las respuestas a esas preguntas son de los más altos entre los países incluidos en cada una de las encuestas, y que han ido aumentando en número con cada ronda de aplicación de la Encuesta Mundial de Valores (World Values Study Group, s/f). En términos generales, México se ubica entre los cinco países

CUADRO 11
¿QUÉ TANTO SE JUSTIFICAN LAS SIGUIENTES CONDUCTAS?
(ESCALA DE 0 = “NUNCA” A 10 = “SIEMPRE”,
MEDIA ARITMÉTICA, 1980-2010)

	1980	1990	1995	2000	2005	2010
Reclamar subsidios del gobierno de los que uno no es acreedor	3.33	4.92	3.30	3.75	4.09	4.51
Evadir el pago del boleto en el transporte público	3.44	4.20	3.36	3.81	4.31	4.33
Engañar al fisco si se tiene oportunidad	3.33	3.80	3.08	2.31	2.62	2.16
Que alguien acepte sobornos en el desempeño de sus funciones	2.33	2.75	2.56	2.17	2.44	2.11

Fuente: UNAM e INE (2011).

CUADRO 12
ÍNDICE DE PERCEPCIÓN DE LA CORRUPCIÓN EN MÉXICO, CANADÁ Y ESTADOS UNIDOS (%)

	2001	2005	2008	2011	2013
México	3.7	3.5	3.6	3.0	3.4
Canadá	8.9	8.4	8.7	8.7	8.1
Estados Unidos	7.6	7.6	7.3	7.1	7.3

Fuente: Transparency International (s/f).

más permisivos en relación con los delitos aquí consignados.

En el cuadro 12 se abunda particularmente en el tema de los sobornos y la corrupción en el sector público, un área que continúa teñida de gris en México. Como se verá, mientras que los socios comerciales de México, Canadá y Estados Unidos tienen buenas calificaciones en este renglón (el índice va de 0 = “muy corrupto” a 10 = “muy limpio”), que rondan 8.5 en el caso de Canadá y 7.3 en el de Estados Unidos, para el periodo 2001-2013. Esto quiere decir que tienen una corrupción muy baja en ambos casos.

México, en un claro contraste, reporta los valores contrarios, que de hecho revelan un proceso que, lejos de aminorar el fenómeno, tiende a empeorarlo. La tendencia en este sentido es suficientemente clara, ya que el valor del índice correspondiente a México baja en los años seleccionados, al pasar de 3.7 en 2001, a 3.4 en 2013, lo que

significa que el país, como resultado del proceso de transición e inicios de la consolidación democrática es un país no menos, sino más corrupto, en los hechos. Asunto que, por supuesto, nos conduce al ámbito de la autoridad pública, y al análisis del desempeño de la autoridad legalmente constituida en su tarea de garantizar el imperio de la ley y la justicia.

En general, y para concluir este apartado, queda claro que la evolución de la criminalidad en México –señaladamente el crimen organizado– han agudizado la inseguridad *de facto*, junto con la ampliada percepción y sentimientos de inseguridad en el imaginario ciudadano. Y el crecimiento en estas dos dimensiones de la cuestión, se explica justamente por los déficits agravados que existen en materia de pervención, procuración y administración de justicia: lo que se constata también, para abundar, en los altísimos niveles de impunidad que se observan

en México. La ilegalidad crece porque el crimen sí paga en el país. Impunidad y corrupción son los ingredientes básicos del Estado de derecho fallido que prevalece en México, y de los frenos que se ponen al progreso de una cultura de la legalidad más genuina y positiva.

DESEMPEÑO DE LA AUTORIDAD PÚBLICA Y ESTADO DE DERECHO FALLIDO

México vive una suerte de círculo vicioso: el desempeño deficiente de las instituciones jurídicas propicia la corrupción y la impunidad, y la impunidad sumada a la corrupción impide a las instituciones cumplir con su función atrofiándolas, y por lo tanto,

les impide ser mínimamente eficientes y eficaces. Mi hipótesis es que si la evolución ulterior en los terrenos de la moral judicial, en el de las actitudes frente a las leyes y, particularmente en su inobservancia práctica, seriamente extendida, no prospera, es por causa de ese deficiente desempeño; especialmente, lo reitero, el de las instituciones encargadas de velar por la existencia de un Estado de derecho efectivo en el país.

Por eso el reclamo de una amplia y profunda reforma al sistema de justicia en México ha venido creciendo con el tiempo, hasta convertirse en un angustioso clamor generalizado, ya que en el campo del Estado de derecho son pocos, y de bajo impacto, los cambios implementados hasta la fecha, com-

parados con las reformas que en otras áreas se han venido procesando durante al menos los últimos dos decenios.

El Cuadro 13 registra claramente esta evolución desigual de las transformaciones políticas, económicas y sociales que ha venido viviendo el país. En dicho cuadro se observa que, de acuerdo con los criterios del informe *Economic Freedom of the World* (Gwartney, Lawson y Hall, 2014), patrocinado por el Frazer Institute, México califica relativamente bien en el rubro 1 "Size of government" –monto del gasto público como porcentaje del Producto Interno Bruto (PIB), por ejemplo– al obtener puntajes por arriba del índice de 7 puntos, durante el periodo que va de 1995 hasta el año 2012. Canadá califica por encima del índice de 6

CUADRO 13
ÍNDICE DE LIBERTAD ECONÓMICA EN MÉXICO, CANADÁ Y ESTADOS UNIDOS,
1995-2012 (%)

México	1. Size of government	2. Legal system and property rights	3. Sound money	4. Freedom to trade internationally	5. Regulation	Índice agregado de libertad económica
1995	6.98	5.30	5.50	7.96	6.44	6.43
2000	7.14	4.25	6.85	7.47	6.50	6.44
2001	7.38	3.64	7.38	7.32	5.84	6.31
2002	7.36	4.17	7.43	7.39	6.85	6.64
2003	7.30	3.95	7.63	7.34	6.87	6.62
2004	7.33	4.31	7.89	7.20	6.70	6.70
2005	7.11	4.87	8.08	7.28	6.60	6.82
2006	7.08	5.14	8.06	7.20	6.63	6.68
2007	7.43	4.69	8.02	7.07	6.51	6.78
2008	7.12	4.76	7.98	7.05	6.47	6.71
2009	6.79	4.45	7.97	7.09	6.53	6.60
2010	7.18	4.49	8.07	7.04	6.57	6.70
2011	7.02	4.54	8.12	7.07	6.65	6.71
2012	7.10	4.38	8.10	7.05	6.89	6.74
Canadá						
1995	5.80	8.95	9.63	8.12	8.02	8.11
2005	6.88	8.67	9.68	7.90	8.55	8.33
2012	6.66	8.56	9.38	7.79	8.21	8.11
Estados Unidos						
1995	6.88	8.76	9.76	8.83	8.29	8.50
2005	7.13	7.51	9.76	8.28	8.37	8.20
2012	6.96	6.99	9.32	7.91	7.93	7.81

Fuente: Gwartney, Lawson y Hall (2014).

puntos y Estados Unidos en términos similares al índice de México.

Las reformas económicas en México han rendido frutos indiscutibles. Entre ellos hay que contabilizar la importante reducción del tamaño del gobierno, lo que, naturalmente, ha favorecido mucho, en especial, a la iniciativa de los particulares y su libertad en materia de decisiones económicas, financieras y de inversión.

La evolución del índice 3, “sound money” (estabilidad monetaria) ha sido aún más interesante, pues de estar en 5.50 puntos en 1995, sube hasta 8 puntos en 2005, y desde ese año se ha mantenido prácticamente en este mismo nivel. Comparado Canadá y Estados Unidos, cuyos índices se sitúan por encima de 9 puntos, acercándose a 10 puntos (el tamaño ideal del gobierno), México goza de una solidez monetaria un poco menor, pues queda a distancia de solo 1 punto respecto de sus dos socios comerciales. Otro tanto ocurre con el índice 4, que mide “freedom to trade internationally” (apertura comercial), que se ubica alrededor de 7 puntos, un nivel también muy cercano a los índices de Canadá y Estados Unidos.

Pero en materia de “regulation” (regulación), el índice 5, México se distancia un tanto más marcadamente de Estados Unidos y Canadá, con puntuaciones que fluctúan alrededor de 6.50, mientras que en estos países la fluctuación oscila entre 8.30, lo que significa que en México hay más limitaciones a la libre inversión por efecto de políticas en materia de contratación y despido de trabajadores, contratos sindicales, políticas salariales, amplitud del crédito privado, más trámites burocráticos, etcétera.

Evidentemente, en la visión del reporte *Economic Freedom* (Gwartney, Lawson y Hall, 2014) prevalecen los intereses del capital, y resulta debatible especialmente en relación con los índices 1 y 5, particularmente en los puntos que tienen que ver con la

protección laboral y los servicios de bienestar.

Independientemente de ello, la valoración que se hace del sistema de justicia es lo más relevante para los propósitos de este trabajo. Como se ve claramente, el índice 2, “legal system and property rights” (sistema legal y derechos de propiedad), es el más bajo de los cinco en todo el periodo, manifestando incluso una leve tendencia a la baja en los últimos cinco años contemplados en el Cuadro 13. En términos generales, está a 3 puntos de distancia de los otros cuatro índices restantes correspondientes a México; a 4 puntos de ese índice en el caso de Canadá, y a 3 del de Estados Unidos.

Nada más para abundar un poco al respecto, cabe añadir que mientras los índices 1, 3, 4 y 5 están clasificados (considerando 152 países incluidos en el estudio) en las posiciones 51, 87, 87 y 81, respectivamente, el índice “sistema legal y derechos de propiedad” cae hasta la posición 113.

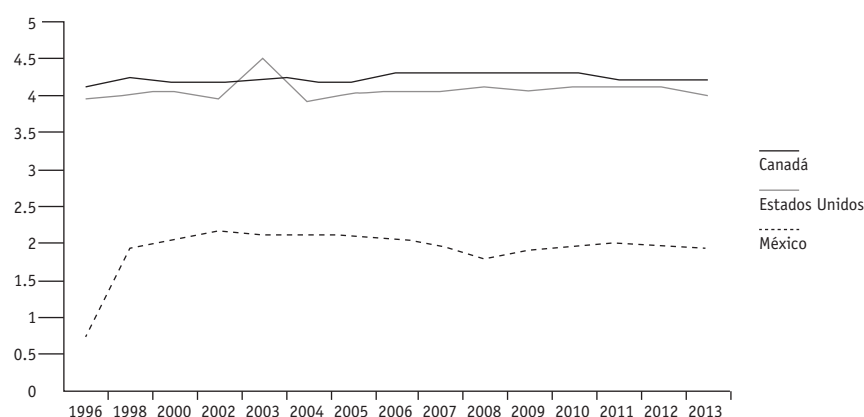
Más claro no se puede plantear: lo más atrasado en la evolución reciente del país es lo que, no solo para liber-

tad económica sino para el futuro de la democracia mexicana, debería estar en la primera posición o al menos en el nivel de las otras dimensiones de la vida nacional. El Estado de derecho es el pariente pobre, absolutamente rezagado de la dinámica social, política, cultura y económica del país, ahogado en contraste por la criminalidad organizada, la corrupción y la impunidad.

En este punto quisiera retomar otras dos mediciones más del grado de vigencia del Estado de Derecho en México, una realizada por el Banco Mundial, y la otra por el World Justice Project, ambos concentrados solamente en el punto del Estado de derecho.

El índice de *Rule of Law* elaborado por el Banco Mundial se reporta en la Gráfica 4, y abarca los años entre 1996 y 2013. Debo aclarar que la escala usada por el estudio de este organismo iba de -2.5 a 2.5, pero fue reelaborada para quedar en números positivos, del 0 al 5. Los resultados están a la vista, y son también bastante elocuentes. Luego de estar en su nivel más bajo en el año 1996, el índice sube en 1998 hasta casi 2 puntos, para quedar en

GRÁFICA 4
ÍNDICE DE *RULE OF LAW* DEL BANCO MUNDIAL, EN MÉXICO, CANADÁ Y ESTADOS UNIDOS, 1996-2013* (%)



* El índice “Reflects perceptions of the extent to which agents have confidence in and abide by the rules of society, and in particular the quality of contract enforcement, property rights, the police, and the courts, as well as the likelihood of crime and violence”.

Fuente: Banco Mundial (2014).

ese nivel, con fluctuaciones no muy importantes, durante todo el periodo hasta el año 2013. Como puede verse también, el índice de Canadá, en todo el periodo, más que duplica el valor del índice de México, mientras que el correspondiente a Estados Unidos lo duplica algunos años y más que lo duplica en otros.

Por su parte, índice del World Justice Project (WJP) se presenta desagregado en sus ocho factores componentes, para más detalle. El índice general (en una escala de 0 a 1), correspondiente a México en el informe 2014 es de 0.45 puntos, mientras que el de Canadá es de 0.78 puntos y el de Estados Unidos es de 0.71 puntos. Con ello se corrobora de nuevo que el mejor Estado de derecho, o *Rule of Law*, es el que existe en Canadá, seguido de cerca por el del Estados Unidos, y que el peor, con mucho, es el que prevalece en México, equivalente a poco más de la mitad del puntaje que obtienen aquellos dos países.

Pasando ahora a los factores del índice, queda claro que los peor evaluados para el caso de México son el factor "order and security" (0.47), y peor aún los factores "civil justice" (0.39), "absence of corruption" (0.37) y "criminal justice" (0.25).

Los dos índices reafirman los resultados ya presentados en el informe *Economic Freedom of the World* (Gwartney, Lawson y Hall, 2014). El Estado de derecho fallido es pues un hecho comprobado y comprobable (lo que es el caso de prácticamente la totalidad de las instituciones y funciones que lo componen y lo harían vigente). Las mediciones del Banco Mundial son igualmente concluyentes en este respecto, como lo son las del *World Justice Project*, pero con el agregado del desglose ya comentado de esta última fuente.

En relación con las comparaciones hechas en este trabajo, se podría argüir que Estados Unidos y Canadá son países más desarrollados, pero hay países con un desarrollo menor y un tamaño de

Factores	México		Canadá		Estados Unidos	
	Índice	Rank	Índice	Rank	Índice	Rank
1. Constraints on government powers	0.55	48	0.80	13	0.74	20
2. Absence of corruption	0.37	78	0.81	14	0.75	21
3. Open government	0.52	32	0.82	3	0.70	17
4. Fundamental rights	0.55	60	0.77	16	0.71	27
5. Order and security	0.47	96	0.86	15	0.85	18
6. Regulatory enforcement	0.50	51	0.79	9	0.67	22
7. Civil justice	0.39	88	0.72	13	0.61	27
8. Criminal justice	0.25	97	0.72	15	0.65	22
General	0.45	79	0.78	11	0.71	19

Fuente: World Justice Project (2014).

su economía no comparable con el de México, y que aún así tienen índices de *Rule of law* mucho más cercanos a los de estos dos países. Además, en alguna medida deben de contar los hechos de que se trata de los dos socios comerciales más importantes de México –miembros del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)– que son parte, junto con México, de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), así como del grupo de las 20 economías más grandes del mundo.

Se puede concluir afirmando, con bases sólidas, que el escaso imperio de la ley, o el Estado de derecho fallido, son un lastre pesado que no solamente detiene la evolución hacia una cultura de la legalidad más genuina, sino que puede ser causa de un crecimiento todavía mayor de la abrumadora inseguridad que prevalece en México, de un retroceso en las conquistas democráticas o de seguir obstaculizando el progreso del país en todos los órdenes.

BIBLIOGRAFÍA

Aquilera Portales, R. (Coord.). (2015). Cultura de la legalidad y derechos humanos. México: Universidad de Monterrey.
Banco Mundial-BM. (2014). *Worldwide Governance Indicators*. Recuperado de

<http://info.worldbank.org/governance/wgi/index.aspx#home>
Barba, B. y Romo, M. (2005). Niveles de desarrollo de la moralidad cívica en estudiantes universitarios de Aguascalientes. *Revista Mexicana de Investigación Educativa*, 10 (24), 67-92, enero/marzo.
Cortés Guardado, M. A. (2006). Cultura de la legalidad en México: creencias acerca de la justicia, la ley y las instituciones. *Acta Republicana*, 5 (5), 41-51. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara-Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades.
— (2005). *Virtudes cívicas, identidad y cultura política en México*. México: Universidad de Guadalajara.
Gwartney, J., Lawson, R. y Hall, J. (2014). *Economic Freedom of the World: 2014 Annual Report*. Vancouver: Fraser Institute.
INEGI (2015). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE).
Maliandi, R. (1991). Hacia un concepto integral de democracia. En K. O. Appel et al. (Eds.). *Ética comunicativa y democracia*. Barcelona, España: Crítica.
México Unido contra la Delincuencia (2013). *La seguridad pública en México de 2006 a 2012*. Recuperado de <http://mucd.org.mx/recursos/Contenidos/Estudiosycifras/documentos2/Seguri>

- dad%20Publica%20en%20Mexico%202006-2012.pdf
- Morris, S. D. (2011). Mexico's political culture: The unrul of law and corruption as a form of resistance. *Mexican Law Review, III* (2). México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Jurídicas.
- Muñoz López, T., Hernández Cueto, J. L. y Mancillas Flores, N. T. (2011). Razonamiento moral, género y confianza en las instituciones. 11 Congreso Internacional Retos y Expectativas de la Universidad. Tabasco, México: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, octubre.
- Rawls, J. (1995). *Liberalismo político*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Rest, J. (1994). *Moral development in the professions. Psychology and applied ethics*. New Jersey, Estados Unidos: Taylor & Francis.
- Transparency International (s/f). *Índice de Percepción de la Corrupción 2015*. Recuperado de http://transparencia.org.es/wp-content/uploads/2016/01/tabla_sintetica_ipc-2015.pdf
- Universidad Nacional Autónoma de México-UNAM e Instituto Nacional Electoral-INE. (2011). Segunda Encuesta Nacional de Cultura Constitucional. México: Autores.
- World Justice Project-WJP. (2014). *The rule of law Index 2014 report*. Washington DC, Estados Unidos: Autor.
- World Values Study Group. (s/f). *World Values Survey 2010-2014*. Recuperado de <http://www.worldvaluessurvey.org/WVSContents.jsp>

LA REPRESENTACIÓN DEMOCRÁTICA EN CRISIS: APUNTES PARA LA COMPRENSIÓN DE LAS TRANSFORMACIONES SOCIOPOLÍTICAS EN MÉXICO

PAULINA MARTÍNEZ GONZÁLEZ

I INTRODUCCIÓN

La importancia de la representación como principio y como procedimiento radica en que es el medio a través del cual es posible alcanzar los valores fundantes de la democracia¹ –a libertad y la igualdad políticas– y es la expresión de prerrogativas centrales de la ciudadanía liberal: los derechos de votar y ser votado. Además, la representación asegura que los gobiernos y los Estados trabajen en favor de los intereses de los grupos e individuos que componen una comunidad política plural. Desde luego, este mecanismo no opera de manera aislada, se requieren ciertas condiciones sistémicas, institucionales y culturales para su buen funcionamiento: por ejemplo, la existencia de un espacio público activo e incluyente sostenido por el consenso y la vigencia del estado de Derecho. Por estas razones cuando la representación es débil, la democracia pierde su sentido y legitimidad.

En los siguientes párrafos se mostrarán algunos indicadores que muestran que la representación es una de las fuentes de crisis de las democracias liberales contemporáneas, específica-

RESUMEN: En este artículo se expone una crítica de la efectividad de la representación política en la democracia mexicana. Se propone que la crisis de legitimidad que atraviesa la representación a través de los partidos políticos no es solamente un asunto de diseño institucional, ya que pone en evidencia problemas más profundos que aluden a una crisis sistémica. En esta línea, se plantea que la persistencia del autoritarismo tiene un peso muy importante para desincentivar la participación ciudadana pero se muestran evidencias del fortalecimiento de la agencia de los mexicanos. Así mismo, se afirma la necesidad de re-significar la política y la transformación de las interacciones entre ciudadanos-Estado; y se argumenta la pertinencia de comprender las dinámicas al interior de los espacios públicos en los que se reproducen relaciones sociales con base en el reconocimiento y la pluralidad. Finalmente se propone que a través de estos espacios es posible reformular la el sentido de la representación y dignificar la política.

PALABRAS CLAVE: Democracia, representación, espacio público, pluralidad.

ABSTRACT: In this article there is exposed a critique of the efficiency of the political representation in the Mexican democracy. He proposes that the crisis of legitimacy that crosses the representation across the political parties is not only a matter of institutional design, since it puts in evidence problems deeper that they allude to a systemic crisis. In this line, one raises that the persistence of the authoritarianism has a very important weight to discourage the civil participation but there appear evidences of the strengthening of the agency of the Mexicans. Likewise, steadies itself the need to re-mean the politics and the transformation of the interactions between citizens-State; and the relevancy is argued of understanding the dynamics to the interior of the public spaces in which social relations are reproduced by base in the recognition and the plurality. Finally he proposes that across these spaces it is possible to re-formulate her the sense of the representation and to dignify the politics.

KEY WORDS: Democracy, representation, public space, plurality.

PAULINA MARTÍNEZ GONZÁLEZ es profesora investigadora del Departamento de Estudios sobre Movimientos Sociales del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades-UdeG.

1 Aquí me refiero a la democracia liberal. Como sabemos, existen una diversidad de concepciones de democracia que se fundan en otros valores.

mente se apuntan datos sobre México y América Latina.

La Encuesta Nacional sobre Cultura Política y Prácticas Ciudadanas (ENCUP) realizada por la Secretaría de Gobernación en 2008, reveló que solamente 11% de los encuestados consideraba que “los diputados y senadores toman en cuenta los intereses de la población para elaborar las leyes”, mientras que 49% señaló que se atiende a “los intereses de los propios diputados y senadores”. La ENCUP 2012 reportó que únicamente 14.15% de los mexicanos opinan que “al elaborar las leyes los diputados toman en cuenta los intereses de la población”. Por su parte, el Informe Latinobarómetro 2011 destacó que en América Latina, en 14 de los 18 países ha disminuido la percepción de que los gobiernos democráticos “gobiernan para el bien de todo el pueblo”, en contraste, la mayoría opinó que “se gobierna para los grupos poderosos”. En el caso mexicano, solo 22% consideró que “se gobierna para todos”. En el Informe País sobre la calidad de la ciudadanía en México, 2014, se encontró que una gran parte de los mexicanos considera que los políticos no tienen interés por sus representados. Frente a la afirmación: “los ciudadanos son importantes para los políticos”, solo 2% está “muy de acuerdo” y 11% “algo de acuerdo”; 50% está “muy en desacuerdo” con la frase y 22% está “algo en desacuerdo”. Es decir, cerca de tres cuartas partes de la población opina que no son importantes para los políticos. Con relación a la pregunta: “¿cree que la gente como usted tiene influencia sobre acciones de gobierno?”, los porcentajes fueron los siguientes: 3.76% está “muy de acuerdo”; 9.10% “algo de acuerdo”; 13.95% “ni de acuerdo ni en desacuerdo”; 20.68%, “algo en desacuerdo”; 50.17% “muy en desacuerdo” y 2.33% “no sabe” o no contestó. En suma la mayoría de los mexicanos considera que los políticos no se interesan por ellos y que no tienen posibilidades

de influir en el gobierno. En 2016, el Informe Latinobarómetro reportó que 22% de los latinoamericanos considera que “se gobierna para todo el pueblo” y 73% cree que “se gobierna en beneficio de unos grupos poderosos”. En México, solo 18% de los ciudadanos opinó que se “gobierna para el bien de todo el pueblo” y 76% que “el país está gobernado por unos cuantos grupos poderosos en su propio beneficio”. Sin duda, estos resultados indican más de un problema susceptible de ser analizado, pero de momento interesa recuperar que los datos indican que la población identifica la ausencia de comunicación entre la clase política y los ciudadanos, y que es consciente de la falta de representación de sus intereses por parte de las autoridades en el gobierno.

Por otra parte, es importante revisar algunos indicadores en relación con los partidos políticos. Aunque en México las recientes reformas políticas han permitido la participación de candidatos independientes en los procesos electorales, los partidos predominan como el medio a través del cual se ejerce el derecho a ser votado y para acceder a cargos gubernamentales en los tres niveles de gobierno.² El papel de los partidos -y eventualmente de los candidatos independientes- es fundamental para la democracia liberal, ya que son los intermediarios entre la sociedad civil y el Estado. Los partidos son los encargados de “traducir” las expectativas de los grupos e individuos en proyectos políticos o políticas de Estado. En ese sentido, los partidos se enfrentan al reto de mejorar sus estrategias para *representar intereses y traducir expectativas*. Así mismo, los partidos tienen la encomienda de promover la cultura democrática y funcionan como canales para la interlocución entre la pluralidad de grupos en el espacio público. Es por

ello que conviene detenerse a conocer las opiniones de la población al respecto.

La ENCUP de 2008 mostró que a 3.9% de los mexicanos los partidos políticos “le inspiran mucha confianza”; a 19.5% “algo” de confianza; a 35.8% “poca”, y a 35.6% “nada”. Para 2012, la Encuesta encontró que a la pregunta de “en una escala de 0 a 10 donde 0 es nada y 10 es mucho, ¿qué tanto confía en los partidos políticos?”, 13.89% asignó una calificación de 0 puntos; es decir, ninguna confianza. Los porcentajes más altos fueron: 18.37% que otorgó una puntuación de 5 y 14.26% que calificó su nivel de confianza con 6 puntos. Finalmente 2.39% declaró tener mucha confianza en los partidos políticos (10 puntos). Estos datos muestran que predomina la desconfianza hacia los partidos. Por último, el Informe Latinobarómetro 2016 apunta que en la región solamente 17% de la población tiene “muchas y algo” de confianza en los partidos políticos.

Veamos algunos indicadores sobre la valoración de la democracia. La ENCUP 2008 mostró que 53.9% de los mexicanos dijo estar de acuerdo en que “la democracia es preferible a cualquier otra forma de gobierno”, mientras que 20.9% no estaba de acuerdo con esa afirmación. En 2012, la ENCUP encontró que para 58.11% de los mexicanos “la democracia es preferible a cualquier otra forma de gobierno”, mientras que 21.3% consideró que “en algunas circunstancias un gobierno autoritario puede ser preferible a uno democrático”. El Informe País sobre la calidad de la ciudadanía en México, 2014 registró que 53% opinaba que “la democracia es preferible”; 23% afirmó que “algunas veces se prefiere un sistema autoritario”, y 18% dijo que “da lo mismo un sistema democrático u otro”. Aunque en términos generales poco más de la mitad de los mexicanos se pronunciaba a favor de la democra-

► 2 La representación proporcional y la asignación directa en cargos públicos.

cia, destaca que 41% podría aceptar un gobierno autoritario, lo que podría interpretarse como un retroceso en la trayectoria de democratización en México. En 2016 las opiniones negativas se incrementaron. De acuerdo al Latinobarómetro 46% de los mexicanos está “muy de acuerdo y de acuerdo” con la siguiente afirmación: “no me importaría que un gobierno no democrático llegara al poder si pudiera resolver los problemas económicos” y 50% está en “desacuerdo y muy en desacuerdo” con la proposición de que “la democracia permite que solucionemos los problemas que tenemos”. A partir de estos datos podríamos indagar a profundidad qué factores generan las opiniones desfavorables, así como las implicaciones del mal funcionamiento de la representación en la participación política de los ciudadanos a través de las vías institucionales, pero por ahora conviene centrar la atención en el hecho de que exponen que la democracia y en particular los partidos políticos no cuentan con un apoyo significativo de la población. Este descrédito puede conducir por lo menos a dos escenarios que algunos autores ya han anticipado: *el retorno de gobiernos autoritarios o la superación del liberalismo a través de la reorganización democrática de la sociedad y sus instituciones. En este trabajo se explora la segunda posibilidad.*

DIGNIFICAR, RECUPERAR LA POLÍTICA

En los párrafos precedentes se presentaron algunos indicadores que sugieren que la democracia en México se encuentra en un momento crítico y que la representación presenta graves dificultades como mecanismo y como principio. En este apartado se describirán críticas al liberalismo formuladas por investigadores del ámbito de lo político. Estas reflexiones coinciden con la necesidad de recuperar el espacio público, de reformular el sentido

de la política y de mantener valores y procedimientos democráticos que resulten pertinentes.³

Como es de suponer, entre quienes analizan las dificultades y limitaciones de la democracia hay una gran variedad de posiciones teóricas y normativas, no obstante, entre algunos pensadores destacados existe un consenso en torno a la pertinencia de las siguientes estrategias:

- a) La transformación de las democracias es necesaria, pero es conveniente conservar –y reformular– principios y procedimientos liberales.
- b) La participación política es insuficiente, es importante que la población forme parte activa en la toma de decisiones colectivas.
- c) Una participación nutrida y ampliada –más allá del acto de votar– podría subsanar las deficiencias e incluso dar lugar a nuevas formas de hacer política.
- d) Los partidos políticos pueden operar como mediadores entre las expectativas sociales y la actividad de gobierno, y como portavoces de proyectos políticos capaces de cohesionar distintas orientaciones políticas.
- e) Es necesario replantear los fines y el sentido de la política.

La relevancia de las estrategias descritas radica en el hecho de que no solamente han sido planteadas desde el campo científico, sino especialmente porque son demandas y proyectos de distintos grupos, movimientos y organizaciones sociales. Para profundizar en dichas proposiciones en esta parte se reseñarán fundamentalmente las aportaciones de Hanna Arendt y en menor medida se recuperan aportes de otros autores

que comparten –con matices– puntos de vista.

Es interesante mencionar que ya en la segunda década del siglo xx, Arendt (2008) mostró su preocupación por un fenómeno que cada vez cobra un mayor peso a la luz de los resultados de los procesos de democratización que se han experimentado a lo largo del siglo pasado. En aquel entonces alertó sobre la pérdida de “sentido” de la democracia como un horizonte de futuro sobre el cual muchas generaciones depositaron sus esperanzas en el contexto de gobiernos autoritarios. En efecto, en el imaginario social, la democracia representaba el ejercicio pleno de derechos y libertades; sin embargo, diversos estudios indican que estas expectativas aún no son una realidad para las mayorías (no solo en los países periféricos; en los países centrales también se registra la pérdida de derechos y libertades).⁴ Hoy en día, los ciudadanos han perdido la confianza en la democracia, en las instituciones e incluso en los procedimientos. Sin embargo, vale la pena revisar los planteamientos que apuntan hacia la recuperación de la política como un medio para alcanzar el bienestar y las libertades individuales y colectivas.

En esa línea la misma Arendt (2008) reflexionó sobre los valores que subyacen a la política democrática. Por ejemplo, ella consideraba que si bien la “amistad” es un lazo preciado en la esfera privada, tiene una gran importancia para el ámbito público. Desde su perspectiva la amistad es la capacidad de “abrirse a los demás”, de “mostrarnos” tal y como somos, en una comunicación libre y abierta. La amistad pública se vincula con la idea de *pluralidad* y con la política misma, incluso *la política es pluralidad*: un solo hombre es impotente, su visión de la realidad es tan restringida como

► 3 Es necesario aclarar que los autores y argumentos se seleccionaron en función de la hipótesis de este trabajo.

4 Véase Waquant (2007); Salama (2006), entre otros.

se le presenta a él mismo, en cambio “la política se basa en el hecho de la pluralidad de los hombres” (p. 132). Por eso, la comprensión del mundo requiere de todos los puntos de vista posibles, precisa de ese espacio donde los hombres comparten sus visiones y forman alianzas. Sin la amistad política no existiría dicho *espacio común*, no habría política y no habría mundo, porque el mundo aparece donde los hombres hablan sobre él (Arendt, 2008).

En esa línea, el individuo no tiene ninguna relevancia política, pues el mundo (la realidad) se construye en la medida en que se habla de él en el espacio público y *la realidad solo puede producirse en la diversidad*.⁵ Este argumento es recurrente en la obra de la autora, quien considera que “una vida reclusa en lo privado es parecido a la “barbarie” (Arendt, 2008: 23). Desde su punto de vista, al “hacer el mundo” mediante el diálogo, lo humanizamos y al mismo tiempo aprendemos a ser humanos, de manera que las instituciones (como los Estados nacionales, los gobiernos, los partidos, entre otras) que impiden la libertad para discurrir de manera activa aniquilan la política y reducen la vida a un estado de inhumanidad. Por otra parte, la amistad tiene que ver también con las ideas de esta pensadora acerca de las fuentes y el sentido de las leyes. La importancia de la ley consiste en que surge del espacio entre los hombres, “una ley es algo que une a los hombres entre sí y que tiene lugar mediante una acción violenta o un dictado sino a través de un acuerdo y un convenio mutuos” (Arendt, 2008: 205). La ley debe perder el halo trascendente que la convierte en algo que se sitúa por encima de los hombres, ya sea por designio divino o por obligación moral; por el contrario, debe ser el resultado de *la acción concertada, la materialización de las alianzas, los acuerdos y las promesas mutuas*. Arendt (2004) admiró la revolución de independencia de los

estadounidenses porque en su opinión demostró la voluntad de los confederados de suscribirse a un acuerdo que refrendaba sus compromisos. Es por eso que propuso que las constituciones solo pueden cumplir su función vinculante en tanto que los hombres se adscriben a ella voluntariamente con la conciencia de que es un producto humano. De otra manera, los mandatos de la ley deberían ser legitimados en nombre de valores o metas supremas que tienen existencia propia. En esa línea, algunas propuestas críticas caminan por senderos paralelos. Por ejemplo, Castoriadis (1996) señala que el hombre solamente puede ser libre si participa directamente en la formulación de las leyes; es decir, también supone desnaturalizar las normas como “algo ya dado”. Antes de continuar es importante aclarar que estas coincidencias deben tomarse con cautela, pues Castoriadis pensaba la democracia en un sentido más radical, incluso, fue un crítico de Arendt. Lo que interesa destacar es que ambos proponen el encuentro de los ciudadanos en el espacio público a fin de discutir, acordar, formular y asumir normas vinculantes.

Volviendo a Arendt, al contrario de las concepciones limitadas de la democracia,⁶ esta filósofa tenía una clara conciencia de la complejidad de la política; al respecto, veía con preocupación su reducción como un simple medio para garantizar la reproducción de la vida, como justificación para desaparecer a los pueblos en las guerras de exterminio, o como un camino para alcanzar la libertad. Para ella, esos objetivos implican la muerte de la política. En contraste con las opiniones de Aristóteles, Arendt sostenía que el hombre es por naturaleza apolítico, pues la política solo puede nacer en el espacio “entre los hombres”; es decir, fuera del sujeto individual y solamente *a través de la libertad de hablar y la*

libertad de movimiento puede construirse el espacio común. De esta manera se entiende que la libertad aparece en el espacio público y al mismo tiempo es su condición. Es por eso que desde su perspectiva la libertad es el sentido de la política, no su fin. En otras palabras, sin un espacio público en el que sea posible ejercer la libertad no hay posibilidades de que se constituya lo propiamente político. Cabe mencionar que su manera de concebir la libertad surgió de sus investigaciones acerca de la propensión de los Estados totalitarios a obligar a la población a permanecer en la esfera privada. De hecho, en su opinión algunos de los males sociales más crudos como la violencia se deben a la pérdida del sentido de la política. Arendt alude al hecho de que, si bien los Estados modernos tienen la función de proteger la libertad mediante el uso legítimo de la violencia, con frecuencia se han convertido en lugares para ejercerla con la finalidad de dominar e incluso, eliminar al otro. Esto representa un peligro para la política porque tiende a difundir la confusión de que la violencia es poder, cuando en realidad no pueden ser equiparables, pues la única fuente de poder es la pluralidad, donde los hombres actúan en conjunto de manera voluntaria (Arendt, 2008). Incluso, la fuerza o la violencia, por más grandes que sean, nunca podrán sustituir al poder (Arendt, 2001: 33). Cuando se usa la política para destruir *la cosmovisión o la existencia del otro, muere una parte del mundo y la política misma se destruye* (Arendt, 2008). Debemos reconocer la actualidad de estos planteamientos en el contexto del notable incremento de la violencia en México por parte de organizaciones criminales e incluso de la que ha sido ejercida por instituciones del Estado en contra de ciudadanos, no solo en el caso mexicano, sino también el de algunas culturas indígenas de América

► 5 Las cursivas que se observan a lo largo del texto son mías.

6 Por ejemplo aquellas que se concentran únicamente en los procedimientos.

Latina, movimientos sociales y de los amplios segmentos sociales marginados a quienes se les ha silenciado históricamente incluso en las democracias “consolidadas” (Santos, 2006).

Siguiendo con Arendt (2004), el poder solamente puede constituirse entre los hombres en acuerdo, alude que algunas experiencias revolucionarias han dejado tras de sí la lección de que solo cuando se forma un nuevo poder –que después se transforma en un nuevo constituyente–, se puede decir que se ha alcanzado el triunfo.

En este punto me gustaría hacer un paréntesis para situar el pensamiento de Arendt en la discusión actual sobre el futuro de las democracias. Para algunos autores es posible mejorar la calidad democrática mediante reformas graduales en las instituciones y normas existentes, pero otros apelan a transformaciones profundas que impliquen cambios en el contrato social mismo (Santos, 2009). Desde mi punto de vista, los planteamientos de Arendt, lejos de ser una defensa del liberalismo, no solo son críticos, incluso son revolucionarios. La democracia pensada en sus términos apunta hacia a la politización del sujeto mediante el abandono –temporal– del espacio privado para participar en lo público y de esta manera alcanzar la libertad. Además, para ella la deliberación se nutre de la pluralidad y debe realizarse activamente en el espacio público. De ello se puede inferir que la democracia no puede ser algo acabado, sino un proceso en constante transformación.

En el mismo sentido, desde el pensamiento crítico latinoamericano, Dussell (2006) afirma que el poder es constituido por el conjunto de sujetos que forman parte de la sociedad; es decir, la fuente del poder proviene de la acción consciente de individuos quienes delegan en los representantes populares la toma de decisiones. Sin embargo, para Dussell en actualidad el poder se encuentra “fetichizado” en la medida en que representantes y

representados han “olvidado” de dónde proviene el poder y se han generado una distancia y desconfianza mutuas. Dussell (2006) sugiere que mediante la toma de consciencia es posible restablecer la comunicación, mejorar los mecanismos de representación y el funcionamiento de la democracia con una participación activa de los ciudadanos. El autor no ignora los problemas de las democracias latinoamericanas como la corrupción, las desigualdades y los diferentes tipos de violaciones a los derechos humanos (incluso los de la naturaleza como sujeto de derecho), y considera que como todo orden social es resultado de la acción humana, a través de la toma de consciencia, la desfeticización del poder y la participación es posible evitar las “carencias” –injusticias– y alcanzar la libertad y felicidad.

Volviendo a Arendt, me gustaría reiterar su convencimiento de que la política es digna de pensarse y vivirse porque realiza la libertad y enriquece al mundo. En su opinión una manera de re-significarla es a través de la recuperación del sentido original de los conceptos clásicos. Por ejemplo, la idea de que la comunidad política –espacio público– es el medio a través del cual una colectividad puede alcanzar la trascendencia. Si bien reconoce que los términos “libertad”, “justicia” y “felicidad pública” han perdido su sentido, apela a la capacidad de los hombres para pensar y juzgar sin recurrir a los viejos criterios, de iniciar nuevos caminos, *de dotar de nuevos contenidos a la democracia*. Argumenta la importancia de politizar la vida social con base en la libertad de pensamiento, de comunicación y de acción. Vale la pena notar que sus reflexiones se alejan del individualismo metodológico e incluso del liberalismo, tradiciones para las que el bienestar, desarrollo y realización del individuo son las preocupaciones

centrales. Por el contrario para Arendt *el ser humano particular no es la meta de la política, sino la pluralidad de los hombres que conforman el espacio público. El individuo no queda subsumido por la colectividad*, pues una de las dimensiones de la política es la persona libre que actúa, pero solo puede ser objeto de la política cuando sale al mundo, interactuando y constituyendo el espacio común.

Por su parte, Chantal Mouffe representa una crítica de la democracia deliberativa, pero coincide con los autores reseñados respecto de la necesidad de un cambio de dirección y significados de la democracia. Mouffe (2007) sostiene que la política debe pensarse a partir de la perspectiva del conflicto y argumenta que el liberalismo se caracteriza por *intentar homogeneizar los valores e intereses de los ciudadanos*; es decir, se busca eliminar el conflicto que es inherente a la condición humana. Afirma que el conflicto no es un asunto que pueda resolverse solamente mediante el diálogo porque tiene que ver con relaciones de poder, incluso para ella el conflicto no tiene una connotación peyorativa ni amenaza la democracia dado que esta cualidad de las relaciones humanas obliga a ejercer la política y transformar el orden social. En primer término propone trascender la dicotomía clásica “amigo/enemigo” y con ello, la idea de los antagonismos que pueden dar lugar a la violencia y tentativas de aniquilar a los oponentes. En su lugar, propone el “agonismo” como la actitud que admite el conflicto y las diferencias en las relaciones sociopolíticas. El agonismo permitiría la existencia de proyectos políticos distintos que podrían competir en el marco de un consenso sobre las reglas del juego democrático. En definitiva, desde su punto de vista no se trata de eliminar la pluralidad de proyectos al desaparecer al “enemigo”.

► 7 Estos valores tienen distintas connotaciones en la teoría y filosofía políticas. En este texto interesa recuperar la noción de “pluralidad” y “espacio público”.

Esta pensadora concluye que tras la caída del muro de Berlín en Europa hay un predominio del modelo liberal de democracia y la inexistencia de proyectos políticos alternativos. Argumenta que en el caso de ese continente, la igualdad y la soberanía popular se han subordinado a valores como el respeto a los derechos humanos y el Estado de derecho. Incluso encuentra que *la interpretación neoliberal de la tradición liberal se ha vuelto hegemónica* (Mouffe, 2012). Frente a esto propone recuperar los proyectos políticos que se desarrollan en América Latina; considera que los países latinoamericanos no tendrían por qué insistir en “occidentalizar” sus democracias en el sentido europeo, es decir, renunciando a la igualdad y la soberanía del pueblo. Es importante destacar que reconoce que algunos países de América Latina mantienen principios y procedimientos liberales pero al mismo tiempo ensayan maneras de re-articular la soberanía popular. En ese sentido, podemos aludir a las exigencias ciudadanas, de organizaciones, movimientos sociales y comunidades que demandan participar en la toma de decisiones respecto de la vida pública o de los problemas más acuciantes, *como lo son la violencia, los problemas ambientales, las migraciones forzadas y la pobreza*. Finalmente, Mouffe (2012) no rechaza la existencia Estado pues considera que puede jugar un papel fundamental en la reformulación democrática y sostiene que los partidos políticos, como parte de la sociedad, podrían coadyuvar para lograr un modelo agonístico de la política.

Santos (2006) afirma que las políticas neoliberales van en detrimento de los derechos sociales y en general del modelo benefactor que de alguna manera logró mediar entre los principios del mercado, el Estado y los de la comunidad –entendida como el interés general o el bien público–. Considera que el Estado ha cedido ante las presiones del capitalismo y el principio del mercado se ha impuesto sobre la comunidad.

Esto ha dado lugar al deterioro de las clases medias. Santos (2006) considera que los nuevos y viejos excluidos entraron en una situación de “estado de naturaleza”, en el sentido de que han dejado de ser parte del contrato social. Bajo este argumento propone la existencia de fenómenos: el “poscontractualismo” que denota la pérdida de derechos de aquellos que alguna vez estuvieron integrados en el Estado de bienestar, o el “precontractalismo”, que es la condición de los sectores que han permanecido sistemáticamente fuera del Estado de bienestar, como son los indígenas, los indigentes, las minorías étnicas y las mujeres. Desde su perspectiva, la solución a la crisis es la reformulación del Estado como “novísimo movimiento social”. Con ello se refiere a *la descentralización del poder político del Estado para dar lugar a la participación del Tercer Sector (organizaciones no gubernamentales) y de movimientos sociales*. De esta manera se confrontarían y se llevarían al consenso distintos proyectos que incluyan concepciones alternativas a la democracia liberal y al modelo occidental del derecho. Así mismo, el Estado seguiría jugando un papel central pues fungiría como garante de que dicho espacio público funcione bajo principios democráticos. Por otro lado, el investigador afirma (Santos, 2015) que el continente europeo es el que logró concretar históricamente el modelo democrático de una manera más consistente, pero hace hincapié en que su fracaso se debe a que el neoliberalismo la ha “contaminado” de manera que los derechos sociales, el rechazo al Estado social (o de bienestar), la privatización de la educación, la salud, etc. Así mismo, apunta que la sociedad perdió espacios de participación y deliberación. Considera que existen proyectos políticos alternativos, como en el caso de los “indignados” de España, pero que no han logrado pasar de la protesta a la práctica política y sugiere que es necesario que los

grupos de izquierda reformulen sus planteamientos originarios a fin de librar los dogmatismos y las fracturas. Desde su punto de vista, es posible que en América Latina se consoliden proyectos alternativos con base en la experiencia de países en los que se busca la redistribución del ingreso y la justicia social como en el caso de Bolivia y Ecuador, aunque reconoce que aún existen ambigüedades en términos de su posición frente al capital.

Por su parte Streek (2011) afirma que en el marco de las democracias contemporáneas, los mercados e instituciones financieras internacionales exigen no solo los gobiernos sino también que los ciudadanos se comprometan a la reproducción del capital y al equilibrio presupuestario mediante las ya conocidas políticas de “austeridad”. Así mismo, exigen que los partidos políticos de los países de la periferia asuman estas políticas ajustando sus proyectos a dichas condiciones. Es por ello que los partidos no ofrecen alternativas reales, situación que puede conducir al abstencionismo electoral, a revueltas populares o al retorno de gobiernos populistas. En esta misma línea, Andrea Greppi (2006) coincide que el mal funcionamiento de las democracias puede dar lugar al regreso de los autoritarismos. Afirma que el aparente consenso democrático revela en realidad un estado de desconcierto, al cual califica como un “estancamiento por dispersión” que se refleja en la producción de una variedad de propuestas, tanto en términos teóricos como en el plano de las reformas constitucionales, pero en su opinión ninguna representa una alternativa efectiva. Reconoce la importancia de valores propios del republicanismo y la democracia radical como son la justicia social, la cooperación y compromiso cívicos. Además, enfatiza el “giro deliberativo” que han tomado la mayoría de las concepciones o modelos democráticos. En otras palabras, *confirma que la participación y la deliberación están cobrando gran*

importancia en la teoría política. No obstante, reitera que es urgente justificar por qué la democracia es la mejor forma de gobierno y para ello invita a la reflexión sobre sus principios “fundantes”, pues afirma que ese es el punto de partida desde el cual se le puede dotar de nuevos significados. Tanto Streek (2001) como Greppi (2006) – entre otros– advierten que la falta de mecanismos de representación y de proyectos políticos alternativos pueden dar lugar al retorno de gobiernos autoritarios. Incluso, Greppi no descarta el resurgimiento de las dictaduras en América Latina.

Estas afirmaciones pueden contrastarse con datos de la ENCUP. En efecto, en 2013, 23% de la población opinó que “en ocasiones es preferible un gobierno autoritario”. No podemos atribuir solamente a las deficiencias de la democracia señaladas arriba esta posición, pues existen otros factores que pueden influir, por ejemplo el notable incremento de la violencia. Sin embargo, una diversidad de problemas, incluso la violencia, pueden disminuir mediante la reformulación de la relación entre los ciudadanos y las instituciones estatales. En ese sentido, la representación puede y debe dejar de ser un mecanismo “vacío”. De la misma manera, algunas instituciones y principios liberales son valiosos, pues la experiencia ha demostrado que pueden funcionar como “catapultas” para el establecimiento de nuevos derechos –individuales y colectivos– que abonan a la representación de la pluralidad social. Así mismo, es posible reformular el papel de los partidos de manera que dejen de ser entidades carentes de referencias de lo social y se reencuentren con la ciudadanía.

En suma, estos autores apuntan que la democracia precisa ser reformulada no solo en términos de sus procedimientos, sino de su sentido mismo. Algunas de sus propuestas que nutren este trabajo son : la conformación de *espacios públicos* para la deliberación

de proyectos políticos que expresen las diferentes visiones del mundo; la promoción de valores como la “amistad política”; la dignificación de la política como una forma de vida que nos humaniza y que enriquece el mundo mediante la práctica del diálogo libre desde la *pluralidad*; la legitimización e incorporación de nuevos derechos; el reconocimiento del conflicto y la formulación de acuerdos básicos para la confrontación agonista de proyectos políticos, y la descentralización del poder. Hemos visto que existen evidencias de que los autoritarismos no son problemas del pasado, por el contrario, los investigadores advierten sobre el riesgo que corren las sociedades donde la democratización no cumplen con las expectativas mínimas de la población.

Hasta ahora se abordaron propuestas para la reconstitución de la democracia; sin embargo estos planteamientos no sugieren *de qué manera* se pueden alcanzar estos ideales. Específicamente desarrollaré algunas reflexiones en torno a la posibilidad de avanzar en la constitución de espacios públicos agonistas, la incorporación de la pluralidad, la descentralización del poder y la recuperación de la representación. Sin embargo, antes de continuar, es importante recordar que la hipótesis que se asume en el texto afirma que “la conformación de espacios públicos, la resignificación de la política y de la representación son procesos importantes para la democratización del orden social, pero *dependen de la modificación de las relaciones sociales y la apropiación de valores que persiguen el bienestar colectivo*”.

ESPACIOS PÚBLICOS PLURALES: ALTERNATIVAS PARA RE-SIGNIFICAR LA REPRESENTACIÓN

Es importante dejar claro que aquí se asume el carácter multidimensional del problema y la complejidad de las sociedades contemporáneas. La heterogeneidad de identidades, for-

mas de organización, cosmovisiones, proyectos, intereses, ideales, utopías y conocimientos obliga a buscar la constitución de normas y acuerdos que orienten la acción social, en especial la que se encamina al bienestar colectivo. Sin embargo, uno de los grandes retos es reconocer y promover la pluralidad y admitir la presencia del conflicto sin intentar anularlo; es decir, la transformación de las sociedades y sistemas políticos tendrían que pasar por la formulación democrática de normas vinculantes.

Por otro lado, además de las aportaciones que se presentaron antes, el horizonte de la discusión es mucho más amplio de lo que se ha dicho: nos encontramos en un momento en el que se expresan una variedad de preguntas planteadas desde diferentes ópticas y niveles de complejidad. Para los fines de este trabajo se discutirán dos preocupaciones que cada vez cobran una mayor relevancia entre académicos, en organizaciones y en movimientos sociales. Una de ellas se refiere a las estrategias que pueden dar lugar a ordenamientos sociopolíticos distintos al liberalismo; la segunda, a las vías adecuadas para sustituir el capitalismo. Naturalmente respecto de estos asuntos se han suscitado aportaciones teóricas y empíricas de gran riqueza. Sin duda sería muy interesante presentar en otro momento una descripción detallada. Por ahora me voy a referir de manera general a estos problemas para tomar una posición.

Algunos autores afirman que los cambios vendrán al trascender la economía capitalista y la democracia liberal y apoyan la recuperación de conocimientos, identidades y proyectos locales (Santos, 2004). El mismo autor ha planteado la recuperación de valores como la cooperación y la solidaridad, la urgencia de otorgar prioridad a la dignidad humana frente a los imperativos del capitalismo y la implementación de mecanismos que promuevan la participación y delibera-

ción como complementos –necesarios– para la representación (Santos, 2006). Considero que existen evidencias que muestran la vigencia de las proposiciones de Santos. En esa línea sabemos que el capitalismo es un sistema insostenible –tanto en términos sociales como ecológicos–. Las consecuencias de la reproducción del capital visibilizan la urgencia de poner en marcha (o en su caso potenciar iniciativas ya existentes) una economía sustentable que sustituya las relaciones de dominación por relaciones de cooperación –entre humanos y con la naturaleza–, que asegure el bienestar colectivo, la conservación de la diversidad biológica y que privilegie el valor de uso sobre el valor de cambio. En otras palabras, habría que modificar por un lado los paradigmas que subyacen al capitalismo, así como las formas de producción, distribución y consumo.

Otros, como Zibechi (2006, 2008) afirman que la vía para reemplazar al capitalismo y la democracia liberal es la eliminación del Estado mediante la “dispersión” del poder hacia localidades auto-reguladas. Al respecto considero que esta manera de pensar el cambio debe analizarse con detenimiento pues podría dar lugar a profundizar la brecha que nos separa como habitantes del mundo. Debo insistir en que no se trata de aniquilar la heterogeneidad, sino de vincular a la sociedad plural bajo principios importantes para la mayoría, como pueden ser la protección y búsqueda la dignidad de la vida en sus diferentes manifestaciones, la paz, el reconocimiento y la equidad. En la misma línea, concuerdo en que es pertinente buscar la descentralización del poder –concentrado por el mercado y el Estado– pero mediante mecanismos que eviten la atomización de la sociedad, que tiendan puentes significantes y que ayuden a fortalecer lazos de solidaridad y compromiso con el bienestar colectivo.

Por último, aquí se asume una posición crítica del Estado. No son

pocas las voces que desde hace al menos cuatro décadas apuntan al debilitamiento del Estado benefactor y de su “secuestro” por parte del mercado. A estos señalamientos se suma el hecho de que los Estados nacionales no han logrado representar la pluralidad de la sociedad –especialmente en países multiétnicos–, ni promover una identidad colectiva con base en el reconocimiento y el compromiso con lo “común”. En el caso mexicano, su deterioro se verifica también por el incremento de la criminalidad y de la violencia estatal orientada a contener las protestas sociales. En este contexto, los gobiernos representan escasamente los intereses de la población y contribuyen al debilitamiento del Estado, institución que debería garantizar un mínimo de bienestar. Todo esto obliga a cuestionarnos no sólo sobre sus funciones, sino también sobre sus principios fundantes. De hecho, estos problemas han suscitado debates y propuestas que enfatizan reformas o la sustitución del Estado burgués por nuevas formas de organización sociopolítica. Concuerdo con los investigadores que afirman que las crisis de las democracias tienen su origen, en buena medida, en el predominio del capital sobre el poder estatal. Sin duda, las preguntas en torno a la superación del capitalismo y el Estado nacional son discusiones relacionadas con los problemas de los que me ocupo en estas líneas, pero no se tratarán con mayor profundidad. Desde la perspectiva de este trabajo la constitución creativa y democrática de instituciones implicaría la apropiación

de los valores antes mencionados –confianza, reconocimiento, reciprocidad, equidad, solidaridad–, pero también la existencia de un mínimo de objetivos y proyectos comunes más allá de los problemas locales bajo una conciencia de interdependencia.

Por otra parte, existen otras condiciones que hay que tomar en cuenta para pensar los problemas de la representación en México: las relaciones patriarcales que aún forman parte de la tradición y de la vida cotidiana. En efecto, el caudillismo, el caciquismo, el corporativismo y el clientelismo son variaciones de las relaciones de dominación⁸ que se han orientado hacia el mismo fin: a la subordinación de los ciudadanos frente a los abusos de poder; a la continuidad de la corrupción e impunidad; y sobre todo a la negación sistemática de los derechos políticos, especialmente el derecho a tomar parte de las decisiones. En la misma línea, la inconformidad con las dos últimas elecciones presidenciales, la desconfianza en los partidos políticos y en los gobernantes, la insatisfacción con la democracia existente, la desigualdad económica y la pobreza en la que se encuentra cerca de la mitad de la población, aumentan la tensión y apuntan hacia una conflictividad latente. Pero es importante señalar que a pesar de esto y de la persistencia de la cultura patrimonial, los ciudadanos consideran que la democracia es la mejor forma de gobierno, la mayoría tiene una conciencia de derechos y está convencida de que la participación ciudadana es muy importante.⁹ Estos avances significativos, si bien todavía

► 8 En un trabajo previo, describimos las características de estas relaciones –caudillismo, caciquismo, corporativismo y clientelismo– desde una perspectiva histórica (Martínez y Hernández, 2013).

9 De acuerdo a la ENCUP 2012, 58.11% considera que “la democracia es la mejor forma de gobierno”; 77.73% de los mexicanos afirmó que los problemas de la sociedad “deben ser resueltos por el gobierno y la participación de los ciudadanos”. En la misma línea, ante la pregunta de si “¿el gobierno debe someter a votación de la ciudadanía las decisiones importantes?”, 55.98% dijo estar de “acuerdo” y 24.71% “muy de acuerdo”. Por último, 50.75% manifestó que ser ciudadano significa “tener

no se ha dado el paso de la crítica a la acción colectiva sostenida, son indicadores alentadores si tomamos en cuenta la larga duración de la cultura antidemocrática en el país. Por estas razones es factible que el orden político en México se transforme en una democracia incluyente, participativa, plural. Para profundizar en ello, considero que es importante reflexionar en torno a los siguientes argumentos:

1. La democracia es el autogobierno del pueblo. Sólo mediante la participación pacífica y libre –bajo un piso de justicia y equidad social– se pueden confrontar puntos de vista, tomar acuerdos y participar en la elaboración de leyes. Además es fundamental que los representantes populares actúen de acuerdo a las normas, es decir, que “manden obedeciendo”. La democracia mexicana requiere una reformulación profunda, pero *se puede partir de lo que ya existe: de los principios, procedimientos y pautas que contiene la Constitución Política*.
2. Las democracias contemporáneas se encuentran sujetas a condiciones estructurales: la economía y la cultura. Más que nunca la economía ha cobrado hegemonía y la reproducción del capital ha restado poder a los gobiernos. Las democracias se adaptan a las determinaciones del capitalismo y se encuentran con serios obstáculos para cumplir con sus atribuciones. Esta dependencia no es privativa de los gobiernos, también los partidos políticos están sujetos a esta dinámica.
3. A pesar de lo anterior, la transformación del orden sociopolítico es una realidad, no solamente una posibilidad. No se trata de cambios radicales sino de procesos de reformulación paulatina de las relaciones sociales que tienden a descentralizar el poder, a restituirlo a su lugar de origen, es decir, al conjunto de la comunidad política.

4. El desgaste de las instituciones estatales apunta a que los cambios deben provenir de la sociedad, específicamente de formas de interacción y valores preexistentes; la construcción de un nuevo orden social implica la extensión y profundización de relaciones sociales orientadas por la cooperación y la reciprocidad. Así mismo, es inherente a los espacios públicos democráticos –estatales o no estatales– la participación libre en la elaboración y toma de acuerdos vinculantes a partir de la pluralidad, la equidad y la inclusión. De esta manera es posible dignificar la política como una actividad que enriquece la vida y que promete un futuro común.
5. Los partidos y autoridades de elección popular tendrían que romper con la lógica de la dominación y someterse a la vigilancia de los grupos sociales a los que se representa. La existencia de elites en la política puede disolverse mediante mecanismos de rendición de cuentas que no dejen resquicios para la simulación. En ese sentido la impunidad y la corrupción deben ser objetivos primordiales para la construcción de instituciones que busquen el bienestar de los sujetos y las comunidades. Todo esto puede materializarse en la medida en que la sociedad se involucre activamente en la política. Los partidos políticos pueden ser intermediarios entre las redes preexistentes en la sociedad y las autoridades en el gobierno siempre y cuando se orienten por el principio de consideración mutua.
6. En las sociedades contemporáneas y en mayor medida en los centros urbanos, se ha exaltado e incluso arraigado el individualismo orien-

tado al consumo y a la racionalidad económica. No obstante, en barrios, ciudades medias y comunidades rurales persisten lazos que tienen más peso que los intereses individuales. Estos espacios e interacciones pueden potenciarse para descentralizar el poder y crear relaciones legítimas entre ciudadanos y representantes populares interesados en involucrarse en la democratización. Es importante destacar que no se trata “crear comunidad” en sentido abstracto, sino recuperar las experiencia social, re-significarla y potenciarla con miras al bienestar individual y colectivo.

7. A nivel local, la confianza, aunada al sentido de pertenencia y a la experiencia del mundo de vida común fortalece la cohesión y puede sentar las bases para la acción comunitaria. Los vínculos de confianza dentro de los grupos sociales facilitan la participación en asuntos públicos, ya sea para la resolución de problemas, la defensa de bienes considerados valiosos para todos, o la puesta en marcha de estrategias colectivas para el logro de intereses comunes. De la misma manera, la conexión entre redes propicia la formación de espacios públicos autónomos en el marco de la pluralidad.
8. En el caso mexicano existen estas condiciones, pero la democracia tiene características contrastantes. Desde una perspectiva de larga duración podemos observar que por un lado, la guerra de independencia no logró la integración ni la cohesión de la sociedad en torno a un sentido de pertenencia. Por el otro, la revolución contra la dictadura oligárquica de 1910 condujo a la conformación de una Constitución

derechos y obligaciones”, 12.99% afirmó que significa “poder votar” y para 14.63% “tener responsabilidades”. En otras palabras, poco más de la mitad de los mexicanos es consciente de que tiene obligaciones, pero también derechos, condición básica para el ejercicio de la agencia.

Política con un gran potencial para materializar la justicia social, la libertad y la democracia, sin embargo, la mayoría de la población se encuentra aún excluida de este contrato social. Efectivamente, en México persisten las exclusiones y las desigualdades étnicas, de clase y de género. Por otra parte, durante el periodo posrevolucionario, que se caracterizó por el autoritarismo del partido de Estado, se consolidaron prácticas antidemocráticas como el clientelismo, la corrupción y la impunidad. En la actualidad, a pesar de la alternancia política y otros logros democráticos, la cultura política de los mexicanos mantiene algunos de estos rasgos, pero la cultura no es homogénea ni estática. En algunos grupos se han incorporado valores democráticos y en otros han persistido espacios en los que predomina la deliberación, el consenso y la colaboración.

9. *Son esos espacios sociales en los que se tejen las relaciones sociales con base en la reciprocidad, el reconocimiento, la solidaridad y la confianza los que tienen el potencial de reforzar la cohesión social, de re-crear la "comunidad" y de reconocer la interdependencia. Desde esos espacios es posible extender dichos valores y relaciones al ámbito de la política, dotándola de nuevos sentidos.*

CONCLUSIONES

Para finalizar es interesante acompañar las reflexiones precedentes con las aportaciones de Rouquié (2011), quien propone que tanto la ficción de la representación como la brecha entre el discurso y la práctica, son los problemas más agudos de las democracias latinoamericanas. En efecto, a pesar de que los sistemas políticos afirman tener una orientación ideológica representativa pluralista, en realidad: "La concentración del poder social, la apropiación de recursos económicos

por minorías y la desposesión acumulativa del mayor número configuran un divorcio esencial entre discursos y prácticas" (p. 107). El autor lanza un argumento pertinente para el análisis del caso mexicano. Su explicación sobre el estancamiento y pérdida de legitimidad de la democracia en América Latina refiere que en la mayoría de los países que experimentaron gobiernos autoritarios, *persisten tanto las instituciones como algunos rasgos de la cultura antidemocrática*. Desde su perspectiva estos son los legados de las dictaduras. Incluso, le otorga más peso a la cultura política que al diseño institucional, pues concuerda con Toqueville en el sentido de que "son las costumbres y no las instituciones las que establecen la democracia" (p. 52). En su opinión, el paternalismo, las redes de corrupción, la impunidad y falta de respeto a los principios democráticos tienen sus raíces en los procesos de Independencia de las colonias europeas. Las dinámicas de conformación de los nuevos Estados fueron tan complejas que en algunos casos este tipo de prácticas fueron de alguna manera necesarias, pues llenaron los vacíos institucionales; es decir, el "poder señorial" ofrecía protección e incluso suministro de bienes a la población mientras que el Estado era más un ideal que un proyecto consolidado. Desafortunadamente, al paso del tiempo, la cultura paternalista propia del poder señorial no sólo pervivió, sino que se fortaleció, especialmente en la época de las dictaduras. Fenómenos como el caudillismo y el "coronelismo", fueron comunes a la mayoría de los países, su herencia en términos de cultura política resulta muy nociva pues, en conjunto con la marginación de las condiciones de vida de la mayoría y la desconfianza en la democracia, pueden provocar el retorno de los gobiernos autoritarios.

No obstante, el autor afirma que la otra cara de la moneda de la "ficción representativa" conduce al rechazo

de la exclusión política y despierta la exigencia de participación, aunque no es ingenuo en cuanto a la actitud de las elites frente a la inclusión de los ciudadanos pues afirma que para los poderosos la participación es "una amenaza intolerable" (p. 15). Además, en su obra caracteriza ampliamente la figura del "intermediario", sujeto que ha tenido una gran presencia en México. Para este analista, un contexto de ineficiencia de las burocracias estatales y de inexistencia del universalismo de los derechos sociales fue el campo fértil para la proliferación de estos actores a quienes describe de la siguiente manera:

Alrededor de los poderosos se organiza toda una red de favores, en apariencia particularistas, para cuyo acceso cada individuo favorecido sigue siendo deudor cautivo de su benefactor (...) el hábitat irregular, el empleo informal, la precariedad generalizada, en efecto, incitan a buscar un protector, fuente de favores y seguridad (...) creando así relaciones complejas y ambiguas de compadrazgo, cuya eficiencia sociopolítica es evidente (p. 79).

Me interesa destacar que la cultura paternalista, que por definición anula los derechos políticos de las clases subordinadas al poder, fue operada en México en gran medida a través de intermediarios; por ello es un eje analítico clave para entender la falta de participación en la actualidad. Si nos situamos en una perspectiva de largo plazo, podemos afirmar que a pesar de la institucionalización de esta cultura entre las diferentes capas sociales, en México los impulsos democráticos han persistido y se han logrado transformaciones paulatinas pero significativas con respecto las prácticas antidemocráticas.

En suma: las demandas populares más acuciantes como son el bienestar, la seguridad económica, el acceso al trabajo, a la salud, a una vida digna y a la participación de la pluralidad social en la planificación del destino

colectivo, no tienen cabida en la estrecha tradición liberal. Además, las particularidades del contexto mexicano agudizan la viabilidad de la representación como un medio para alcanzar estas demandas. En este trabajo se han apuntado algunas líneas de investigación y medidas que eventualmente pueden contribuir a la *transformación pacífica* del orden sociopolítico. En ese sentido hay que ser enfáticos en la urgencia de propiciar estos cambios pues el panorama de las democracias a nivel global es alarmante: el incremento de la conflictividad social, el retroceso en la calidad de vida de millones de personas, la pérdida de legitimidad de las instituciones, el retorno de gobiernos antidemocráticos y el endurecimiento de las medidas de represión frente a las protesta son algunos síntomas de una crisis profunda que ya no puede ser minimizada, ni contenida, por los poderes fácticos.

BIBLIOGRAFÍA

- Arendt, H. (1995). *De la historia a la acción*. España: Paidós/Universidad Autónoma de Barcelona-Instituto de Ciencias de la Educación.
- Arendt, H. (2004). *Sobre la revolución*. España: Alianza.
- Arendt, H. (2008). *La promesa de la política*. España: Paidós.
- Castoriadis, C. (1996). La democracia como procedimiento y como régimen. *Revista Iniciativa Socialista*, 38, febrero.
- Castoriadis, C. (1986) El campo de lo social histórico. *Estudios: filosofía-historia-letras. Primavera*. 4. México: Instituto Tecnológico Autónomo de México.
- Dagnino, E., Olvera, A. y Panfichi, A. (Coords.). (2006). *La disputa por la construcción democrática en América Latina*. México: Fondo de Cultura Económica/Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social/Universidad Veracruzana.
- Dussel, E. (2006). *20 tesis de política*. México: Siglo XXI Editores.
- Greppi, A. (2006). *Concepciones de la democracia en el pensamiento político contemporáneo*. España: Trotta.
- Held, D. (AÑO?) *Modelos de democracia*. España: Alianza Editorial.
- Holloway, J. (2003). *Cambiar el mundo sin tomar el poder*. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Martínez, P. y Hernández, E. (2013). Límites y posibilidades de la participación ciudadana en las democracias contemporáneas. Reflexiones sobre el caso mexicano. Martínez y Hernández (Coords.) *Participación ciudadana y desarrollo democrático*. México: Universidad de Guadalajara.
- Mouffe, C. (2007). *En torno a lo político*. Argentina: Fondo de Cultura Económica.
- Rouquié, A. (2011). *A la sombra de las dictaduras. La democracia en América Latina*. Argentina, Fondo de Cultura Económica.
- Salama, P. (2006). Apertura y pobreza, ¿qué clase de apertura? *Revista Comercio Exterior*, 56, (I), enero. México: Banco de Comercio Exterior.
- Santos, B. (2004). *Una epistemología del Sur*. México: Siglo XXI Editores/Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Santos, B. (2006) *Conocer desde el Sur. Para una cultura política emancipatoria*. Perú: Universidad Nacional de San Marcos.
- Santos, B. (2009). *Sociología jurídica crítica: para un nuevo sentido común en el derecho*. España: Trotta.
- Santos, B. (2015). *Revueltas de indignación y otras conversas*. Bolivia: Unión Europea/Universidad de Coimbra.
- Streeck, W. (2011). La crisis del capitalismo democrático. *New Left Review*, vol. (71), noviembre/diciembre. Inglaterra.
- Wacquant, L. (2007). *Los condenados de la ciudad. Gueto, periferias y Estado*. Argentina: Siglo XXI Editores.
- Zibechi, R. (2008). *Territorios en resistencia*. Buenos Aires, Argentina: La Vaca.
- Zibechi, R. (2007). *Autonomías y emancipaciones. América Latina en movimiento*. Perú: Universidad Nacional Mayor de San Marcos-Programa Democracia y Transformación Global.
- Zibechi, R. (2006). *Dispersar el poder. Los movimientos como poderes antiestatales*. México: La Casa del Mago.

ACTA REPUBLICANA

P O L Í T I C A Y S O C I E D A D

EMPLEO PRECARIO Y DESEMPLEO EN EL CONTEXTO MEXICANO Y SU IMPACTO EN LA SALUD PSICOSOCIAL

ESPERANZA VARGAS JIMÉNEZ
CLAUDIA GREGORIA HUERTA ZÚÑIGA
REMBERTO CASTRO CASTAÑEDA

P ANORAMA MUNDIAL Y NACIONAL DEL EMPLEO

México enfrenta un deterioro de las condiciones laborales y de los ingresos, como consecuencia de las serias dificultades para crear el volumen de empleos de calidad necesario para absorber la fuerza de trabajo disponible (Oliveira, 2006), lo que ha derivado en la generación de mayores trabajadores cuyas condiciones no son adecuadas; este tipo de trabajo se caracteriza por la informalidad, falta de seguridad social, lo que implica que no hay acceso a servicios de salud públicos, prestaciones, etcétera.

Esobozando un panorama general del desempleo en México, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2015a) reporta que la tasa de desempleo fue de 4.2% en 2015, lo que se traduce en 2.2 millones de personas adultas sin empleo o desocupadas en México, una cifra significativa a pesar de que el mismo organismo constató que en 2015 hubo una reducción de 0.6% en relación con el año 2014, cifra que representa una disminución muy poco significativa.

Un factor importante a destacar es que esta tasa de desempleo en México

RESUMEN: El primer objetivo de este artículo es explorar la situación de desempleo y precariedad laboral en la que se encuentran hombres y mujeres en México, haciendo una diferenciación por colectivos: jóvenes y adultos, hombres y mujeres. Los hallazgos respecto de este objetivo indican que la tasa de desempleo en México es menor a la de muchos países del mundo de acuerdo con la Organización Internacional de Trabajo; este organismo también revela que el porcentaje promedio de trabajo vulnerable o precario en México oscila entre 14% y 31%. En cuanto al colectivo de mujeres, se señala que estas dedican más tiempo al trabajo; sin embargo, su remuneración es en promedio 25% inferior a la de los hombres. El segundo objetivo aborda los efectos del trabajo precario y desempleo respecto de la salud psicosocial, destacando que entre dichos efectos se reportan malestar psicológico, específicamente síntomas ansiosos y depresivos, baja autoestima e insatisfacción con la vida, entre los más preponderantes. A pesar de que se trata de un grupo poblacional muy complejo y diverso, los informes nacionales e internacionales coinciden en referirse a este fenómeno como situación alarmante, con verdaderos estragos y efectos en la vida de las personas. Finalmente, se debate sobre este fenómeno y sus efectos en el nivel nacional y global, algunas reflexiones sobre las implicaciones en la salud psicosocial y las condiciones de riesgo; también se explora modestamente algunas estrategias que podrían reducir esta línea entre empleo, desempleo y trabajo precario.

PALABRAS CLAVE: Empleo precario, desempleo, salud psicosocial.

ABSTRACT: The first aim of this article is to explore the situation of unemployment and precarious employment in which men and women in México, making a differentiation by groups: young and adults, men and women. The findings concerning this aim indicate that México's rate of unemployment is lower than in many countries of the world, according to International Labour Organization, the agency also reveals that the average percentage of vulnerable or precarious employment in México ranges between 14% and 31%. Regarding the group of women, we found that they devote more time

ESPERANZA VARGAS JIMÉNEZ es profesora-investigadora titular en el Departamento de Psicología del Centro Universitario de la Costa-UdeG. esperanzavargas@hotmail.com

CLAUDIA GREGORIA HUERTA ZÚÑIGA es estudiante de la Maestría en Ciencias para el Desarrollo, la Sustentabilidad y el Turismo en el Centro Universitario de la Costa-UdeG. claughz_@hotmail.com

REMBERTO CASTRO CASTAÑEDA es profesor-investigador titular en el Departamento de Psicología del Centro Universitario de la Costa-UdeG. rembert@cuc.udg.mx

es menor a la registrada en diversos países del mundo. La Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2015a) señala que en el nivel mundial la tasa de desempleo promedio es de 5.8% en 2015; en la Gráfica 2 podemos observar que la tasa de desempleo mundial ha disminuido 0.2% respecto de 2013; sin embargo, en el mundo hay 197.1 millones de personas que por diversas razones no tienen trabajo. Esto nos lleva a reflexionar sobre la necesidad de observar al desempleo desde una perspectiva integral para conocer y posteriormente abordar este fenómeno.

El problema del desempleo en México debe ser tomado en serio; los datos presentados nos permiten hacer una reflexión: evidentemente aún hay un camino enorme que recorrer para lograr que quienes no tienen empleo puedan situarse en un trabajo digno, lo que nos lleva también a cuestionarnos, ¿qué tipo de empleos hay México?, ¿cuentan con salario digno?, ¿hay condiciones seguras para trabajar?, ¿tienen un contrato que reconozca legalmente la relación empleado-empleador?, ¿cuentan con acceso a servicios de salud?, ¿su salario le permite solventar los gastos de su familia?, ¿tienen acceso a la educación?, ¿por qué hay personas que no tienen empleo, falta de preparación o sobre-oferta en un mercado con poca demanda?, ¿tienen la seguridad de que tendrán trabajo estable?

En la Gráfica 3, un mapa proporcionado por la OIT (2015a), revela que el porcentaje promedio de trabajo vulnerable o precario en México es de 14% a 31%.

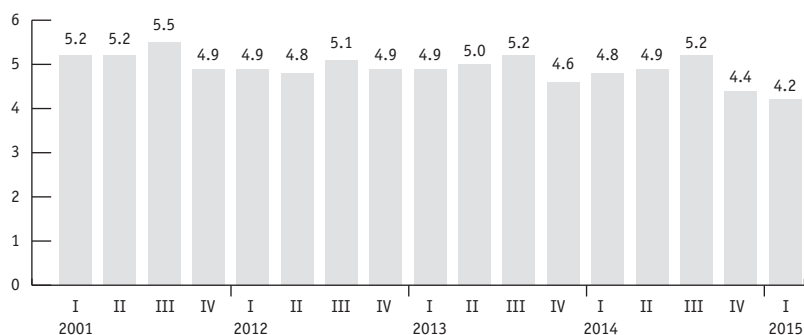
Surge entonces la necesidad de hablar no solo de desempleo sino de las condiciones de precariedad en la que se encuentran muchos trabajadores. De acuerdo con Agulló (1997), entre las principales características de la precariedad laboral encontramos que:

- Son de corta duración, por lo tanto tienen un riesgo elevado de pérdida, generando incertidumbre.

to the job, however, their compensation is in average 25% lower than men. The second objective approaches the effects of precarious employment and unemployment regarding psychosocial health, highlighting that among these effects are reported psychological distress, specifically anxious and depressive symptoms, low self-esteem and dissatisfaction with life, among the most preponderant. Despite this is a very complex and diverse population group, the national and international reports agree to refer to this phenomenon as an alarming situation, with havoc and effects on people's lives. Finally, there is debate about this phenomenon and its impact at national and global level, some reflections on the implications for psychosocial health, risk conditions, also some strategies that could reduce this line between employment, unemployment and precarious work are modestly explored.

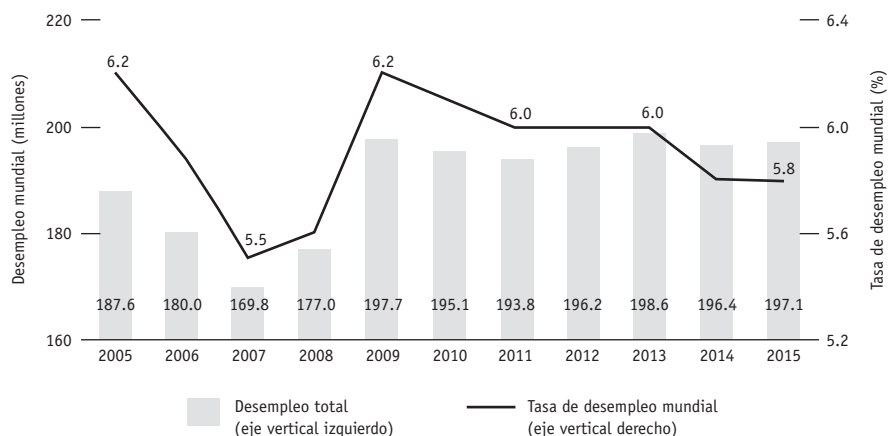
KEY WORDS: Precarious employment, unemployment, psychosocial health.

GRÁFICA 1
TASA DE DESOCUPACIÓN AL PRIMER TRIMESTRE DE 2015



Fuente: INEGI (2015a).

GRÁFICA 2
TASA DE DESEMPLEO MUNDIAL Y DESEMPLEO TOTAL, 2005-2015



Fuente: OIT (2015a).

- El trabajador tiene poca o nula capacidad de controlar las condiciones laborales.
- Carecen de prestaciones sociales, cobertura médico-sanitaria; existen condiciones inadecuadas de trabajo, los trabajadores están desprovistos ante distintas formas de discriminación, etcétera.
- El trabajo es mal remunerado.

Cabe señalar que el trabajo precario se puede presentar de diversas formas, Neffa (2010) señala que algunas de sus manifestaciones son: el del tiempo parcial, temporal, eventual, el no asalariado, trabajo clandestino y el asalariado no registrado, a través de contratos por tiempo determinado o por medio de agencias intermediarias.

Uno de los factores más importantes para identificar un trabajo precario o vulnerable es la informalidad o formalidad (el contrato de trabajo, cotización en seguridad social, entre las más destacables), ya que le permite al trabajador gozar de seguridad laboral dentro del marco legal. Al respecto, datos del INEGI (2015a) revelan que 4 millones de personas, 8.1% de la población ocupada, tiene la necesidad de trabajar más tiempo; es decir, tiene un trabajo complementario (a esta condición se le conoce como “subocupada”).

En la Gráfica 4 podemos observar que esta población ha disminuido 0.2% en relación con 2014; sin embargo, estas condiciones laborales son perniciosas para la salud psicosocial de los trabajadores. En primer lugar, implica que no hay ingresos suficientes para solventar los gastos de sustento; además se reduce el tiempo de recreación, de convivencia familiar, aumenta la posibilidad de un detrimento en la salud psicosocial, entre los efectos más relevantes encontrados en la literatura.

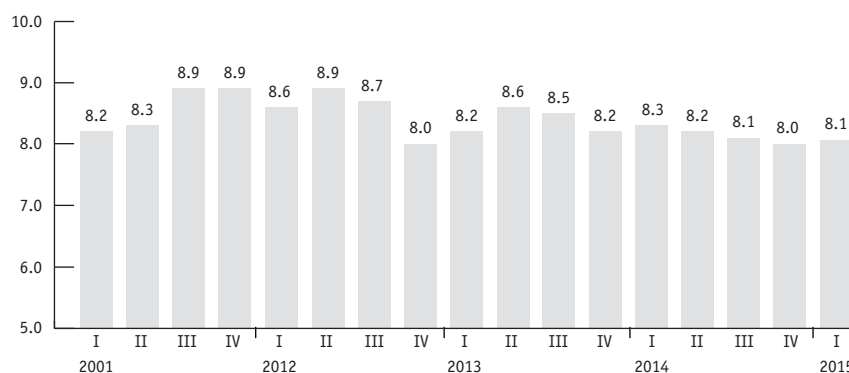
Como se puede observar en el Cuadro 1, los resultados de la Encuesta

GRÁFICA 3
TASA DE EMPLEO VULNERABLE POR PAÍS, 2016



Fuente: OIT (2015a).

GRÁFICA 4
POBLACIÓN SUBOCUPADA AL PRIMER TRIMESTRE DE 2015



Fuente: INEGI (2015a).

Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) indican que en el primer trimestre de 2015 todas las modalidades de empleo informal sumaron 28.7 millones de personas, para un aumento de 0.8% respecto del mismo periodo de 2014 y representó 57.6% de la población ocupada (INEGI, 2015a).

Pese a que ha disminuido el empleo informal, este continúa siendo una realidad que vulnera a millones de personas expuestas a trabajos

clandestinos, sin seguridad social y fuera del marco legal. Como se pudo ver en las estadísticas anteriormente presentadas, en México tenemos una tasa de desocupación muy baja en relación con el resto del mundo; sin embargo, los trabajos en su mayoría se pueden considerar precarios en el sentido de que no existe un vínculo legal entre trabajador y empleador, lo que conlleva a un trabajo sin seguridad social ni prestaciones.

CUADRO 1
POBLACIÓN OCUPADA INFORMAL POR
TIPO DE UNIDAD ECONÓMICA EMPLEADORA, ENERO-MARZO 2015

Tipo de unidad económica	2014	2015	Valoración anual (%)
Total	28 465 871	28 694 655	0.8
Sector informal	13 652 255	13 512 839	(-) 1.0
Trabajo doméstico remunerado	2 144 197	2 321 124	8.3
Empresas, gobierno e instituciones	6 733 085	7 035 531	4.5
Ámbito agropecuario	5 936 334	5 825 161	(-) 1.9

Fuente: INEGI (2015a).

Existen grupos sociales que por diversas condiciones son más endeble para tener un trabajo precario, por ejemplo: los jóvenes y las mujeres. En este sentido, algunas cifras que ofrece la OIT (2015b) señalan que las mujeres dedican más tiempo al trabajo; sin embargo, su remuneración es en promedio 25% inferior a la de los hombres. En el nivel mundial, las mujeres representan 70% del total de la población pobre y 65% de los analfabetos, situación que nos permite contextualizar el nivel de vulnerabilidad en el que se encuentran las mujeres.

Los retos aún son grandes; sin embargo, las trabajadoras han conseguido importantes avances al entrar a competir en sectores profesionales en los que, en el nivel mundial, hasta hace poco predominaban los varones (OIT, 2015b). Al respecto el informe de la OIT, titulado *More and better jobs for women: An action guide*, evidencia que en el mundo, más de 45% de las mujeres de 15 a 64 años de edad son económicamente activas y que en los países industrializados, más de 50% de las mujeres tienen un trabajo asalariado.

Aunque las mujeres han logrado colocarse en puestos de poder importantes alrededor del mundo, este tipo de empleos siguen siendo desarrollados por los hombres en un porcentaje alto, así lo constata la OIT (2015b), informando que en el nivel mundial las mujeres ocupan menos de 6% de los puestos de trabajo de nivel directivo superior. Otro tema importante respecto de las mujeres trabajadoras son las horas de tiempo invertidas en trabajo; por ejemplo, en los países desarrollados las mujeres trabajan por lo menos dos horas más a la semana que los hombres; y es frecuente que esta diferencia sea de hasta 5 a 10 horas por semana. Además las mujeres deben conciliar el trabajo doméstico con su empleo;

en los países en desarrollo las mujeres dedican entre 31 y 42 horas por semana a actividades laborales no remuneradas (trabajo familiar), mientras que los hombres dedican de 5 a 15 horas a esa modalidad de trabajo (OIT, 2015b).

De los empleos remunerados de las mujeres en América Latina y el Caribe, 47% son de baja productividad y con escasa protección social; así mismo, la tasa de actividad económica femenina en América Latina asciende solo a 49.8 %, y 1 de cada 3 mujeres en la región no cuenta con ingresos propios, según un informe divulgado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2014).

Considerando la situación de las mujeres en ciudades rurales no industrializadas, encontramos que las mujeres representan 35% de la población rural económicamente activa de América Latina y el Caribe, aunque muchas de ellas trabajan en empleos inestables, informales, con bajos salarios y escasa o nula protección social (OIT, 2014).

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo 2015, en México, la tasa de desocupación en los jóvenes durante el primer trimestre de 2015 es de 7.4%; al desglosar los datos por edad se observa que los adolescentes de 15 a 19 años (8.6%) y los jóvenes de 20 a 24 (8.3%) tienen el mayor nivel de desocupación. Uno de los problemas que enfrenta la población joven al momento de buscar trabajo es la falta de experiencia laboral: 18.2% de los

jóvenes desocupados no cuenta con esta experiencia (INEGI, 2015b).

Comparado con países europeos, México tiene una tasa de desempleo juvenil muy baja; datos de la OIT (2015c) revelan que las tasas de desempleo juvenil siguen superando 30% en seis países mediterráneos del sur: Chipre (35.9%), Croacia (45.5%), España (53.2%), Grecia (52.4%), Italia (42.7%) y Portugal (34.8%).

Sin embargo, es importante considerar que en México aquellos jóvenes que sí tienen un empleo lo hacen en condiciones de precariedad (salarios bajos, sin prestaciones, etc.), así lo constatan cifras del INEGI (2015b) en las que se advierte que 61.1% de los jóvenes ocupados tienen un empleo informal, además 7.1% de la población ocupada de 15 a 29 años declaró estar subocupada; es decir, tienen la necesidad y disponibilidad de ofertar más tiempo de trabajo de lo que su ocupación actual les permite. Íntimamente ligado a la informalidad encontramos un ingreso bajo que coloca al trabajador en una situación de vulnerabilidad: 18.2% de los jóvenes que laboran de manera informal reciben un salario mínimo, 1 de cada 3 (33.5%) recibe más de uno y hasta dos salarios mínimos, y en una situación aún más extrema se encuentran 1 de cada 3 jóvenes (16.4%) que trabajan informalmente sin recibir remuneración económica; en total 68.1% de los jóvenes que se ocupan informalmente reciben salarios bajos.

IMPLICACIONES EN LA SALUD PSICOSOCIAL

La situación laboral que enfrentan tanto jóvenes como mujeres tiene distintas consecuencias en el nivel psicológico. Escobar (1988) en Izquierdo (2012) manifiesta que estar desempleado coloca a la persona en un doble vínculo: por un lado, sabe que ha hecho lo posible por salir de la situación, y por el otro lado la sociedad le indica que no ha cumplido con la obligación que el sistema impone de ser productivo.

A su vez la falta de trabajo viene acompañada con la ausencia de un rol en la edad adulta, así como la falta de adaptación a ciertas demandas y expectativas sociales, especialmente las tocantes a la edad para cumplir dichas expectativas; así lo constata Blanco (1997) en Izquierdo (2012), quien además señala que el desempleo repercute sobre la identidad, la autoestima y la personalidad de los sujetos.

Hay varias consecuencias negativas generadas por la situación del desempleo, implicaciones que pueden ir desde el aspecto económico, social y psicológico. En referencia a los efectos del desempleo en la vida adulta, Álvaro (1992) en Izquierdo (2012) manifiesta que puede ocurrir un empobrecimiento de las condiciones laborales, aceptación de salarios bajos, menor demanda de beneficios y menor movimiento político (por ejemplo: a través de sindicatos), derivado del miedo a perder el trabajo.

Respecto de las repercusiones del desempleo para el ajuste psicosocial, Vega y Bueno (1996) en Izquierdo (2012) resaltan que en algunas ocasiones las personas desempleadas asumen su situación como una oportunidad de reorganizar su vida, no solo a cambiar de trabajo, sino a reorientar su carrera. Desde esta perspectiva habrá que preguntarse qué factores le permiten a una persona transformar el desempleo en una oportunidad para reorientar su vida, por ejemplo: la edad o las redes de apoyo.

Abonando al entendimiento de la dimensión psicológica del trabajo, García (1993) en Izquierdo (2012) hace referencia a las diversas investigaciones sobre el tema en el que se compara adultos de mediana edad empleados y desempleados considerando variables como la autoestima, compromiso con el trabajo, salud mental y física; los resultados evidencian claramente que los desempleados muestran más síntomas físicos, baja autoestima, empeoramiento de la salud mental y mayor nivel de hostilidad.

La revisión de la literatura científica nos lleva a ratificar la importancia de abordar el tema del empleo desde una perspectiva psicológica y social, para entender la magnitud de una problemática que pone en el centro de la discusión las desigualdades sociales y la falta de políticas públicas efectivas que afronten el fenómeno desde una perspectiva multicausal y garanticen a estos grupos vulnerables el acceso a trabajos dignos. Al respecto, Izquierdo (2010) declara que el desempleo deriva y es determinado en un contexto social; este autor considera a los adultos mayores de 45 años como un grupo vulnerable, especialmente en lo que se refiere a la dificultad para encontrar empleo debido a los avances tecnológicos y de organización, colocándolos así en el riesgo de perpetuar el desempleo.

CONCLUSIONES

Las políticas públicas en México están mayormente enfocadas a destacar la reducción del desempleo; es decir, se busca que las cifras reflejen que cada vez se generan más empleos, lo que resulta insuficiente desde la perspectiva de la calidad de vida. Un trabajador cuya labor es informal, que no cuenta con prestaciones, seguridad social, servicios de salud, etc., es una persona que probablemente no percibe una remuneración mínima que le permita llevar una vida digna y solventar sus gastos, lo que implica dificultades que

van desde verse obligado a encontrar un segundo trabajo hasta la decepción, depresión y frustración que provoca no sentirse realizado o realizada.

Cabe destacar que el trabajo no solo cumple con la función de generar ingresos para el trabajador; el empleo brinda un sentido de vida, de pertenencia, la sensación de ser útil ante la sociedad y da un rol durante la vida adulta. El desempleo y el trabajo precario suponen un detrimento de la autoestima, la satisfacción de la vida y mayor nivel de hostilidad.

Futuras líneas de investigación habrán de cuestionar qué factores psicosociales permiten a una persona adaptarse mejor o ser más resiliente que otras ante una situación de trabajo precario o desempleo. Los datos obtenidos a través de esta investigación documental nos llevan a concluir que serían las redes de apoyo las que respaldarían a una persona que se encuentra en una situación de desempleo o empleo precario, reflejado este apoyo en ámbito económico, solidaridad y apoyo moral. Creemos que las políticas públicas deben realizar una lectura psicosocial del fenómeno descrito, pues como mencionamos en párrafos anteriores, no se trata solo de sobrevivir, sino de vivir con dignidad bajo el cobijo, alejados de la discriminación respecto de la edad, el género, o el estatus social. Este artículo deja las puertas abiertas para que investigaciones futuras retomen dicho fenómeno y validen los datos desde un análisis empírico, sobre desempleo, empleo precario y salud psicosocial en la población mexicana.

BIBLIOGRAFÍA

- Agulló, E. (1997). La precariedad laboral. *Jóvenes, trabajo e identidad*. España: Universidad de Oviedo. Recuperado de <https://books.google.com.mx/books?id=Tg2sK6zLu6IC&pg=PA152&lpg=PA152&dq=precariedad+laboral+definici%C3%B3n+esteban+agull%C3%B3&source=books.google.com>

- ce=bl&ots=e1h_kTalAK&sig=420zCbNYHufYDoHECucPAbkh2ic&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiesce2qPvOAWhWJth4KHWrSCWYQ6AEIKjAC#v=onepage&q&f=true
- Álvaro, J. L. (1992). *Desempleo y bienestar psicológico*. Madrid, España: Siglo XXI.
- Blanco, A. (1997). Factores psicosociales de la vida adulta. En M. Carretero, J. Palacios y A. Marchesi (Comps.), *Psicología evolutiva. Adolescencia, madurez y senectud*. Madrid, España: Alianza.
- Comisión Económica para América Latina-CEPAL. (2014). Casi 50% de los empleos remunerados de las mujeres son precarios en la región. Recuperado de <http://www.cepal.org/es/comunicados/casi-50-de-los-empleos-remunerados-de-las-mujeres-son-precarios-en-la-region>
- Escobar, R. M. (1988) *La identidad social del parado*. Madrid, España: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- García, Y. (1993). *Desempleo: alteraciones psicológicas*. Valencia, España: Promolibro.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía-INEGI. (2015a). Resultados de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Cifras durante el primer trimestre de 2015. Recuperado de http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/boletines/2015/enoe_ie/enoe_ie2015_05.pdf
- (2015b). Estadísticas a propósito del... día internacional de la juventud (12 de agosto). Recuperado de <http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/aproposito/2015/juventud0.pdf>
- Izquierdo, T. (2012). Life cycle and psychosocial characteristics of unemployed adults. *Salud mental* (35), 225-230. Recuperado el 13 de octubre del 2016, de <http://www.scielo.org.mx/pdf/sm/v35n3/v35n3a6.pdf>
- Neffa, J. C. (2010). La transición desde los “verdaderos empleos” al trabajo precario. En E. De la Garza y J. C. Neffa (Coords.), *Trabajo, identidad y acción colectiva* (pp. 43-80). México: Universidad Autónoma Metropolitana. Recuperado de <http://sgpwe.izt.uam.mx/pages/egt/publicaciones/libros/trabajoidentidad/Medellin.pdf>
- Oliveira, O. (2006). Jóvenes y precariedad laboral en México. *Papeles de Población*, 12 (49), 37-73. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11204902>
- Organización Internacional del Trabajo-OIT. (2014). OIT y FAO alertan sobre precariedad laboral de temporeras agrícolas en América Latina y el Caribe. Recuperado de http://www.ilo.org/santiago/sala-de-prensa/WCMS_247496/lang-es/index.htm
- (2015a). *Perspectivas sociales y del empleo en el mundo. Tendencias 2016*. Recuperado de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_443505.pdf
- (2015b). Dice la OIT: las mujeres constituyen el grueso de los trabajadores más pobres. Recuperado de http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/media-centre/press-releases/WCMS_008423/lang-es/index.htm
- (2015c). *Tendencias mundiales del empleo juvenil 2015*. Recuperado de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/publication/wcms_412025.pdf
- Vega, J. L. y Bueno, B. (1996). *Pensando en el futuro. Curso de preparación para la jubilación*. Valladolid, España: Junta de Castilla y León.

LA CIUDAD COMO TRAYECTO ESTÉTICO: UN MODELO DE CIUDAD DISFRUTABLE PARA LA DINÁMICA CONTEMPORÁNEA

RICARDO ALBERTO
ANGUIANO APODACA

I NTRODUCCIÓN

La actividad consuetudinaria de los habitantes de las ciudades que consiste en desplazarse de un sitio a otro dentro de su localidad, o de transitar entre distintos núcleos urbanos o suburbanos todos los días para atender sus necesidades o deseos de alojamiento, manutención, producción, abasto, convivencia, recreación y esparcimiento, es una realidad inherente al fenómeno global de la urbanización.

Este proceso mundial de urbanización está definido por al menos tres características (Glaeser, 2011). Por un lado, la agregación, que consiste en la palmaria y persistente propensión de la especie humana a formar grandes asentamientos donde miles e incluso millones de personas comparten relaciones de contigüidad en un espacio geográfico relativamente compacto. En segundo lugar, la especialización funcional, que se patentiza en la división del trabajo entre los individuos asentados en el área urbana y en la profusa diversificación de los usos que se da al territorio, seccionado en una vasta multiplicidad de fracciones. En tercer término, la tendencia expansiva,

RESUMEN: La ciudad, en su dimensión simbólica, es una unidad identitaria que provee a sus moradores un vínculo de pertenencia en cuya legibilidad confluyen tres elementos: el paisaje geográfico; un espacio público modelado culturalmente, y la posibilidad de coincidencia simultánea con otras personas con quienes solo se comparte, además de la relación momentánea de proximidad, la vinculación afectiva con un determinado gentilicio. En la sociedad contemporánea el contacto cotidiano con la ciudad se constriñe casi exclusivamente a los tiempos de traslado entre un origen y un destino cuyo carácter no es público, sino privativo. Así, dado que la conexión con la ciudad ocurre durante los desplazamientos, se puede hablar de la “ciudad como trayecto”. Ahora bien, a este concepto de ciudad como movimiento se agrega el epíteto de “estético” bajo la premisa de que toda experiencia humana constituye una experiencia estética que en el caso de la vivencia urbana se traduce en apreciaciones afectivas que se interpretan intersubjetivamente en términos de agrado o de molestia, o sea, de malestar o de bienestar. La adición de la perspectiva cinética a las políticas urbanas, junto con posibilidad de potenciar en ellas las experiencias gratificantes, es lo que confiere pertinencia a este modelo.

PALABRAS CLAVE: Ciudad, política urbana, movilidad, estética urbana.

ABSTRACT: The city, in its symbolic dimension, is an identity unit that provides its inhabitants a bond of belonging, characterized by the three elements comprised in its legibility: The geographical landscape, a culturally modeled public space, and the possibility of simultaneous coincidence among other people with nothing in common, but the momentary proximity and the emotional attachment to certain shared demonym. In contemporary society, the ordinary interaction with the city is almost merely limited to transportation between two private sites: an origin and a destination. Thus, since the connection occurs while traveling, it is possible to speak of the city as a journey. Over that concept it shall be added another, contained in the epithet “aesthetic” and referred to the fact that any human behavior is likely to be apprehended as an aesthetic experience. In the case of the daily tour by the city, this quotidian aesthetic experience is construed as emotional insights of pleasure or discomfort, i.e. wellness or annoyance. To offer a kinetic sight to urban policies, in addition to enhance them with the ubiquitous possibility of enjoyment, is what this paper intends.

KEY WORDS: City, urban policies, mobility, urban aesthetics.

RICARDO ALBERTO ANGUIANO APODACA es investigador parlamentario. Actualmente jefe de Asesores de la Comisión de Desarrollo Urbano en el Congreso del Estado de Jalisco. ricardo.anguiano@congreso.jalisco.gob.mx.

que consiste en la progresiva consunción de espacio que paulatinamente amplifica el ámbito urbano y extiende sus confines.

Esas tres peculiaridades se imbrican recíprocamente, a la vez como causa y como consecuencia de la misma dinámica urbana: el crecimiento, lo mismo en su dimensión territorial que en la magnitud de la población y en la variedad de sus actividades, es inherente a la evolución normal de las ciudades. Consecuentemente, acrece también la frecuencia de los desplazamientos diarios que en suma realizan los moradores o usuarios del espacio urbano, y con predecible regularidad aumentan las distancias que debe recorrer una porción significativa de los residentes y visitantes.

El incremento en la frecuencia y extensión de los traslados generalmente repercute en una dimensión temporal: en la mayoría de las ciudades, para un dilatado universo de personas, se hace más amplia la proporción de tiempo requerido diariamente para transportarse. Es por ello que el tema de la movilidad se ha convertido en una preocupación capital cuando se hace un inventario de la problemática que reviste la vida urbana contemporánea, y por ende se ha potenciado el desarrollo de nuevas tecnologías para la locomoción; la dotación de infraestructura para facilitar el flujo de personas, y la generación de alternativas para conseguir que el tránsito intra e interurbano sea más eficiente en términos de su duración, de la longitud de los trayectos y del número de personas beneficiadas por el servicio. Esta realidad se refleja en una creciente disposición a privilegiar objetivos de esta naturaleza cuando se definen las prioridades de la inversión económica, sea esta de carácter público o privado.

LA CIUDAD COMO TRAYECTO

La pretensión de este trabajo no consiste en proponer nuevas alternativas

para la mejora de la movilidad en las ciudades, sino llamar la atención sobre el fenómeno que subyace a esta necesidad: el hecho de que la vida urbana contemporánea está definida, en gran medida, precisamente en función de la movilidad. El contacto con la realidad urbana, si bien es permanente mientras el habitante o visitante de la ciudad permanece en ella, se diluye –en el contexto de la vida sedentaria– mientras el sujeto en cuestión se encuentra confinado al ámbito de su morada doméstica –que en muchas ocasiones “se encuentra físicamente dentro, pero social y espiritualmente fuera de la ciudad” (Bauman, 2007)–, o cuando permanece durante varias horas en el sitio donde realiza sus actividades productivas habituales, como estudiar o trabajar, que generalmente es fijo y tiene carácter privativo, en el sentido de que no está abierto al flujo indeterminado de personas o, en todo caso, cuando dicho flujo existe, no puede tener un propósito indistinto, como sí ocurre en el caso del espacio público, sino que tiene un objetivo propio, una intención específica y peculiar.

En ese tenor, si se considera como regla general que la mayoría de los habitantes de la ciudad pasan la mayor parte de su tiempo en la intimidad de sus hogares o en el ámbito privativo de su lugar de trabajo, se arriba a la conclusión de que su experiencia de contacto con la ciudad, entendida como unidad identitaria en la que concurren el paisaje geográfico, el espacio público culturalmente modelado (García Gil, 2010), y la posibilidad de coincidir con otras personas con quienes solamente se comparte la identificación gentilicia, además de la proximidad incidental, se limita la mayor parte del tiempo al lapso transcurrido durante sus trayectos.

Así, puede afirmarse que la experiencia de la vida urbana contemporánea no es una vivencia estática, sino dinámica: la ciudad se recorre, y la narrativa de su perceptibilidad tiene cadencia. El sujeto urbano es un sujeto

en movimiento, y su relación con el espacio urbano adopta una perspectiva cinética. De ahí la pertinencia de entender a la ciudad como trayecto.

LA VIVENCIA URBANA COMO EXPERIENCIA ESTÉTICA

Para los propósitos de este artículo se afirma que toda vivencia humana posee en sí misma las cualidades de la experiencia estética, puesto que toda relación fenomenológica de un sujeto con un objeto o con otro sujeto conlleva una respuesta afectiva de carácter subjetivo que suscita percepciones de placer o disgusto, o dicho de manera simple, que es susceptible de engendrar un sentimiento personal de bienestar o de malestar. Cada ciudad, por el hecho ineludible de aparecer frente al sujeto que la percibe como creación cultural, como construcción histórica y como realidad asimilable, puede ser sentida, evocada o abstraída como experiencia estética personal. Esto es verdad para cada uno de los seres humanos que tienen contacto con ella. Pero al mismo tiempo puede ser apreciada como un conjunto más o menos armonioso de elementos materiales e inmateriales, dotados cada uno de su propia fuerza simbólica, a los que puede ser atribuida una particular respuesta afectiva. Se trata en este caso de una experiencia estética de naturaleza holística (Tatar-kiewicz, 1997: 370).

En un momento determinado, para una persona dada, la ciudad, el espacio urbano y las manifestaciones culturales ligadas a él se perciben con aprecio o con desagrado, y en virtud de ello se generan predisposiciones subjetivas para relacionarse con esa realidad ciudadina con actitudes de conformidad, aprobación y beneplácito, o bien de resignación y tolerancia, o incluso de abierto rechazo.

Habida cuenta de que la relación cotidiana con lo urbano, como ya fue expuesto previamente, ocurre durante los desplazamientos entre un sitio de

origen y uno de destino que no se relacionan conceptualmente con el patrimonio cultural colectivo de la ciudad, sino con la apropiación privativa e individualizada del espacio, surge la siguiente interrogante: ¿de qué manera la experiencia del trayecto a través del espacio urbano es capaz de suscitar, en una proporción significativa de los residentes y visitantes, de manera habitual y persistente, vivencias estéticas gratificantes?

La posibilidad de articular las políticas urbanas de tal manera que se constituya con ellas un conjunto sistematizado de elementos capaces de proveer respuestas favorables a esta interrogante, hacen necesaria la exploración de elementos simbólicos sobre los que pueda desarrollarse una narrativa urbana compartible, congruente con el carácter fluido de la manera contemporánea de vivir y apreciar la ciudad y de transcurrir en ella, que sea capaz de suscitar de forma habitual expresiones afectivas y actitudes de aprecio hacia la realidad urbana que constituye el escenario de las cuitas y afanes ordinarios de la mayoría de los seres humanos.

Con la finalidad de esbozar posibles soluciones a la cuestión anterior, se ofrecen en este artículo los elementos teóricos para la construcción del modelo de ciudad como trayecto estético, obtenidos a partir de inferencias surgidas desde las formulaciones conceptuales y de las evidencias empíricas aportadas con anterioridad por otros estudiosos del fenómeno urbano.

LA UNIVERSALIDAD DE LA REALIDAD URBANA

Referirnos a la ciudad, desde cualquier punto de vista, es hacer alusión a la realidad cotidiana con la que convive más de la mitad de la población mundial. Desde el año 2008, cuando el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos registró por primera vez en la historia que

la proporción de población urbana había superado a la rural en términos globales (UN-Habitat, 2015: 1), puede afirmarse sin ninguna dubitación que la experiencia de habitar la ciudad, de padecer la ciudad, o llanamente, de vivir la ciudad constituye el marco de referencia, el horizonte interpretativo en el que la humanidad (al menos la mayor parte) asimila su presente y proyecta su futuro.

Y es que ciertamente una cantidad cercana a las dos terceras partes de la riqueza económica de todo el orbe se genera en las ciudades. Estas constituyen el destino mayoritario de las migraciones humanas en todo el planeta, y se estima que 73 millones de personas cada año acrecientan la cuantía de los residentes urbanos. Si esta tendencia se mantiene con el ritmo persistente que se ha observado desde el siglo XIX, puede estimarse que para el año 2050 más de dos tercios de la población terrestre desplegará su vida en contextos urbanos.

LOS PORQUÉS DE LA TENDENCIA GLOBAL HACIA LA URBANIZACIÓN

Múltiples son las hipótesis que se han propuesto para explicar la tendencia de la humanidad hacia la urbanización. Tomás Guevara (2015), desde la perspectiva hermenéutica del materialismo histórico geográfico, habla de un “urbanismo globalizador” que surge como consecuencia de la propensión expansiva del capitalismo, dado que el proceso de acumulación de riqueza, que es consustancial a este sistema, demanda una dimensión territorial para manifestarse, ya sea bajo forma de grandes inversiones en infraestructura, o a través de grandes desplazamientos hacia nuevos territorios, elegidos en virtud de una consigna: abrir nuevos mercados.

En esta misma línea de pensamiento, Silvia Gorenstein (2015) explora las tendencias tecno-económicas que, en el afán de aprovechar una cierta con-

dición identificable geográficamente, de existencia o abundancia de recursos naturales susceptibles de explotación, favorecen la concentración espacial de la fuerza de trabajo para potenciar su aprovechamiento. Pero esta convergencia inicial de agentes económicos pronto rebasa los linderos de la relación económica que la hizo surgir y adquiere una dinámica propia: se vuelve maleable y se extiende hacia nuevas escalas territoriales, formando redes. Así surge el concepto de “capacidades territoriales” y con él, el ideal contemporáneo de la “ciudad competitiva”: un modelo de ciudad que resulta favorable para la captación de inversiones y, en razón de ellas, también resulta atractivo para el flujo migratorio de personas.

EL MALESTAR POR LA CIUDAD

El fenómeno de la urbanización está históricamente ligado a la noción de progreso y a los ideales de modernidad, racionalidad, secularización y orden, y se corresponde con las aspiraciones, los patrones de consumo y el estilo de vida propios de la cultura occidental y el modelo capitalista (Pimienta, 2014).

Paradójicamente, a pesar de ser las ciudades el espacio donde las personas construyen su cotidianeidad, no son pocos los investigadores que han dado cuenta con una generalizada inconformidad de la población citadina frente a una multiplicidad de hechos que son inherentes al contexto urbano. Por ejemplo, Sergio García Doménech (2014), cuando estudia el espacio público, identifica una “crisis urbana” que al mismo tiempo es causa y consecuencia de una marcada inclinación hacia el individualismo y la pasión por la privacidad, que de manera palmaria se hace patente en la predilección por los espacios públicos privatizados –como los grandes centros comerciales, donde el usuario no es atendido como “ciudadano”, sino como “cliente”–, y en la relegación del espacio público a la simple vialidad, útil solamente como

espacio de flujo del vehículo particular, que no es sino una extensión del espacio privado.

En un orden de ideas similar, Luiz Antonio Ferreira y Rita Vilela (2015), tras una sagaz defensa del papel de la planeación urbana sobre la calidad de vida de los habitantes de una ciudad, y tomando como línea de argumentación los efectos de la acústica sobre la salud de las personas y sobre las actividades económicas, denuncian el tráfico vehicular y el desorden urbano como responsables de la alternación nociva de la estabilidad emocional y del estado de bienestar de la población.

Por observaciones de esa misma naturaleza, y como resultado de “una reflexión sobre el espacio urbano como generador de emociones y estados de ánimo”, Héctor Quiroz Rothe (2003) postuló en su tesis sobre el malestar por la ciudad, aduciendo que:

En la actualidad, en lugar de virtudes, es más fácil reconocer una larga lista de situaciones relacionadas con el malestar generado por la ciudad: enajenación, monotonía, hacinamiento, contaminación, estrés, inseguridad, [...] caos extremo” (p. 13).

Su obra colecta el variopinto escenario de las corrientes filosóficas e ideológicas que en la época contemporánea han intentado explicar la génesis de ese malestar. Desde la nostalgia por la recuperación del individuo frente a la masificación, y del anhelo por la restauración de la comunidad tradicional destruida por el auge de la industria; pasando por los efectos psicológicos de la aglomeración que suscita indiferencia y pérdida de sentido, hasta llegar a la acusación contra el modelo de propiedad del suelo como causa de la desigualdad, segregación y exclusión derivadas de la especulación inmobiliaria y la obcecación por el máximo rendimiento.

Sin aventurar una solución al complejo problema del malestar por la ciudad, Quiroz Rothe (2003) atisba que

los problemas de la ciudad rebasan el ámbito del proyecto urbanístico y se ubican en el contexto de la política y la economía.

LA FUERZA DE LA IDENTIDAD URBANA

Frente a las soluciones omnicomprendivas que apuestan por la reivindicación del bienestar en el contexto urbano desde la racionalidad económica, en este trabajo se postula como vía alterna la apuesta por la exaltación de las experiencias intersubjetivas que confieren sentido a la cotidianidad de la vida urbana.

A este tenor, Fabricio Espinoza, Antonio Vieyra y Claudio Garibay (2015) ofrecen un marco analítico y conceptual para escudriñar la vivencia de la identidad urbana a partir de las narrativas de los moradores. Según estos autores, a través de la narrativa se trascienden las barreras de la temporalidad, de modo que las experiencias –positivas o negativas– adquieren el mismo valor como interpretaciones del pasado, como relatos del presente y como expectativas del futuro. Lo que se busca por medio de esta técnica es que los sujetos, a través del lenguaje cotidiano –y gracias a él– identifiquen su propia relación con el espacio, derivada del hecho de utilizarlo y estar presente en él, para descubrir su disposición a habitarlo. “Habitar”, en este contexto, supera al acto de “residir”: el que habita se apropia del espacio y se permite que el espacio lo influya, construyéndose una “trama de sentido” en la que co-mulgan la pertenencia a ese espacio y la relación con las personas y objetos que le son connaturales.

La indagación de estos investigadores agrega un elemento crucial al propósito de exaltar las experiencias intersubjetivas: la dicotomía entre “lugar” y “espacio”. “El lugar –dice– implica un espacio y un sujeto que posee la capacidad de apropiarse de él para habitarlo” (p. 66). El lugar,

según afirman, es creado a través de la relación emocional de las personas, y les asigna a estas ubicación y entorno, “es decir un ¿dónde está?, referente a su localización, y un ¿cómo es?, referente al contexto físico material en donde se desarrollan las relaciones sociales” (p. 66).

Una valiosa inferencia derivada de tales aserciones es la que concierne al acto de trasladarse, de moverse: el espacio se recorre entre un punto y otro, y ello permite que cada lugar confirme su identidad en relación con otros lugares. El tránsito a través del espacio da apertura y libertad a quien lo realiza, pero la referencia a los lugares por los que se transita otorga seguridad y estabilidad.

Allí es donde entra en juego la importancia del patrimonio cultural y del paisaje en los contextos urbanos. El patrimonio, siguiendo a Rocío Silva y a Víctor Fernández (2015), concreta en el espacio la idiosincrasia cultural de una comunidad, su conocimiento refuerza la autoestima de las comunidades locales, porque los bienes culturales no son “deslocalizables”: están anclados al territorio.

Arzu Kalin y Demet Yilmaz (2012) aportan a esta trama el concepto de “imaginabilidad”, referido a la cualidad de los objetos para evocar y provocar imágenes mentales. De acuerdo con ellos, los monumentos e hitos, e incluso la silueta de la ciudad, dispensan un contexto distintivo y legible a la experiencia urbana: le conceden orientación, la estructuran, le dan identidad y significado, le atribuyen armonía, profundidad e intensidad. Estas premisas permanecen vigentes aún en aquellas ciudades que no poseen un patrimonio histórico, puesto que en ellas también está presente la predisposición de la gente a convertir en símbolos de identidad y objetos de apropiación algunos edificios o espacios, según demuestra Héctor Quiroz Rothe (2006) en un estudio sobre ciudades de reciente formación.

LA EXPERIENCIA URBANA COMO PROCESO SECUENCIAL

En el nivel mundial se identifica al atasco de tráfico y a los tiempos de desplazamiento como uno de los problemas más recurrentes y complejos de la vida urbana contemporánea (UN-Habitat, 2013; Ebinger y Vandycke, 2015). El tiempo destinado a la transportación es evaluado como un costo social, bajo el arraigado doble criterio de que el tiempo destinado al transporte es un tiempo perdido y que la congestión del tráfico reduce la productividad (Thomson, 1993). Consecuentemente a esa identificación del problema, las soluciones propuestas son aquellas que privilegian la dotación de nueva infraestructura basada en criterios de costo-beneficio (Heres, Jack y Salon, 2014; Villafante y Jiménez, 2015).

Sin soslayar las ventajas de apostar por soluciones de movilidad que pugnen por hacer más ágiles los servicios de transporte en sus distintas modalidades (Kumar y Agarwal, 2013), lo cierto es que muy poco se ha enfocado el tema desde el punto de vista de la calidad del trayecto, más que de su duración. Petter Naess (2012) por ejemplo, al estudiar con un enfoque hermenéutico la forma en que las estructuras urbanas, el diseño urbano y la densidad de población influyen en los patrones de transporte, arribó a la conclusión de que las cualidades estéticas de los vecindarios y las dimensiones afectivas influyen de manera determinante sobre el comportamiento de los usuarios de las distintas opciones de movilidad, al grado tal que pueden ser motivo para hacer preferible una determinada forma de desplazamiento, por encima de otros criterios como la cercanía o la velocidad.

CONCLUSIÓN: UN MODELO DE CIUDAD COMO TRAYECTO ESTÉTICO

Al considerar con acuciosidad todas las evidencias reunidas hasta ahora, es po-

sible aventurar un par de deducciones con efectos sumamente trascendentales para el diseño de políticas urbanas y de transporte.

En primer lugar, que las políticas más socorridas en materia de movilidad y transporte, que tienden a privilegiar la reducción de tiempos de traslado bajo una lógica de costo-beneficio, podrían estar provocando nuevas prácticas de legibilidad urbana que aislen a los usuarios del contacto con los hitos y paisajes urbanos, privándoles de las oportunidades para crear o arraigar la identidad urbana, aprehender la unicidad de los elementos del paisaje y establecer una relación armoniosa con su ciudad. Tal circunstancia, además de engendrar desorientación (Kalin y Yilmaz, 2012) podría acrecentar el sentimiento –ya explorado previamente en este estudio– de malestar por la ciudad, y exacerbar su inclinación hacia el individualismo y la pasión por la privacidad (García Doménech, 2014).

En segundo lugar, que como lo afirman Joaquim Rius y Victoria Sánchez Belando (2015), el despliegue de estrategias culturales es clave para la supervivencia de las ciudades, habida cuenta que la cultura, además de ser un elemento clave para la formación y el desarrollo de la identidad, es un instrumento probado de cohesión social.

De ahí que se propone, como conclusión general de esta ponencia, que es pertinente y sumamente necesario un nuevo modelo para pensar la experiencia urbana cotidiana, no como una irremisible pérdida de tiempo por la traslación obligada y maquinales entre un origen y un destino, sino como una oportunidad para el reencuentro frecuente con los elementos de la identidad que dan sentido y valor a la propia existencia, en virtud del arraigo y la pertenencia a una comunidad atesorada.

Se trata, en síntesis, de replantear la concepción de la vivencia urbana, partiendo de las oportunidades que brinda la ciudad para habitarla diaria-

mente, y a partir de su identificación y su redescubrimiento, a asumirla, pues, como un trayecto estético.

BIBLIOGRAFÍA

- Bauman, Z. (2007). *Amor líquido. Acerca de la fragilidad de los vínculos humanos*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Ebinger, J. O. y Vandycke, N. (2015). *Moving toward climate-resilient transport. The World Bank's experience from building adaptation into programs*. Washington, EE.UU.: The World Bank Group.
- Espinoza, F., Vieyra, A. y Garibay, C. (2015). Narrativas sobre el lugar. Habitar una vivienda de interés social en la periferia urbana. *Revista INVI*, 84 (30), 59-86.
- Ferreira, L. A. y Vilela, R. C. (2015). Estudo de influência do planejamento urbano na Paisagem Sonora da região central de Tabaté, São Paulo. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, 11 (3), 288-305.
- García Doménech, S. (2014). Percepción social y estética del espacio público urbano en la sociedad contemporánea. *Arte, Individuo y Sociedad*, 26 (2), 301-316.
- García Gil, M. (2010). Narrativas que construyen ciudad: Aportes de grupos de jóvenes a la convivencia en el espacio público de Bogotá. En P. Páramo y M. García Gil (Eds.), *La dimensión social del espacio público: Aportes para la calidad de vida urbana*. Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional/ Universidad Santo Tomás.
- Glaeser, E. (2011). *El triunfo de las ciudades. Cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligente, más ecológicos, más sanos y más felices*. México: Taurus.
- Gorenstein, S. (2015). Transformaciones territoriales contemporáneas. Desafíos del pensamiento latinoamericano. *Eure*, 41 (122), 5-26.
- Guevara, T. (2015). Abordajes teóricos sobre las transformaciones sociales, económicas y territoriales de las ciudades latinoamericanas contemporáneas. *Eure*, 41 (124), 5-24.

- Heres, D., Jack, D. y Salon, D. (2014). Do public transportation investments promote urban economic development? Evidence from bus rapid transit in Bogotá, Colombia. *Transportation* (41), 57-74.
- Kalin, A. y Yilmaz, D. (2012). A study on visibility analysis of urban landmarks: The case of Hagia Sophia (Ayasofya) in Trabzon. *METU Journal of the Faculty of Architecture*, 1 (2005), 241-271.
- Kumar, A. y Agarwal, O. P. (2013). Institutional labyrinth. Designing a way out for improving urban transport services: Lessons from current practice. Washington, EE.UU.: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank Group.
- Naess, P. (2012). Urban form and travel behavior. Experience from a Nordic context. *Journal of Transport and Land Use* 5 (2), 21-45. DOI:10.5198/jtlu.v5i2.314
- Pimienta, C. A. (2014). Tendências do desenvolvimento: Elementos para reflexão sobre as dimensões sociais na contemporaneidade. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, 10 (3), 44-66.
- Quiroz Rothe, H. (2003). *El malestar por la ciudad*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- (2006). Turismo, arquitectura e identidad urbana: El caso de tres ciudades recientes en la costa del Caribe, México. Viejas y nuevas alianzas entre América Latina y España. XII Encuentro de Latinoamericanistas Españoles (pp. 1479-1489). Santander, 21-23 de septiembre [Memoria].
- Rius, J. y Sánchez Belando, M. V. (2015). Modelo Barcelona y política cultural. *Eure*, 41 (122), 103-123.
- Silva, R. y Fernández, V. (2015). Los paisajes culturales de UNESCO desde la perspectiva de América Latina y el Caribe. Conceptualizaciones, situaciones y potencialidades. *Revista INVI*, 85 (30), 181-214.
- Tatarkiewicz, W. (1997). *Historia de seis ideas: arte, belleza, forma, creatividad, mimesis, experiencia estética*. Madrid, España: Tecnos.
- Thomson, I. (1993). Cómo mejorar el transporte urbano de los pobres. *Revista de la CEPAL*, 49 (9), 137-154.
- UN-Habitat (2013). Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Orientaciones para políticas. Nueva York, EE.UU.: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.
- (2015). UN Habitat Global Activities Report 2015. Increasing Synergy for Greater National Ownership. Nairobi: United Nations Settlements Programme.
- Villafante, M. y Jiménez, C. (2015). Patterns and mobility strategies in the Barcelona Metropolitan Area. AET Papers Repository. European Transporte Conference [Ponencia].

CONSIDERACIONES SOBRE LA MOVILIDAD COLECTIVA VS. LA MOVILIDAD INDIVIDUAL: NUEVOS ACTORES Y FUERZAS

JORGE IGNACIO CHAVOYA GAMA
MACEDONIO LEÓN RODRÍGUEZ ÁVALOS
HÉCTOR JAVIER RENDÓN CONTRERAS

I NTRODUCCIÓN

Comúnmente el transporte metropolitano aparece como una multitud de intensos flujos de origen-destino de bienes y personas que posibilitan la interconexión entre las diversas zonas de la metrópoli para la realización de las actividades básicas en el ámbito de las urbes, así como también de los derivados de la interrelación intensa con su ámbito territorial inmediato (Shen, 2009). De igual forma, aparecen en la perspectiva de este tema las infraestructuras y los equipamientos cada vez más complejos y demandantes de recursos junto a una oferta de variados modos de transporte.

Particularmente dentro de la flota vehicular metropolitana sobresale significativamente la presencia de los automóviles particulares (Figueroa, 2008). Así mismo, la acelerada expansión territorial de las urbes ha conllevado demandas crecientes de infraestructura vial y movilidad, requiriendo destinar para tal fin cuantiosos recursos de las colectividades locales e incluso nacionales, aunque finalmente en el caso de nuestras ciudades solo se han logrado solventar de manera

RESUMEN: En este artículo analizamos como el transporte metropolitano aparece como una multitud de intensos flujos de origen-destino de bienes y personas que posibilitan la interconexión entre las diversas zonas de la metrópoli para la realización de las actividades básicas de los habitantes en el ámbito de las urbes. Así mismo, abordamos el tema de las infraestructuras y los equipamientos cada vez más complejos y demandantes de recursos junto a una oferta de variados modos de transporte. Se discute sobre los vínculos de causalidad entre transporte y expansión urbana en el caso del transporte metropolitano, así como de su vinculación e interinfluencia con otras dimensiones fundamentales, las cuales abordaremos paralelamente, como la ambiental y la sociourbana, entre otras.

PALABRAS CLAVE: Movilidad, transporte, expansión urbana, metrópolis.

ABSTRACT: In this article we analyze how the metropolitan transport appears like a multitude of intense flows of origin-destination of goods and persons who make possible the interconnection between the different areas of the metropolis for the achievement of the basic activities in the ambience of the cities. Also addressing the issue of infrastructure and equipment increasingly complex and demanding of resources along with a supply of varied modes of transport. It also discusses about the causal links between transport and urban expansion in the case of the metropolitan transport, as well as of its link and interinfluence with other fundamental dimensions, that we will address in detail such as the environmental and social-urban, among others.

KEY WORDS: Mobility, transport, urban expansion, metropolis.

parcial y no siempre adecuada dichas demandas, provocando acumulados rezagos que generan condicionantes estructurales que influyen o limitan las posibilidades futuras de las acciones públicas urbanas en este y otros

campos, particularmente en el nivel metropolitano (Toledo, 2000).

Otro de los rasgos característicos del transporte de nuestras principales metrópolis, ha sido el vertiginoso ritmo de su explosivo crecimiento, sobre

JORGE IGNACIO CHAVOYA GAMA es profesor titular "B", responsable del Cuerpo Académico CA-UDG-303 del Centro Universitario de la Costa-UdeG. jordnaqui@hotmail.com
MACEDONIO LEON RODRIGUEZ AVALOS es profesor titular "A", miembro del Cuerpo Académico CA-UDG-303 del Centro Universitario de la Costa-UdeG. leon.riguez@gmail.com
HECTOR JAVIER RENDON CONTRERAS es profesor titular "A", miembro del Cuerpo Académico CA-UDG-303 del Centro Universitario de la Costa-UdeG. hj_rendon@hotmail.com

todo a partir de la segunda mitad de la década del siglo xx, expresado en elevadas tasas de crecimiento de la motorización.

La gestión y planeación del transporte de nuestras urbes ha necesitado recurrir a expedientes y técnicas crecientemente sofisticados que, sin embargo, permanentemente se encuentran rezagados respecto de las presiones de la demanda, así como por las peculiaridades y condicionantes de la compleja realidad de nuestras metrópolis y de su contextos regional y nacional (Gutiérrez, 2009).

La discusión sobre los vínculos de causalidad entre transporte y expansión urbana en el caso del transporte metropolitano, nos remite a la necesaria interrelación compleja existente entre ambos fenómenos. No cabe duda que en nuestros espacios metropolitanos, multitud de intervenciones en materia de vialidad y transporte han provocado importantes impactos en la consolidación, transformación y expansión urbana.

Igualmente conocemos que, modificaciones de orden urbanístico han provocado exigencias y adecuaciones en el transporte metropolitano. A este respecto la discusión de quien sigue a quien, en la disciplina ha sido sustituida necesariamente por la visión compleja de la interinfluencia e interdeterminación de ambos fenómenos, así como de su vinculación e interinfluencia con otras dimensiones fundamentales, que abordaremos con detenimiento más adelante, como la ambiental y la sociourbana, entre otras.

Otra de las características relevantes de los traslados metropolitanos es que para los usuarios se presentan como una realidad unitaria, aunque en muchas ocasiones para las autoridades e incluso para los operadores aparece en forma fragmentada al involucrar a distintas circunscripciones político-administrativas, lo que incorpora en su gestión y planeación niveles adi-

cionales de complejidad (Ziccardi y Navarro, 2012).

La visión tradicional del transporte metropolitano, que se refleja en algunas de las afirmaciones y reflexiones precedentes, se ha visto impactada por las transformaciones sufridas por las dinámicas de nuestras metrópolis observadas a partir de la década de los años ochenta; algunos de estos cambios se gestaron ya en las décadas precedentes y se sumaron a las transformaciones propias del fin del milenio.

Detengámonos en algunas de las características e inflexiones más interesantes, en nuestra opinión, del transporte y la movilidad vigentes en la actualidad de nuestras metrópolis y que dan marco al debate respecto de la movilidad colectiva vs. la movilidad individual.

TRANSPORTE POLARIZADO, SEGMENTADO Y HETEROGÉNEO

La realidad y devenir del transporte en nuestras urbes crecientemente nos han alejado de la noción de “un transporte metropolitano”. Más allá de la necesaria existencia y complementariedad de la diversidad de modos de transporte prevaleciente en nuestras ciudades no podemos ignorar la extrema y creciente polarización de las formas de cubrir los traslados en nuestras metrópolis.

Desde el caso extremo de Sao Paulo que cuenta con la tercer flota de helicópteros entre las ciudades del planeta conviviendo con los reaparecidos, en su escenario urbano “colectivos piratas” (Bacelis, 2013); pasando por la coexistencia polarizada en la mayoría de nuestras metrópolis de sectores sociales con hipermovilidad a partir de opciones de motorización individual, junto con amplios sectores excluidos de la movilidad motorizada, dependiendo en muchos casos para sus traslados principalmente de desplazamientos a pie y de servicios locales de bicitaxis.

Lo significativo en nuestras metrópolis es que cada vez más se agudiza la

segmentación de los servicios de transporte, reproduciendo y, en ocasiones, amplificando la creciente exclusión y polarización económico-social de sus pobladores. Desafortunadamente algo similar ocurre con la dotación de las infraestructuras viales y con el equipamiento correspondiente (Navarro y Guevara, 2010).

Sin embargo, lo importante es partir de reconocer la existencia de esta segmentación social de los traslados, analizándola con de enfoques que permitan su abordaje, evaluando sus impactos para valorar en consecuencia la pertinencia de reproducirla o paliarla.

EL CONTEXTO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA

La movilidad metropolitana más allá de las variables territoriales se encuentra determinada por diversos procesos y factores ajenos a su lógica interna pero que la condicionan; factores y procesos estos a los que en muchas ocasiones no les otorgamos la fundamental importancia que tienen. Entre los factores más sobresalientes y de influencia directa se encuentra la oferta disponible de medios de transporte dentro de la economía local.

Esta depende del grado de complejidad, integración y diversificación de su industria proveedora de equipos y suministros de transporte; de las opciones de internalización de la oferta externa de equipo de transporte y, por supuesto, de los niveles relativos de riqueza nacional, así como de sus políticas macro-económicas y de distribución del ingreso.

Por encima de las situaciones extremas existentes a este respecto; por ejemplo, entre países como Brasil y alguno de los centroamericanos, incluso entre los países latinoamericanos de mayor desarrollo relativo, tenemos que a pesar de la semejanza entre algunos de sus indicadores macroeconómicos, estas naciones poseen estructuras sumamente heterogéneas

en su oferta de equipos y recursos para el transporte (Figueroa, 2008).

Así, por ejemplo en el caso citado de Brasil, esta nación posee no solo una importante estructura de oferta de equipos de autobuses, sino además una relevante tradición, infraestructura institucional, experiencia de gestión, planeación y formación de recursos humanos para el transporte público urbano.

Lo anterior establece una importante característica contextual altamente positiva para su toma de decisiones en transporte metropolitano. Las otras naciones latinoamericanas de mayor desarrollo relativo, por no mencionar a las otras, no poseen cabalmente estas ventajas.

Otro de los factores contextuales tiene que ver igualmente con las tendencias macroeconómicas que escapan a las posibilidades de los gobiernos locales de las metrópolis. Es el caso conocido del significativo impacto de los procesos de globalización y apertura comercial en los mercados y manufacturas automotrices locales. Así, en diversos países como Chile, México, Costa Rica, Siria, China entre otros, el incremento de su parque automotriz supera a 10%, provocando que el número de vehículos se duplique cada 7 años (Gakenheimer, 2008). Este impacto quizá con menos espectacularidad, también ocurre en los otros países latinoamericanos y del tercer mundo.

Sin embargo, el hecho contundente que no podemos soslayar en nuestras metrópolis es la existencia del significativo aumento de la oferta automotriz impactando la circulación y congestión vehicular, incrementando los tiempos de traslado y generando significativos impactos ambientales negativos (World Bank, 2012). Pero esta situación insoslayable debe considerar también las oportunidades que abren la globalización y la apertura comercial.

Es el caso de la posibilidad de renovación de parte del parque vehicular metropolitano, así como también la de

generación de “umbrales de oferta” en ciertos nichos, que permitan considerar estrategias para la racionalización de la operación y/o la promoción de la sustitución vehicular en sectores cruciales del servicio como el de taxis, el autotransporte colectivo y el de carga, así como también la disposición de una gama de opciones en la oferta tecnológica internacional para la gestión del tránsito, la movilidad y la optimización de los sistemas de transporte e infraestructura vial (Navarro, 2003). La experiencia reciente, en el contexto de globalización y apertura comercial, nos otorga dos enseñanzas respecto de nuestro tema que no podemos soslayar:

1. Indica las graves dificultades de ir contra las tendencias macroeconómicas y de enfrentarnos a las complejas aspiraciones de la población hacia la motorización individual.
2. Marca las mayores dificultades de dejar tan solo en las fuerzas del mercado y de la macroeconomía, al transporte metropolitano; de aquí la necesidad insoslayable de establecer estrategias integrales que incluyan entre otros de sus componentes el aprovechamiento de los elementos positivos de la coyuntura económica (Figueroa, 2008), para mitigar y controlar los efectos más negativos impuestos por la inercia natural de dicha dinámica económica.

DIVERSIDAD Y FORTALEZA DE LOS AGENTES SOCIALES LIGADOS AL TRANSPORTE

El surgimiento y evolución de nuestras metrópolis se ha dado paralelamente a la emergencia, desarrollo y consolidación de los agentes transportistas. Así mismo, el surgimiento, evolución y estructura organizativa de estos agentes es tan variado como las matrices históricas sociopolíticas e idiosincráticas de nuestras naciones,

pero algunos de los rasgos compartidos más sobresalientes de los agentes transportistas (concesionarios, empresarios, operadores, etc.) directamente ligados a la actividad son:

- Tienen una fuerte raigambre en las comunidades.
- Liderean o representan un importantísimo sector de empleo directo e indirecto.
- Poseen una fuerte presencia en las instituciones locales y, en ocasiones, en las nacionales, más allá de su organización empresarial o individualizada.
- Han logrado vincular sus intereses económicos, en distintos casos, con los de otros ámbitos del desarrollo metropolitano.

Complementariamente para el análisis de la movilidad y de sus alternativas, el poder y preeminencia en nuestras naciones de los agentes indirectamente vinculados al transporte (Ziccardi, 1994) es, en ocasiones, peligrosamente minimizado o completamente soslayado; en tanto estos agentes han sumado a su ya tradicional e histórica fuerza la adquirida por su relevante importancia económica en la actual coyuntura, siendo este poder y preeminencia cruciales, como ocurre con los empresarios automotrices y los suministradores de equipo de nuestros países para establecer escenarios viables para el futuro de la movilidad metropolitana.

Lo anterior nos lleva a la conclusión obligada de considerar con objetividad el lugar, características, interrelaciones y fuerza de los agentes ligados directa e indirectamente al servicio de transporte cuando consideremos las estrategias de gestión y desarrollo del transporte metropolitano. Soslayar lo anterior ha provocado el fracaso de excelentes iniciativas técnicas y administrativas dirigidas a mejorar el transporte metropolitano; de aquí su indudable relevancia.

No cabe duda de la estrecha vinculación existente entre las alternativas predominantes para cubrir los requerimientos de movilidad en nuestras metrópolis y sus graves problemas ambientales, particularmente en lo que respecta a la calidad del aire.

Esto no solo en metrópolis con condiciones geográficas particulares como la de Santiago de Chile o de la Ciudad de México donde hasta cuatro quintas partes de los principales contaminantes masivos del aire son causados por el transporte automotor (Comisión Ambiental Metropolitana, 2010), sino también en otras importantes metrópolis como Buenos Aires, Argentina, Sao Paulo, Brasil, Caracas, Venezuela o Lima en Perú.

En otra escala, pero de igual manera, el problema tiene presencia en metrópolis como la de Monterrey, Guadalajara, Ciudad Juárez o Puebla en México, así como en ciudades semejantes del resto de América Latina. También conocemos los limitantes que impone a la sustentabilidad presente y futura de las metrópolis estas alternativas de movilidad predominantes que en nuestros contextos se ven asociadas a los patrones de ocupación extensivos y dispersos del espacio metropolitano que acrecienta los costos sociales, territoriales y ambientales de su urbanización.

Probablemente las razones de equidad social, junto a las de racionalidad en el uso de los recursos urbanos, sean los criterios medioambientales más poderosos que sustenten el impulso de las opciones de transporte colectivo, particularmente las masivas y menos contaminantes.

La importancia de los argumentos medioambientales para el impulso de estas alternativas de transporte colectivo en el centro de un contexto reactivo, promotor del automóvil y de las opciones particulares, radica en

el consenso más accesible que puede construirse entre los miembros de las comunidades metropolitanas, como lo ha demostrado la experiencia de algunas importantes metrópolis latinoamericanas, en comparación con los otros criterios anteriormente mencionados de equidad social y racionalidad en el uso de los recursos urbanos, los cuales enfrentan mayores obstáculos o incluso contundentes intereses en contra.

TENDENCIAS EMERGENTES DE LA MOVILIDAD Y GLOBALIZACIÓN

La movilidad en algunas de las principales metrópolis de nuestra región durante el tránsito al nuevo milenio parece manifestar algunas modificaciones de las tendencias históricas que se venían observando en su desenvolvimiento histórico desde la segunda posguerra (Henry, 2008). Entre las más importantes podemos destacar:

- La disminución de las aceleradas tasas de crecimiento de la movilidad motorizada.
- La incrementada presencia de la movilidad femenina.
- El mayor dinamismo y diversificación de la movilidad juvenil.
- En los casos que su estructura demográfica lo determina, una mayor presencia de desplazamientos de los adultos mayores.

Igualmente la globalización en curso que ha promovido la “informatización” de las actividades urbanas estratégicas, está generando condiciones que seguramente empiezan a impactar la movilidad de ciertos segmentos de la actividad y población metropolitanas, es así que el uso de la informática, el internet, la intranet, el tele-mercado probablemente estén disminuyendo algunos viajes y limitando el incremento de otros (Shen, 2009).

Las posibilidades de incidencia positiva de estas nuevas tecnologías para atemperar la movilidad metropolitana

son de un gran potencial (Borja y Castells, 1997). Desafortunadamente en nuestras sociedades el acceso de estas tecnologías es limitado, aproximadamente a 5% o 10% de la población, y aunque el uso de estas tecnologías se concentra en nuestras metrópolis, lo cierto es que su utilización amplia se limita a los sectores sociales de mayores ingresos relativos.

De aquí que, fundamentados en las experiencias del pasado, deberíamos impulsar estrategias desde ahora que eviten la profundización de la brecha de acceso a estas nuevas tecnologías para la mayor parte de la población metropolitana. Si así lo hacemos, podremos potenciar los beneficios de su aplicación sustitutiva para la mitigación de la movilidad en los casos donde sea posible.

La aplicación de las nuevas tecnologías de la información en la planeación y gestión de la movilidad son una realidad en algunas de nuestras metrópolis. Sin embargo, existe un gran potencial en su aplicación ampliada para efficientar notablemente la operación de los organismos de transporte público y la gestión del tránsito, entre otros de los aspectos más urgentes.

CONCLUSIÓN

La discusión respecto de la disyuntiva transporte colectivo-transporte individual debe partir por comprender el contexto en el que se desenvuelven nuestras áreas metropolitanas. Primero, no podemos ignorar la inserción y el rol de nuestras metrópolis en la economía regional, nacional e incluso internacional, y su función como mercados de consumo fundamentales, incluso de los productos derivados de su inserción globalizada.

Quien puede negar la importancia que tienen los mercados locales automotrices para el MERCOSUR y para la economía mexicana en el contexto del Tratado de Libre Comercio. En México, por ejemplo, representan un mercado

local anual de más de 1 millón de vehículos nuevos, 300 000 de los cuales exclusivamente se venden en la Ciudad de México. Lo anterior no significa, sin embargo, que debamos abandonar la movilidad a la promoción de la motorización individual a partir de los diseños exclusivos del mercado, significa que debemos considerar este contexto determinante para elaborar estrategias que permitan aprovechar las ventajas que representan y controlar en lo posible sus impactos negativos.

Así, por ejemplo, la variedad y acceso a una oferta inédita de equipo de transporte brinda la oportunidad para impulsar el urgente y postergado recambio de las flotas vehiculares, particularmente las del servicio público (carga y pasajeros), aprovechando y dirigiendo las ventajas que ahora otorga el mercado. Sin embargo, tampoco podemos soslayar que múltiples razones impulsan la necesidad de dotar el servicio colectivo para las mayorías de nuestros habitantes.

Entre otras sobresalen la regresiva distribución del ingreso, los fundamentales factores ambientales y la necesidad de evitar el paso de usuarios de transporte colectivo, por ejemplo de los jóvenes hacia el individual. En nuestras metrópolis resulta inviable un modelo de movilidad similar al estadounidense, que invirtiera las actuales proporciones existentes en nuestras urbes de los traslados colectivos con los privados.

Si la escasez crónica de recursos no fuera suficiente razón, los costos crecientes e impactos negativos de la urbanización extensiva vinculados a la motorización individual serían junto a las importantísimas razones ambientales más que suficientes para considerar la necesidad de avanzar en un modelo de movilidad que considere con realismo las exigencias y costos de la transportación individual, pero que promueva decididamente las alternativas de transporte colectivo, aprovechando las experiencias positivas existentes en diversas metrópolis

de nuestra región como son los casos, por ejemplo, de Curitiba, Brasil, Bogotá, Colombia y en la ciudad de León en México.

Por ello resulta más realista considerar el impulso de fórmulas que permitan la combinación intermodal entre las alternativas privadas con las públicas, complementadas con las de sustitución modal, que detengan el actual desplazamientos de la movilidad colectiva hacia la individual, invirtiéndola.

Sin pretender ser exhaustivos en el planteamiento del tema aquí abordado, no cabe duda que la “revolución informacional” también abre posibilidades para incidir positivamente en la racionalización de la movilidad tanto colectiva como individual, más aún en al ámbito expandido de las metrópolis (Gregory, 2011). Esto si logramos evitar el ahondamiento de la brecha tecnológica ya existente en nuestras comunidades metropolitanas y agentes transportistas.

Igualmente debemos aprovechar hacia el futuro la oportunidad que significa la implantación de nuevas tecnologías al transporte público, como las que representa la opción de autobuses con “celdas de hidrógeno”, dada la existencia de una expandida demanda de transporte colectivo en nuestras metrópolis, así como la ya enunciada disposición de una gama de opciones en la oferta tecnológica internacional para la gestión del tránsito, la movilidad y la optimización de los sistemas de transporte e infraestructura vial.

BIBLIOGRAFÍA

- Bacelis, S. (2013). Servicio de transporte colectivo concesionado y política sectorial en el AMCM, 1994-2010. Tesis de maestría no publicada. Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México.
- Borja, J. y Catells, M. (1977). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la globalización*. Madrid, España: Taurus.

- Comisión Ambiental Metropolitana. (2010). Programa para Mejorar la Calidad del Aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2002-2010. México: Gobierno del Distrito Federal/Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales/Gobierno del Estado de México/Secretaría de Salud.
- Figueroa, Ó. (2008) Los desafíos frente a la congestión y el transporte público. En R. V. Ocaña, J. Mundó y J. Lusitano (Eds.), *Actas del XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. Caracas, Venezuela.
- Gakenheimer, R. (2008). Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. *Eure*, 24 (72). Santiago, Chile.
- Gregory, I. (2011). Patterns of metropolitan development: What have we learned? *Urban Studies*, 35 (7), 1019-1035.
- Gutiérrez, A. (2009). La producción del transporte público en la metrópoli de Buenos Aires: Cambios recientes y tendencias futuras. *Eure*, 26 (77), 109-136.
- Henry, E. (2008). “El transporte en las metrópolis latinoamericanas”, intervención ante “Los desafíos frente a la congestión y el transporte público”. Actas del XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. Caracas, Venezuela.
- Navarro, B. (2003). Tecnología, transporte, sociedad y territorio. *Diseño y Sociedad* (14/03). Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.
- y Guevara I. (2010). *Área Metropolitana de la Ciudad de México: prácticas de desplazamiento y horarios laborales*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco/Universidad Nacional Autónoma de México/Massachusetts Institute of Technology.
- Rodríguez, J. y Navarro, B. (2000). *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*. México: Gobierno del Distrito Federal/Universidad Nacional Autónoma de México-Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad.
- Shen, P. (2009). Urban transportation in Shanghai, China: Problems and planning implications *International*

- Journal of Urban and Regional Research*. Inglaterra: Joint Editors/Blackwell Publishers Ltd.
- Toledo, R. (2000). The connectivity of infrastructure networks and the urban space of Sao Paulo in the 1990s. *International Journal of Urban and Regional Research*. Inglaterra: Joint Editors/Blackwell Publishers Ltd.
- World Bank (2012). *Cities on the move. A World Bank urban transport strategy review*. Washington, DC, EE.UU.: Autor.
- Ziccardi, A. (1994). La obra pública y el capital de la construcción en la Ciudad de México. El caso del STC-Metro. Tesis de doctorado no publicada. México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- y Navarro, B. (2012). *Ciudad de México: retos y propuestas para la coordinación metropolitana*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco/ Universidad Nacional Autónoma de México- Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad.

TRANSPORTE Y SUSTENTABILIDAD. BAHÍA DE BANDERAS, MÉXICO

HÉCTOR JAVIER RENDÓN CONTRERAS
ALFREDO A. CÉSAR DACHARYHECTOR
JORGE IGNACIO CHAVOYA GAMA

C ONTEXTO

La región de la bahía de Banderas se localiza en la costa del Pacífico mexicano, integrada por los municipios de Puerto Vallarta y Cabo Corrientes en el estado de Jalisco y por Bahía de Banderas en el estado de Nayarit, donde se ha constituido un polo de desarrollo y un largo corredor turístico basado en la provisión de servicios turísticos especializados.

La bahía de Banderas se encuentra ubicada entre dos entidades federativas con diferentes escalas de desarrollo: el estado de Jalisco, que es una de las entidades con mayor desarrollo económico en el nivel nacional, ocupando el cuarto lugar, luego del Distrito Federal, el estado de México y el estado de Nuevo León dentro de la participación del Producto Interno Bruto (PIB) de México; por otro lado, el estado de Nayarit, que es una entidad tradicionalmente agraria, con un bajo nivel de desarrollo, y que se ubica como tal, en el lugar 29 en cuanto al aporte al PIB nacional con 0.6%, frente a 6.3% de Jalisco (Sistema de Cuentas Nacionales de México, 2010).

RESUMEN: Un destino con una fuerte vocación turística, como lo es la región de la bahía de Banderas, tiene la imprescindible tarea de incorporar otros sistemas de transporte para la movilidad turística, con la finalidad de elevar su competitividad en función de otros centros turísticos. La estructura física de la bahía permite establecer una conexión entre sus distintos atractivos turísticos como Caletas, Mahauitas, Yelapa, El Chimo al sur y Bucerías, La Cruz de Huanacaxtle, Punta de Mita al norte, a través del transporte náutico regional, todos con conexión en Puerto Vallarta.

Para el crecimiento urbano en la región de la bahía de Banderas que se ha generado en los últimos años, la capacidad de carga automotriz se ha visto rebasada, por su incipiente infraestructura vial limitada por el pueblito típico, su cadena de montañas y el océano Pacífico.

Lo anterior, se observa debido al incremento del parque vehicular, así como por la falta de infraestructura vial, lo cual genera problemas de movilidad derivados de los congestionamientos vehiculares en las principales avenidas en determinadas horas (pico), fines de semana y sobre todo en periodos vacacionales; hecho que dificulta el desplazamiento turístico a lo largo de la bahía.

Al turismo, uno de los principales aportadores en el desarrollo en la región se le presenta un deficiente servicio de transporte local en comparación con otros centros turísticos. Para este problema, es necesario contar con una alternativa actual para el transporte de personas, que además de evitar a sus usuarios los problemas de congestionamiento vial, brindaría una mayor competitividad con otros destinos de sol y playa. Este artículo examina la propuesta de un sistema de transporte náutico regional que haga posible la integración de los tres municipios que conforman Bahía de Banderas, México, de una manera eficiente y segura, situándolo en el nivel de otros destinos turísticos.

HÉCTOR JAVIER RENDÓN CONTRERAS es estudiante del doctorado en Ciencias para el Desarrollo Sustentable por la Universidad de Guadalajara, profesor titular "A", miembro del Cuerpo Académico CA-UDG-303 el Centro Universitario de la Costa-UdeG. hector.rendon@academicos.udg.mx

ALFREDO A. CÉSAR DACHARY es doctor en Ciencias Sociales por el Institute of Cultural and Social Studies Universidad de Leiden, profesor titular "C", responsable del Cuerpo Académico del CA-UDG-305: Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable. Centro Universitario de la Costa-UdeG. alfredo.cesar@academicos.udg.mx

JORGE IGNACIO CHAVOYA GAMA es doctor en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad por la Universidad de Guadalajara, es profesor titular "B", responsable del Cuerpo Académico CA-UDG-303 del Centro Universitario de la Costa -UdeG. jorge.chavoya@academicos.udg.mx

Esta región urbana, resultante de la fusión de los municipios de Bahía de Banderas y de Puerto Vallarta, comparten una conurbación continua que alberga una población que se ha cuadruplicado durante los últimos 30 años pasando de 63 316 habitantes en 1970, a 253 669 en el año 2000; 304 107 en 2005, y 389 915 en 2010, según datos de los censos de población y vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), convirtiéndose en la 36ª zona metropolitana más poblada de México y la 2ª más poblada en los estados de Jalisco y Nayarit.

En 2010 se aprobó la celebración de convenios de coordinación y de asociación entre Puerto Vallarta y el municipio de Bahía de Banderas, con la intención de planear y regular de manera ordenada la zona conurbada de Bahía de Banderas, así como de tratar y enfrentar la problemática urbana desde un enfoque global e integral que involucre proyectos específicos de ordenación del territorio, servicios urbanos, equipamiento e infraestructura. Dentro de esta planeación conjunta se han identificado varias problemáticas, como el patrón de ocupación del suelo, estructura vial, redes de transporte colectivo, conectividad intra-urbana y movilidad local, estructura socioespacial, entre otros (Baños *et al.*, 2012).

Considerando al transporte como uno de los ejes del desarrollo económico del turismo, el cual debe enfrentar grandes retos, no solo en Puerto Vallarta, sino en Bahía de Banderas y Cabo Corrientes, una región muy dinámica que tiene grandes limitaciones derivadas entre otras causas de una deficiente infraestructura vial.

El municipio de Cabo Corrientes cuenta con un sinfín de bellezas naturales que lo convierten en un destino turístico potencial, pero que no se ha desarrollado lo suficiente dado que no cuenta con infraestructura necesaria. La falta de carreteras en la región es quizás una de sus mayores debilidades, lo que hacen de este municipio, uno

PALABRAS CLAVE: Transporte, movilidad, turismo, sustentabilidad.

ABSTRACT: Bahía de Banderas's region, it is a place with a strong calling for tourism, as a support to its competitiveness with other destinations, the incorporation of other systems of transport for the mobility of the tourist to the center of this destination is dispensable. The physical structure of the bay allows to establish a connection between its different landmarks like Caletas, Mahauitas, Yelapa, El Chimo to the south and Bucerías, La Cruz de Huanacastle, Punta de Mita to the north, through the regional nautical transport, all with a connection to Puerto Vallarta.

For the urban growth of the Bahía de Banderas region that has taken place in the recent years, its automotive transit capacity has been overwhelmed, because of the underdeveloped transit infrastructure that is limited by the small town type of development, the mountains and pacific ocean.

Effect by which, it is noted that due to the increment in vehicles and the lack of transit infrastructure, the pollution of the environment, traffic jams on the main avenues in rush hour, weekends and most of all in holidays, it makes it difficult to move around the bay.

Tourism, one of the main supporters of the development of this region it is presented with a deficient public transport, in comparison with other tourist destinations. For this problem, it is necessary to have an alternative to the current public transport. Where apart from avoiding its users the traffic jams it could bring a better level of competitiveness with other summer and beach destinations. This article studies the proposal of a regional nautical transport system that allows the integration of the cities that conform Bahía de Banderas, Mexico, in a more efficient and safe way, boosting the reputation of this destination.

KEY WORDS: Transport, mobility, tourism, sustainability.

de los marginales en Jalisco y en el nivel nacional.

Las localidades de la costa de Cabo Corrientes están comunicadas vía marítima de una manera poco eficiente, aunque existe una brecha que en época de estiaje, lo comunica en forma terrestre. La falta de carreteras en la región es probablemente una de sus mayores debilidades.

El municipio de Puerto Vallarta, debido a una falta absoluta de planeación, se encuentra asfixiado por falta de vías de comunicación, lo cual satura definitivamente la principal vía de acceso a la ciudad y expone a la zona hotelera en indefensión total, a la pérdida de imagen, inseguridad, sobre tráfico y muchos elementos más de contaminación urbana. Esta situación debe ser uno de los elementos centrales de la

planeación regional, pero detrás queda un importante déficit de equipamiento y servicios, que se debe asumir como prioridad para poder reducir problemas de movilidad que afectan a la región, y muy especialmente al turismo.

Puerto Vallarta se encuentra en constante crecimiento, pero este crecimiento se ve limitado por su topografía (montañas, escurrimientos fluviales y ríos). A pesar de que este municipio es costero, cuenta con pocas zonas planas (20%), como las del margen derecho del río Ameca. En general, su superficie está conformada por zonas accidentadas en casi 70%, localizadas casi todas en el noroeste, con alturas entre los 100 y los 1 800 metros sobre el nivel del mar. Las zonas semiplanas, lomas y faldas de las montañas ocupan un menor porcentaje (10%), con

MAPA 1
ZONA CONURBADA DE BAHÍA DE BANDERAS



Fuente: Elaboración propia con base en datos del INEGI (2010).

alturas que van de los 500 a los 1 000 metros sobre el nivel del mar. En una buena parte de sus límites se localizan grandes extensiones de cerros con pronunciadas pendientes; del otro lado se encuentra el océano Pacífico (Ayuntamiento de Puerto Vallarta, 2011).

El centro histórico presenta serios conflictos en sus calles debido a la pequeña capacidad de carga para albergar un parque vehicular como el actual. El transporte público satura de manera considerable de norte a sur de la ciudad, el bulevar costero y sus casi 11 kilómetros de zona urbana, presentando un problema de movilidad turística.

Proponer un medio de transporte que cubra las necesidades de movilidad hacia los diferentes atractivos turísticos, que beneficie a los visitantes.

La principal propuesta de este trabajo de investigación es brindar una solución alterna a dicha problemática: usar la vía acuática para brindar servicio al transporte turístico en la región de la bahía de Banderas.

Población

Durante la década de los ochenta se dio un crecimiento poblacional de la región por encima de la media nacional, alcanzando una tasa de 5.1%. Este crecimiento se atribuye a la migración externa atraída por la pujante actividad turística en la bahía.

En 1970 Puerto Vallarta contaba con una población de 35 911 habitantes, de los cuales 71% radicaba en la cabecera municipal y el resto en localidades como El Pitillal, Ixtapa, Las Palmas y Las Juntas. Para 1980 su tasa de crecimiento alcanzó 12.7% en las localidades fuera de la cabecera municipal; se anexan Boca de Tomatlán, Mismaloya y Playa Grande (Fideicomiso Puerto Vallarta, 1980). En 1990 este municipio se expandió hacia el norte conurbándose con El Pitillal; para el año 2000 la mancha urbana se extendió hacia localidades como Ixtapa, Las Juntas, Las Palmas y Mismaloya. Para 2010 Puerto Vallarta contaba con una población de 255 681 habitantes.

De acuerdo con el último Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2010), el municipio tenía con una población total de 255 681 habitantes: 50.28% hombres y 49.71% mujeres. Presentaba una tasa de crecimiento media anual de 3.24%, por lo que cabe aclarar que para 2020, la población podría alcanzar los 353 000 habitantes aproximadamente. Sin embargo, al sostenerse el crecimiento gracias a una actividad turística en expansión y dadas las limitaciones impuestas por la geografía, este hubo de orientarse hacia el norte extendiéndose en su influencia más allá de las fronteras del río Ameca (Chavoya *et al.*, 2013).

En 1970 la población en el municipio de Bahía de Banderas era de 18 031 habitantes y las principales localidades eran San Juan de Abajo, Valle de Banderas, San José del Valle, El Colomo, Bucerías, con tan solo 931 habitantes. Los cambios ocurridos en el volumen de habitantes en esta región desde 1970 indican que la población de la zona de la bahía de Banderas creció a tasas más elevadas que la población nacional. Estos índices de crecimiento se justifican por la dinámica económica de la región a partir de la generación de oportunidades de empleo, constituyéndose de esta manera en un polo de atracción de fuerza de trabajo. En 1980 las localidades ubicadas en el valle agrícola mantuvieron un crecimiento sostenido, en tanto empiezan a dispararse las localidades costeras de Bucerías y Las Jarretaderas.

Para 1990 la zona ya contaba con 39 831 habitantes, siendo las localidades costeras las que un mayor crecimiento registraron. Para el año 2010 esta dinámica se agudizó alcanzando 124 205 habitantes: 62 999 hombres y 61 206 mujeres.

Cabo Corrientes, el municipio menos dinámico de la bahía de Banderas contaba en 1970 con 5 068 habitantes, para 2000 tenía 9 161 habitantes. Con un crecimiento sostenido alcanzó en el año 2010 una población de 10 029

habitantes, asentados su mayoría en las localidades de El Tuito, Yelapa, Ixtlahuahuey, Chacal, Chimo y Quimixto.

Estructura urbana

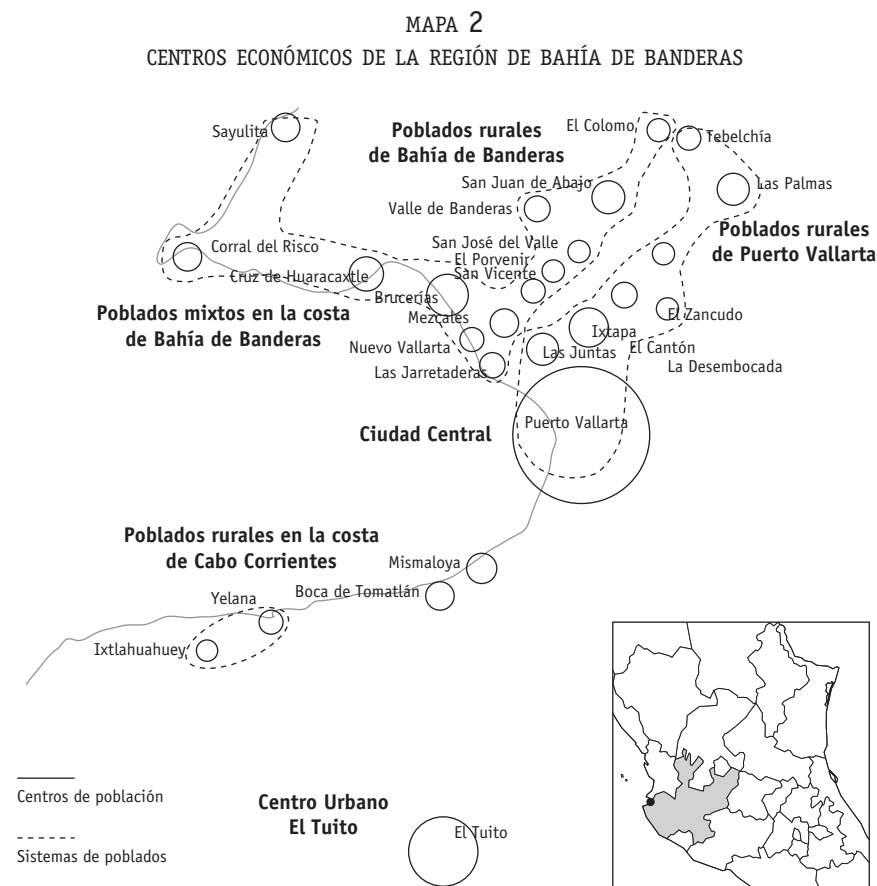
De las 56 zonas metropolitanas en México solamente tres se localizan en territorios cuya principal vocación es el turismo: Acapulco, Cancún y la bahía de Banderas. En todos los casos, son ciudades con una madurez turística consolidada.

La zona conurbada genera un polo de desarrollo basado en la actividad turística y en la provisión de servicios especializados (Baños *et al.*, 2012).

La estructura urbana se compone de dos modelos contrastantes: en Bahía de Banderas es mayoritariamente difuso al ubicarse en una planicie mientras que en Puerto Vallarta es más compacto por su localización en las estribaciones de la sierra. La integración funcional se eslabona a través del litoral costero y las vialidades que conectan los diferentes nodos del sistema. Las mejores condiciones de vida se localizan en el espacio turístico diluyéndose los beneficios en la periferia de las localidades.

La estructura urbana se encuentra conformada por 26 localidades, con más de 200 habitantes cada una, de las cuales la ciudad central es la cabecera de Puerto Vallarta que mantiene una fuerte relación con el resto de las localidades al ser la que concentra el mayor volumen de equipamiento en la región.

Ixtapa forma parte de la mancha urbana de Puerto Vallarta, además existe una serie de poblados en el valle agrícola que se articulan por medio de una vialidad y los caminos de servicio de los canales de riego, abarcando territorio de los municipios de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas; estos poblados se ligan con los poblados mixtos de la costa que se encuentran en la bahía y los que dan al océano Pacífico, se les llama mixtos ya que presentan una mezcla de usos habitacionales y turísticos, siendo dependientes en gran medida, en términos de abasto,



Fuente: Elaboración propia con base en datos del INEGI (2010).

servicios y equipamiento de la ciudad central.

Por otro lado, en la franja costera correspondiente al municipio de Cabo Corrientes existen una serie de localidades dispersas que guardan cierta relación con El Tuito, su cabecera municipal, pero presentan junto con esta una importante dependencia de la ciudad central, con la que establecen comunicación por mar y por tierra.

La población residente en esta región tiende a ubicarse cerca de su lugar de trabajo, por lo que de acuerdo con la dinámica que presenta la actividad turística, donde el municipio de Bahía de Banderas crece aceleradamente, no se prevé migración de un municipio a otro, pero si una creciente demanda de servicios y equipamiento, así como de reservas territoriales habitacionales, en condiciones de ser desarrolladas.

La región de la bahía de Banderas presenta características particulares al ser la única de vocación turística que se localiza entre dos entidades federativas y tres municipios; conformada por una ciudad central, Puerto Vallarta, con más de 250 000 habitantes; con una integración física y funcional entre las localidades de los municipios e indicadores de población económicamente activa (PEA) de tipo urbano con alto crecimiento poblacional; con una interdependencia de los municipios de la periferia con la ciudad central, y con un flujo constante de personas, bienes y servicios.

El dinamismo regional ha facilitado la expansión urbanizada en diferentes localidades y el crecimiento poblacional con índices sostenidos de crecimiento, mostrando que en la ciudad central, Puerto Vallarta ha estabilizado

el aumento, mientras que en Bahía de Banderas se acerca a 9% anual, alentado por la masiva edificación de fraccionamientos de interés social, debido a las condiciones particulares del mercado de suelo provocando el fortalecimiento del fenómeno de “ciudad-dormitorio” impactando las relaciones funcionales entre los diversos centros de población.

El proyecto turístico Riviera Nayarit ha contribuido significativamente a acrecentar la dinámica económica de la región, contribuyendo a que Bahía de Banderas se consolide como un polo más fuerte de crecimiento a diferencia de las otras regiones del estado de Nayarit e inclusive de su misma capital.

Cabo Corrientes constituye un destino potencial, cuya condición de aislamiento y la falta de infraestructura básica, han impedido retener parte del importante flujo de visitantes que recibe. Constituye un destino complementario que no cuenta con las condiciones necesarias para desarrollar su vocación turística.

Para esta región, la presencia de grandes cadenas montañosas dificulta y encarece la comunicación transversal, por lo que los costos de construcción para carreteras entre la montaña y las costas se elevan a niveles inviables. Una de las características que han limitado la ampliación de un libramiento ha sido la topografía escarpada y los numerosos ríos que atraviesan el área.

El acceso por vía terrestre es restringido, debido a la falta de carreteras alternas para acceder a la bahía de Banderas. Sumado a ello, el transporte aéreo a este destino turístico es costoso (superior a la media nacional) y el marítimo no se utiliza comercialmente.

La vialidad que conduce a Valle de Banderas y San Juan de Abajo, presenta conflictos en las zonas urbanas de las localidades que atraviesa y en el municipio de Cabo Corrientes y su cabecera municipal de El Tuito, la

MAPA 3
LONGITUD VIAL PUERTO VALLARTA-PUNTA DE MITA 56.2 KILÓMETROS



Fuente: Google Maps (2014a).

MAPA 4
LONGITUD VIAL PUERTO VALLARTA-YELAPA 81.8 KILÓMETROS



Fuente: Google Maps (2014b).

vialidad primaria tiene poco tránsito vehicular.

Es por ello que es necesario impulsar el transporte náutico a lo largo

del litoral en la bahía de Banderas, para mejorar la comunicación de las localidades costeras y detonar sus potencialidades turísticas.

La bahía de Banderas se encuentra considerada dentro del Club de las bahías más bellas del mundo (Club des plus belles baies du monde), que agrupa a las entidades que representan a una comunidad que tiene una fachada marítima en una bahía excepcional del litoral mundial, las cuales suman 29 bahías de un total de 23 países (The most beautiful bays in the world, s/f). Esto le brinda una de las principales fortalezas en su desarrollo turístico.

Al recibir una cantidad importante de turistas al año, su estrategia general debe enfocarse en desarrollar condiciones que le permitan cumplir como polo turístico, económico y articulador del crecimiento futuro en el corredor costero en el nivel regional, desde el puerto de San Blas en Nayarit al norte, hasta el puerto de Manzanillo en Colima al sur. Lo anterior, en relación con los atractivos y vocación particular de cada uno de ellos, creando nuevos centros de atracción que complementen y diversifiquen la oferta de actividades, mediante el desarrollo de nuevos productos orientados a captar nuevos segmentos de mercado y elevar la calidad turística de la bahía de Banderas.

La mayor parte de los turistas que llegan a este destino ingresan por vía aérea, medio que es utilizado por 61% del total, seguido por el transporte terrestre público, el cual es utilizado por 28%, mientras que 11% llega en automóvil, que sumados a los automóviles locales producen una ineficiencia en las vialidades. Además, recibe más de 250 000 pasajeros de cruceros al año, los cuales representan casi 13% adicional de turistas en el sitio. Entre turistas internacionales y nacionales que visitan este destino casi se alcanza la cifra de 2 millones anuales. Obviamente se generan grandes impactos tanto positivos como negativos en la economía, la cultura y sobre todo, en

el medio ambiente (Ingenieros consultores e inmobiliaria, 2005).

Puerto Vallarta ha logrado sostener una rápida dinámica de crecimiento. Sin embargo, empieza a seguir el patrón de los destinos de playa orientados al turismo masivo, con una consecuyente pérdida de competitividad, al basar su operación en la comercialización de paquetes de bajo precio y turistas de bajo gasto. Es una plaza que empieza a ser dominada por los mayoristas, los cuales se basan solo en criterios de utilidad, con consideraciones de corto plazo, más que por las consideraciones de equilibrio, mercado e imagen en el mediano y largo plazo.

En ese sentido, Puerto Vallarta es uno de los tres destinos de playa de mayor tamaño y dinámica de crecimiento en el nivel nacional, después de Acapulco y del corredor Cancún-Riviera Maya. Durante la década pasada el ritmo de crecimiento de la oferta de alojamiento fue superior al promedio nacional y semejante al conjunto de los centros de playa, lo que le permitió alcanzar un incremento de alrededor de 880 cuartos por año, solo superado por el del corredor Cancún-Riviera Maya, que crece en forma explosiva (Ingenieros consultores e inmobiliaria, 2005).

La expansión alcanzada en su oferta de cuartos provocó el crecimiento acelerado de la demanda y un cambio en el perfil de los visitantes. Vallarta creció por encima del promedio nacional, solo superado por Acapulco y por el corredor Cancún-Riviera Maya, cuyo crecimiento ha sido espectacular.

Hay en la zona una elevada participación de trabajadores asalariados, que tienen una estacionalidad más marcada.

El menor ingreso promedio mensual de los turistas internacionales, es más parecido al perfil de los turistas que recibe Cancún que con los destinos que se han orientado en segmentos especializados, como Los Cabos.

La actividad turística de Puerto Vallarta ha crecido de manera sostenida

a lo largo de cuatro décadas, en las que ha experimentado distintas fases de expansión acelerada y estabilización, llevándolo a situarse en una fase intermedia entre los grandes destinos masivos y los destinos orientados al turismo de nichos. Su desarrollo exitoso como centro tradicional de playa detonó el crecimiento de la actividad turística en Bahía de Banderas y Cabo Corrientes, que se han ido integrando al desarrollo mediante diferentes dinámicas.

Puerto Vallarta es un destino maduro, cercano a su saturación, que en la última década experimentó un cambio muy importante en el perfil del visitante, lo cual requiere de acciones que consoliden su posicionamiento y eleven la calidad turística.

Bahía de Banderas es un destino emergente, con fuertes planes de expansión, que presenta tendencias opuestas en su crecimiento, una orientada al turismo masivo y otra a un turismo exclusivo, el cual requiere desarrollar las condiciones urbanas y turísticas que permitan un crecimiento equilibrado en la zona.

Cabo Corrientes constituye un destino potencial, cuya condición de aislamiento y la falta de infraestructura básica, han impedido retener parte del importante flujo de visitantes que recibe. Constituye un destino complementario que no cuenta con las condiciones necesarias para desarrollar su vocación con productos propios, orientados hacia el ecoturismo y al turismo alternativo.

TRANSPORTE Y TURISMO

Como un modelo integral, el turismo genera en su desarrollo una serie de impactos muy significativos, que van más allá de las externalidades que estudia la economía. El turismo es una compleja actividad económica que depende, posiblemente más que las otras, del ambiente, pero considerándolo desde una perspectiva amplia. Esto se debe a que el ambiente abarca la biosfera,

los ecosistemas que la componen y los elementos introducidos en ella por el hombre, entre los cuales se encuentran los aspectos socioeconómicos y culturales (César y Arnaiz, 2004).

La relación transporte –turismo– no podría coexistir si por un lado se tienen instalaciones y servicios, y por otro lado no existe el medio para acceder al sitio deseado. Esto permite un relevante impacto en el crecimiento y desarrollo la actividad turística. Es necesario buscar para cada medio de transportación, sea público o privado, el confort, lo económico, lo rápido, y el ser humano se ha encargado de investigar cómo lograr que el turista se sienta con agrado al viajar. Así, por todo lo antes expuesto, la relación transporte y turismo es un binomio inseparable para que se pueda lograr que el turista realice las actividades correspondiente; por lo tanto los medios de transportación han contribuido de manera sustancial al desarrollo del turismo (Viloria, 2012).

Así como el transporte impulsa la competitividad de sectores estratégicos como el turismo, estudios señalan que de 2008 a 2020 se duplicará el número de turistas, lo cual implica un gran impacto en el rubro del transporte (César, 2010).

El desarrollo de las comunidades es imperante para mejorar la calidad de vida de las poblaciones. El turismo como modelo de desarrollo, ha demostrado su capacidad para transformar países, pues dentro de sus particularidades, está el poder impulsar una región o país con base en sus fortalezas naturales, culturales y sociales.

La expansión y la diversificación del turismo durante las últimas décadas le han conferido una importancia cada vez mayor puesto que contribuyen al desarrollo económico de países y regiones de todo el mundo.

El transporte es un servicio indispensable para el sector del turismo, donde sus niveles de eficiencia, comodidad y seguridad dependen en gran

medida de la entera satisfacción del visitante. Es un factor determinante del sector turístico, ya que representa el sistema para poder desplazarse de un origen a un destino.

De tal manera que, el transporte y el turismo se encuentran estrechamente vinculados, ya que sin transporte no existe desplazamiento y por ende no se desarrolla el turismo. Ayuda a elevar el nivel económico de una región, promueve la homogeneidad de las condiciones de vida de los grupos humanos, facilitando la integración de las comunidades y es el elemento más sensible para la industria turística.

Transporte alternativo para el turismo

El transporte y el uso de tierra actúan recíprocamente, dado que los servicios de transporte consumen tierra, al igual que las ciudades. Un sistema de transporte eficiente puede minimizar el uso de la tierra; sin embargo, este ahorro debe ser comparado con el costo. Un sistema de transporte eficiente en una ciudad grande puede tener un costo sumamente elevado.

En Puerto Vallarta se aprecian ejemplos como el anterior: el excesivo tráfico vehicular en su ineficiente infraestructura vial, así como los desproporcionados usos de suelo para el automóvil.

Con un cambio en prioridades, los automóviles pueden ser parte de un sistema amplio y balanceado en el cual el transporte público, bicicletas, el caminar y porque no, un transporte alternativo, sean todas opciones viables.

Para mejorar la comunicación de las localidades costeras y entre los nuevos segmentos turísticos, sin la necesidad de consumir más suelo –ya que la mayoría se encuentra desarrollada en su totalidad a excepción de la zona de montaña– se propone fomentar el empleo de un sistema de transporte náutico en la bahía de Banderas. Siendo necesario un sistema de cabotaje que ayude a resolver el sistema de

transporte general de la bahía en sus tres municipios conurbados, al diseñar y construir embarcaderos para este fin. Las localizaciones se harán en función de los destinos y rutas con más demanda hoy y en el futuro; actualmente las más importantes son Mismaloya, Marina Vallarta, Nuevo Vallarta y La Marina de la Cruz de Huanacastle.

Transporte náutico como alternativa al transporte colectivo

Es indudable que Puerto Vallarta es una ciudad dependiente del automóvil, como lo son las ciudades de todo el país. El transporte urbano es una variable dependiente de la movilidad, un instrumento que vincula la forma dispersa de una ciudad, determina su funcionamiento, contribuye a su configuración además de consumir mucho suelo, pero es el principal indicador de eficacia y eficiencia en los servicios de la comunidad, ya que si nos movemos bien en la ciudad, la ciudad funciona, si no, se provocan problemas colaterales como son congestionamientos, contaminación y pérdida de horas hombre.

A lo largo del bulevar marítimo, desde Punta de Mita hasta Boca de Tomatlán, existen autotransportes que satisfacen la demanda actual, pero no así la infraestructura vial (debido a las características topográficas de la región) para albergar todo el parque vehicular, provocando embotellamientos.

En relación con la creación de nueva infraestructura para los automóviles, se genera un círculo vicioso, ya que a mayor infraestructura mayor número de automóviles, por lo que en este tipo de ciudades existe una alta prioridad para contar con un transporte alternativo y su infraestructura.

Desde el año 2008 en el *Diario Oficial de la Federación (DOF)*, se publicó la construcción del libramiento de Puerto Vallarta, con una longitud de 30 kilómetros, con origen en el entronque Aeropuerto de Puerto Vallarta y terminación en el entronque Venado de la

carretera Manzanillo-Puerto Vallarta; así como el tramo carretero Las Varas-Puerto Vallarta (DOF, 2008b).

Estos proyectos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (scr), potenciarán a Jalisco como polo de desarrollo en el occidente del país. La scr concluye actualmente el estudio del trazo definitivo del libramiento para Puerto Vallarta, cuyo costo se estima en unos 2 000 millones de pesos (Obras web, 2014).

Dicha obra, aún en proyecto, se encuentra trazada a través de la montaña, lejos de las comunidades costeras. Para solucionar este problema de conectividad, es necesario contar con una alternativa al transporte de pasajeros actual; de ahí una de las propuestas de esta investigación: desarrollar el transporte a través de la bahía mediante la vía acuática, para así poder trasladar pasaje de un punto a otro, a lo largo del litoral de la bahía, unificando los tres municipios que la conforman.

PLANIFICACIÓN DE VIAJES PARA LA PROPUESTA DEL TRANSPORTE NÁUTICO

El proceso de planificación del transporte, también conocido como modelación de la demanda de transporte, permite estimar los flujos de pasajeros o vehículos, de modo que habrá una infraestructura de transporte para un escenario futuro.

Para conocer el comportamiento futuro de la demanda de transporte náutico regional, el modelo "4-pasos", es capaz de representar de la mejor forma posible lo que ocurre con la movilidad a los nuevos centros de atracción, con el objetivo de determinar los efectos de los cambios que se introduzcan en las redes de transporte, tanto por el crecimiento natural, como por los cambios inducidos por los planes de desarrollo de la región de la bahía de Banderas. Una vez conocida la demanda, se puede obtener el comportamiento de sistemas alternativos e identificar los diferentes impactos (Rico, 1991).

Es necesario señalar que la intención es tan solo mostrar un breve análisis de este modelo y no desarrollar una exhaustiva investigación sobre el estado del arte en la materia. Para desarrollar el proceso de la planificación del transporte, se resolvieron las siguientes interrogantes:

1. Estudio de la población de la región de la bahía de Banderas, la economía y la actividad principal que desarrolla: ¿cuál será la magnitud de esas actividades?
2. Estudio uso del suelo: ¿dónde estarán localizadas estas actividades?
3. Etapa generación de viajes: ¿cuántos viajes generarán estas actividades?
4. Etapa distribución de viajes: ¿hacia dónde se dirigirán esos viajes?
5. Etapa división modal: ¿qué modo de transporte utilizarán esos viajes?
6. Etapa asignación de viajes: ¿qué itinerario seguirán esos viajes?
7. Análisis sistema y evaluación. Plan de transporte: ¿cuál es el mejor sistema de transporte?

Generación de viajes

La generación de viajes es el proceso mediante el cual se cuantifican los viajes realizados por las personas que residen o desarrollan actividad en una determinada área.

La generación de viajes se encuentra en función de:

- El uso de suelo. Existe una estrecha relación entre la generación de viajes y la manera en que el suelo es utilizado.
- Los atractivos del área.
- Tipo, disponibilidad y calidad de las facilidades de transporte disponibles en el área.

Estas relaciones funcionales se utilizan en el proceso de la planificación del transporte con el objeto de obtener información cuantitativa sobre la demanda del nuevo sistema de transporte.

El objetivo de la etapa de generación de viajes es obtener una adecuada identificación y cuantificación de los viajes que tienen como extremo las distintas zonas en que fue dividida el área de estudio, en caso particular, los atractivos turísticos en la bahía.

En esta función se modela el comportamiento de los usuarios en relación con la decisión de realizar un viaje. En otras palabras, identifica los factores que motivan a los usuarios del sistema de transporte a salir de una zona teniendo como destino a cualquiera otra de las zonas (producción del viaje), o bien arribar a una zona en particular teniendo como origen a cualquiera de las zonas (atracción del viaje), dentro del área de estudio (Islas, 2002).

Pronóstico de la demanda

Como se mencionó anteriormente, en este paso se busca poder transformar los atributos demográficos, económicos y de uso de suelo de cada zona, en viajes generados por esta. La predicción del total de viajes se hace por zonas. El potencial usuario del sistema de transporte náutico es el turista que visita la región de bahía de Banderas.

Tradicionalmente el turismo que visita Bahía de Banderas se caracteriza por ser un turismo denominado de sol y playa, pero este destino ofrece una gran variedad de atractivos y servicios para la práctica de otras actividades, como el turismo rural, el senderismo, recorridos en embarcaciones por la bahía, la visita a otras playas, así como las actividades subacuáticas, que son un segmento que está atrayendo un mayor número de turistas (Gauna y Virgen, 2005).

En este contexto, en el año 2013, se recibió a más de 3.7 millones de turistas, con un crecimiento de 1.47% con respecto de 2012, mientras que en el indicador de derrama económica se captaron 13 285 millones de pesos, teniendo un crecimiento de 5.09% (Dirección de Inteligencia de Mercados, Información Estadística y Evaluación, 2014).

CUADRO 1
AFLUENCIA DE VISITANTES A PUERTO VALLARTA, 2013

Mes	Turismo hospedado			Casa particular			En tránsito			Afluencia total		
	Nales.	Extr.	Total	Nales.	Extr.	Total	Nales.	Extr.	Total	Nales.	Extr.	Total
Enero	63 730	100 436	164 166	43 896	21 234	65 130	14 986	43 376	58 362	122 612	165 046	287 658
Febrero	63 836	109 750	173 586	49 936	26 280	76 216	13 084	40 991	54 075	126 856	177 021	303 877
Marzo	109 859	113 383	223 242	80 657	25 780	106 437	15 694	48 980	64 674	206 210	188 143	394 353
Abril	132 121	74 596	206 717	61 345	18 675	80 020	24 480	43 638	68 118	217 946	136 909	354 855
Mayo	150 245	60 160	210 405	41 652	7 996	49 648	7 473	29 907	37 380	199 370	98 063	297 433
Junio	125 588	55 557	181 145	46 236	7 808	54 044	13 056	24 787	37 843	184 880	88 152	273 032
Julio	196 104	50 230	246 334	88 632	8 735	97 367	30 290	18 620	48 910	315 026	77 585	392 611
Agosto	131 719	44 716	176 434	56 954	7 590	64 544	22 821	19 882	42 703	211 494	72 188	283 682
Septiembre	88 449	31 522	119 971	50 807	4 196	55 003	22 560	21 821	44 381	161 816	57 539	219 355
Octubre	84 221	49 729	133 949	56 426	6 939	63 365	20 090	33 719	53 809	160 737	90 387	251 124
Noviembre	98 273	76 824	175 097	81 648	12 467	94 115	23 126	47 497	70 623	203 047	136 787	339 834
Diciembre	99 090	92 949	192 039	85 480	12 690	98 170	25 032	46 856	71 888	209 602	152 495	362 097
Total	1 343 233	859 852	2 203 085	743 669	160 390	904 059	232 692	420 073	652 765	2 319 594	1 440 315	3 759 909

Fuente: Dirección de Inteligencia de Mercados, Información Estadística y Evaluación (2013).

La estancia promedio en Puerto Vallarta es de 5 días, siendo de 3.33 días para el turismo nacional y de 6.36 días para el turismo extranjero. La ocupación hotelera en Puerto Vallarta en 2010 fue de 57.62% con un decremento de 0.48 pp respecto de 2012; destacan las categorías de gran turismo y 5 estrellas, que tuvieron una ocupación promedio de 60.77%; 4 estrellas de 63.04%, y 3 estrellas de 46.18%, durante el año (Dirección de Inteligencia de Mercados, Información Estadística y Evaluación, 2014).

Perfil sociodemográfico

A este importante puerto acude un sinnúmero de visitantes a lo largo de todo el año. Durante 2013 su distribución por procedencia fue de 61.69% nacionales y 38.30% extranjeros.

De acuerdo con el género, 50.05% estuvo conformado por hombres y 49.94% por mujeres; en lo que respecta a la edad, 34.53% tenía entre 26 y 34 años y 20.11% estaba en el rango de 35 a 44 años; 44.29% eran casados y 41.04% solteros; en relación con la escolaridad se registró como profesionistas a 38.44% y a 29.61% como cursando o con bachillerato terminado.

En lo que respecta a la forma de viaje, 47.96% lo hace con la familia, 10.18% realiza su viaje con amigos y 37.90% solos; respecto de su ocupación actual, 22.22% son profesionistas, 22.49% trabaja en una empresa pública y privada, 14.93% son estudiantes y 12.76% tiene un negocio propio (Dirección de Inteligencia de Mercados, Información Estadística y Evaluación, 2013).

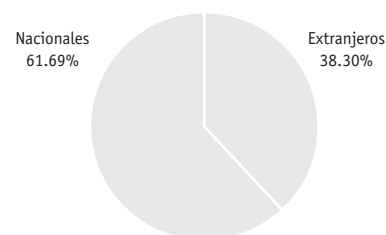
Estos indicadores permiten identificar que el mayor mercado de este destino es familiar, empleados con puestos medios y medios altos o que trabajan por cuenta propia y que viajan principalmente por cuestiones de ocio.

Perfil motivacional y forma de viaje

Los principales motivos de viaje hacia el destino son el ocio y descanso, con 36.69% para turismo nacional y 78.80% para el extranjero, seguido de la visita a familiares y amigos en 24.85% para los visitantes nacionales y 10.60% para los extranjeros.

Bajo el contexto del análisis de esta investigación, el transporte náutico se perfila al sector del visitante del segmento de sol y playa, tomando en consideración el rubro de ocio y

GRÁFICA 1
PROCEDENCIA DEL TURISMO EN
PUERTO VALLARTA, 2013



Fuente: Dirección de Inteligencia de Mercados, Información Estadística y Evaluación (2013).

recreación. Por lo que la cantidad de visitantes en el año de 2013 en ese indicador fue de 1 986 027 visitantes.

Número de viajes que produce y atrae cada zona

Al ser un destino turístico diversificado es posible determinar los atributos de cada zona, como zonas de recreo y atractivos, enriqueciendo la oferta para segmentos nicho: golf, náutico, congresos, cruceros, ecoturismo y cultura.

Esto significa diversificar sus atractivos hacia nuevos segmentos y sumarlos a los adicionales en función de la vocación y potencialidad de cada

zona, lo que tendría como resultado la siguiente distribución de los atractivos turísticos que puede observarse en el Mapa 5.

Para tener accesibilidad a la mayoría de estos nuevos segmentos o atractivos turísticos su accesibilidad es a través del litoral de la bahía de Banderas. Estos atributos de cada zona son convertidos en viajes producidos y atraídos.

Muestreo.

Encuesta origen destino

Para conocer la opinión actual del potencial usuario en el rubro de ocio y recreación, se elaboró y aplicó una encuesta considerando tanto a turistas extranjeros, como a turistas nacionales. El instrumento incluía preguntas tanto abiertas y cerradas y se dirigió a conocimientos sobre los sistemas de transportes públicos, zonas de atracción, y comportamientos de viaje. En total, el cuestionario consta de 10 preguntas. Varias de las medidas utilizadas, incluidas las medidas de comportamiento, fueron adaptadas a partir de estudios previos. Con un análisis anterior (tomado como prueba piloto) empleado en una tesis de maestría (Rendón, 2006) se aplicó una encuesta del 2 al 5 de marzo de 2006, que determinó una probabilidad positiva de 70%. Para el nuevo instrumento se adecuaron las preguntas en relación con la prueba piloto; esto con la finalidad de que el instrumento fuera claro y conciso. Los datos cuantitativos fueron analizados con SPSS.

Para el nuevo muestreo se escogieron seis zonas de aplicación: Playa de los Muertos, Malecón, Marina Vallarta, en Puerto Vallarta; Nuevo Vallarta en plaza Paradise, Malecón de Bucerías y Malecón de la Cruz de Huanacaxtle, en Bahía de Banderas; lugares en el perímetro de la bahía y donde converge tanto el turismo nacional como el extranjero.

Se utilizó el muestreo aleatorio simple para la asignación del tamaño

CUADRO 2
MOTIVACIÓN DE LOS VISITANTES QUE LLEGARON A PUERTO VALLARTA, 2013 (%)

Motivación	Nacionales	Internacionales
Compras	0.59	1.38
De paso	3.55	0.00
Ocio y recreación	36.69	78.80
Profesional o negocios	9.47	5.53
Salud	4.14	0.46
Visitar amigos y familiares	24.85	10.60
Otro	20.71	3.23
Total	100.00	100.00

Fuente: Dirección de Inteligencia de Mercados, Información Estadística y Evaluación (2013).

CUADRO 3
VISITANTES EN EL RUBRO DE OCIO Y RECREACIÓN, 2013

Motivación	Nacionales	Extranjeros
Ocio y recreación	36.69%	78.80%
Visitantes	851 059	1 134 968

Fuente: Elaboración propia a partir los datos tomados de la SECTURJAL (2013).

CUADRO 4
SEGMENTACIÓN ACTUAL Y POTENCIAL DE BAHÍA DE BANDERAS

Segmento actual	Puerto Vallarta	Cabo Corrientes	Bahía de Banderas
Turismo de sol y playa tradicional	✓	✓	✓
Turismo de cruceros	✓		
Turismo de buceo	✓	✓	✓
Segmento potencial			
Turismo de grupos y convenciones	✓		✓
Turismo de golf	✓		✓
Turismo náutico	✓	✓	✓
Turismo de naturaleza	✓	✓	✓
Ecológico	✓	✓	✓
Aventuras	✓	✓	✓
Buceo	✓	✓	✓
Turismo de salud	✓		✓
Turismo de mini cruceros	✓	✓	✓

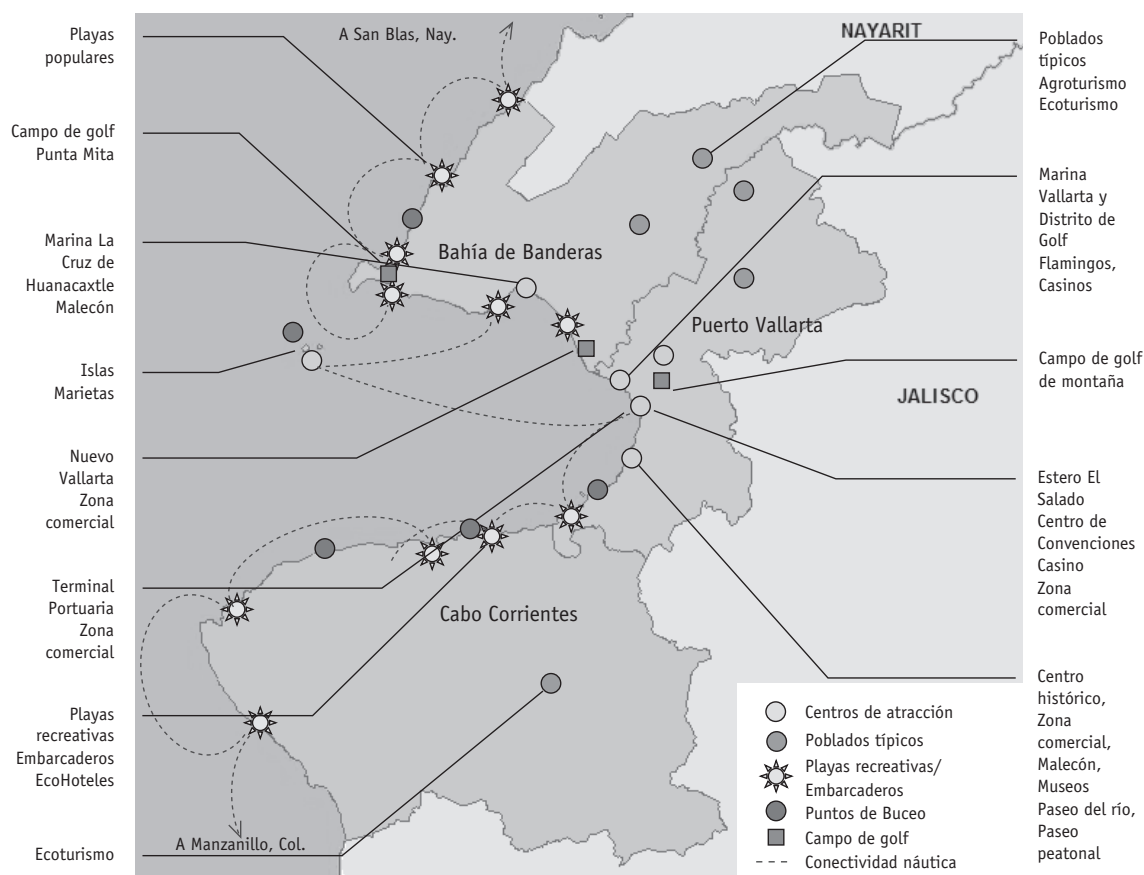
Fuente: Elaboración propia.

de muestra, después se formaron estratos y se le asignó un mínimo de muestra de 32 en cada zona para hacerlos representativos. El tamaño de muestra, para un muestreo aleatorio simple se calcula como se muestra (Hernández, 2011):

$$n = \frac{Z^2 PQN}{Ne^2 + Z^2 PQ} = 224$$

En la muestra tomada, el mercado emisor de turismo más importante es el local con 51.79%, seguido de Estados Unidos con 30.36% y con 15.36 % del canadiense.

MAPA 5
PRINCIPALES ATRACTIVOS TURÍSTICOS



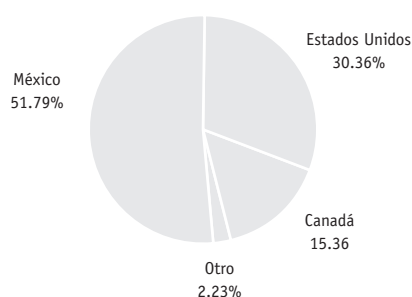
Fuente: Elaboración propia.

De los encuestados, 11% manifestó que tienen una mala impresión ocasionada por el congestionamiento vehicular, seguido por una buena impresión del tráfico con 42%.

Para los servicios del sistema transporte colectivo de la región, los resultados indican que la mayoría de los visitantes califican al servicio de taxis y combis como un servicio bueno, y de regular al de servicio urbano, dentro de una escala de malo, regular, bueno y muy bueno.

Al ser cuestionados para determinar el medio de transporte utilizado para arribar a la zona generadora y lugar de encuesta, la mayoría de los turistas se desplazaron en taxi (37.50%), seguido del transporte urbano (3.90%) y otros lo hicieron en auto particular (19.20%).

GRÁFICA 2
PROCEDENCIA DEL VISITANTE



Fuente: Elaboración propia con base en el muestreo exploratorio, 2014.

De los turistas, 87.50% está de acuerdo en hacer uso del transporte náutico a lo largo de la bahía, en un contraste con 12.50% de los encuestados que no están interesados en este tipo de servicio.

Cabo Corrientes cuenta con un sinfín de bellezas naturales que lo hace un destino turístico potencial, pero que no tiene la infraestructura carretera, quizás una de sus mayores debilidades.

A los turistas se les preguntó si conocían las playas de Yelapa-Quimixto y Cruz de Huanacastle-Punta de Mita (zona norte y zona sur de la bahía), donde el mayor de los casos respondió no conocerlas (64.3%).

De este porcentaje que manifestó no conocer los atractivos de la bahía, se les preguntó si tenían intención de conocerlas: 91.52% mostró interés en conocer estos destinos.

Se tomó en consideración la intención de viaje como una respuesta binomial (2 intenciones, para la zona sur como para la zona norte de la bahía) en una misma variable, desde el origen (generación) hacia los destinos (atracción) tomando en cuenta los atributos en cada zona.

De los entrevistados, 8.48% no presentó intención alguna de visitar alguno de estos destinos, obteniéndose los resultados mostrados en el Cuadro 6.

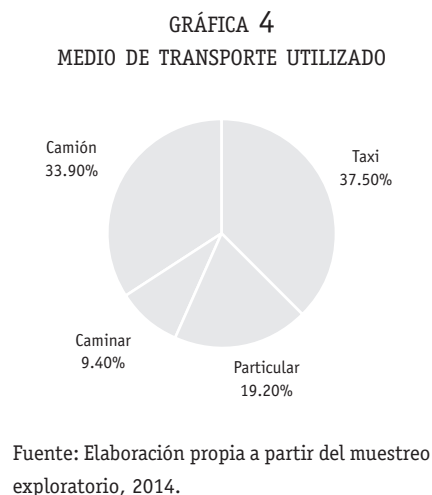
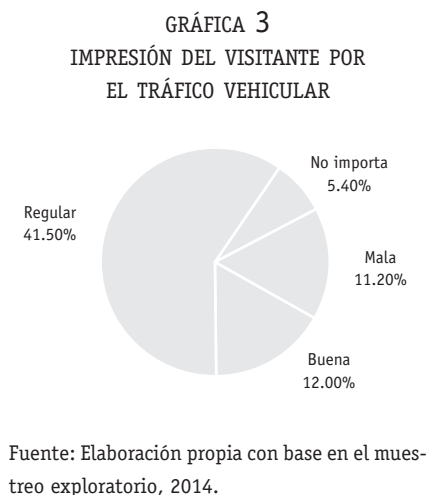
Como se puede apreciar en dicho cuadro, las principales zonas atractivas para el turista se distribuyen de la siguiente forma: 12% se sienten atraídos por visitar las playas recreativas de Sayulita, seguido de Yelapa y Punta de Mita con 11%, Los Arcos 9%, el Malecón de Puerto Vallarta con 7.6% de intención de viaje.

De los seis puntos generadores de viaje, se tiene que el Malecón es el mayor generador de viajes distribuidos en 28%, seguidos de La Cruz de Huanacastle en 16.6%, Bucerías y Nuevo Vallarta en 14%.

DISTRIBUCIÓN DE VIAJES

Una vez definida la generación de viajes, que identifica las tasas de viajes que produce y atrae cada zona en la bahía y conociendo a su vez de donde vienen y cuál es la intención de viaje, se realiza la distribución de viajes.

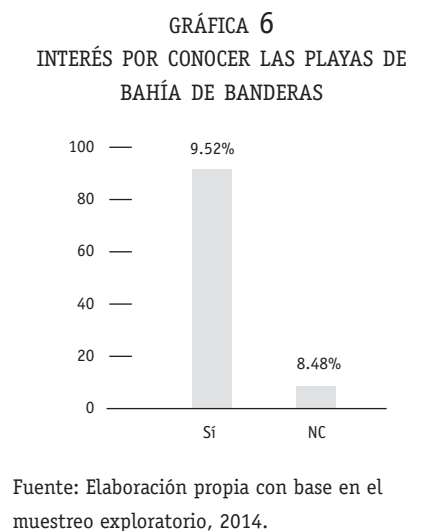
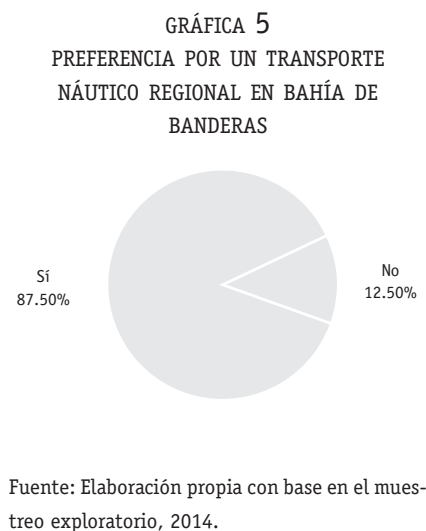
En el proceso tradicional de planificación de sistemas de transporte 4-pasos, el paso número 2 es la de distribución de los viajes que se producen entre las diferentes zonas que confor-



CUADRO 5
IMPRESIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE LA ZONA (%)

Impresión	Taxi	Camión	Combi o Van
Muy Buena	11.2	3.1	14.3
Buena	56.7	27.2	51.8
Regular	11.2	40.6	18.3
Mala	6.3	25.9	4.5

Fuente: Elaboración propia con base en el muestreo exploratorio, 2014.



man la región. El modelo utilizado en este paso es el modelo gravitacional.

Este modelo se calibra a partir de los datos obtenidos en la generación de viajes, para un año que se denomina "año base". De tal modo, que el modelo calibrado puede pronosticar los viajes

para ese año y para la distribución de viajes futuros (Islas, 2002).

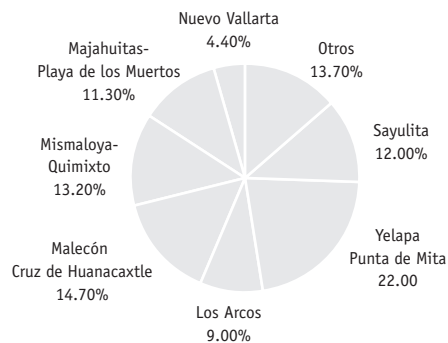
El modelo gravitacional se basa en el supuesto de que el número de viajes entre dos áreas es directamente proporcional a las actividades en el área, representada por la generación de

CUADRO 6
INTENCIÓN DE VIAJE A LAS ZONAS DE ATRACCIÓN EN BAHÍA DE BANDERAS (%)

Origen-Destino	Zona sur de la bahía								Zona norte de la bahía								Producción
	Playa de los Muertos	Los Arcos	Mismaloya	Boca de Tomatlán	Quimixto	Majahuítas	Yelapa	El Chimo	Malecón PV	Marina Vallarta	Delta del Ameca	Nuevo Vallarta	Bucerías	Cruz de Huanacaxtle	Punta de Mita	Sayulita	
Playa de los Muertos	0.0	1.0	1.7	0.0	1.2	1.0	1.2	0.5	0.2	0.2	0.0	0.2	1.0	1.0	1.5	2.4	13.2
Malecón	2.0	2.2	0.7	1.2	2.4	1.5	4.1	0.2	0.0	1.5	0.5	1.7	0.7	2.0	2.7	4.6	28.0
Marina Vallarta	0.0	1.7	1.2	1.0	1.5	0.7	0.7	1.0	0.5	0.0	0.0	1.0	0.5	1.7	1.5	0.2	13.2
Nuevo Vallarta	1.2	0.7	0.5	0.0	0.2	1.2	2.4	0.0	2.7	0.2	0.0	0.0	0.7	1.7	1.7	1.0	14.4
Bucerías	0.2	0.5	1.7	0.2	1.0	1.2	1.2	1.0	0.5	0.5	0.7	0.0	0.0	0.7	2.2	2.9	14.6
Cruz de Huana-caxtle	2.0	2.9	0.7	0.5	0.2	0.2	1.2	0.0	3.7	0.0	0.7	1.5	0.7	0.0	1.5	0.7	16.6
Atracción	5.4	9.0	6.6	2.9	6.6	5.9	11.0	2.7	7.6	2.4	2.0	4.4	3.7	7.1	11.0	12.0	100.0

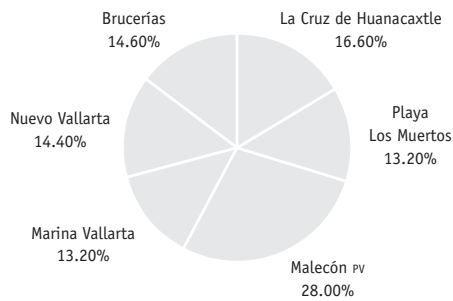
Fuente: Elaboración propia con base en el muestreo exploratorio, 2014.

GRÁFICA 7
ZONAS ATRACTORAS



Fuente: Elaboración propia con base en el muestreo exploratorio, 2014.

GRÁFICA 8
ZONAS GENERADORAS DE VIAJES



Fuente: Elaboración propia con base en el muestreo exploratorio, 2014.

CUADRO 7
MATRIZ BASE DE VIAJEROS ENTRE ORIGEN-DESTINO EN BAHÍA DE BANDERAS

Origen-Destino	Playa de los Muertos	Los Arcos	Mismaloya	Boca de Tomatlán	Quimixto	Majahuitas	Yelapa
Playa de los Muertos	0	18 285	31 998	0	22 856	18 285	22 856
Malecón	36 570	41 141	13 714	22 856	45 712	27 427	77 710
Marina Vallarta	0	31 998	22 856	18 285	27 427	13 714	13 714
Nuevo Vallarta	22 856	13 714	9 142	0	4 571	22 856	45 712
Bucerías	4 571	9 142	31 998	4 571	18 285	22 856	22 856
Cruz de Huanacaxtle	36 570	54 854	13 714	9 142	4 571	4 571	22 856
Atracción	100 566	169 134	123 422	54 854	123 422	109 709	205 704

Fuente: Elaboración propia con base en el muestreo exploratorio, 2014.

CUADRO 8
DISTRIBUCIÓN DE VIAJES FINAL

Iteración 2	Playa de los Muertos	Los Arcos	Mismaloya	Boca de Tomatlán	Quimixto	Majahuitas	Yelapa
Playa de los Muertos	0	18 285	31 998	0	22 856	18 285	22 856
Malecón	36 570	41 141	13 4	22 856	45 712	27 427	77 710
Marina Vallarta	0	31 998	22 856	18 285	27 427	13 714	13 714
Nuevo Vallarta	22 856	13 714	9 142	0	4 571	22 856	45 712
Bucerías	4 571	9 142	31 998	4 571	18 285	22 856	22 856
La Cruz de Huanacaxtle	36 570	54 854	13 714	9 142	4 571	4 571	22 856
Atracción	100 566	169 134	123 422	54 854	123 422	109 709	205 704

Fuente: Elaboración propia a partir del modelo gravitacional.

viajes, e inversamente proporcional a la distancia o separación entre las áreas. Por la tanto, las áreas con altos niveles de actividad, tienden a intercambiar más viajes, y las áreas más alejadas entre sí, tienden a intercambiar menor número de viajes.

Los primeros parámetros que deben considerarse para el modelo gravitacional son las producciones y atracciones de viajes para cada zona (generación de viajes). El modelo gravitacional distribuye viajes de la zona de producción a la zona de atracción.

Los factores de fricción o impedancia pueden ser el tiempo de viaje, el costo, la distancia o una combinación de estos.

Utilizando las matrices de viajes y de costos (tiempos) para el año base y la impedancia, se efectúan las iteraciones necesarias con el algoritmo Logit Multinomial para obtener los coeficientes de calibración de la función de impedancia.

Para el caso del año base, la proyección de turistas en el rubro de ocio y recreación en 2014 fue de 2 047 849. De los turistas encuestados, solo 91.52% manifestó su intención de viaje a lo largo de la bahía. Con la tasa de generación de viajes de el Cuadro 6, se tiene la siguiente matriz base de origen-destino.

Uso modal

En esta fase se analizan las decisiones en relación con el modo de viaje que se encuentren a disposición: automóvil, autobús, embarcación, etc. El análisis de uso modal puede hacerse a partir de la distribución de viajes, debido a que la información sobre el destino de los viajes permite que la relación del uso modal compare los servicios de transporte alternos. Los factores que afectan la selección modal comprenden tres categorías: las características del viajero, del viaje y del sistema de transporte.

La forma como interactúan estas características afecta la selección del modo para viajar. Cuando se detectan las relaciones, se puede predecir cómo podrá escoger el usuario entre los modos que tendrá a su disposición.

El modelo más usual para el desarrollo de esta fase de planificación del transporte, es el de elección discreta. La idea central en el enfoque de elección discreta consiste en que la demanda que tiene un sistema de transporte es el resultado de las elecciones que hacen los usuarios de las distintas opciones disponibles para viajar en ese sistema.

Las preferencias manifestadas por el usuario en sus elecciones ante un conjunto de opciones dependerán de los atributos que tienen estas y de las características del propio usuario. Así, atributos de las opciones de viaje que influyen en la decisión del usuario pueden ser el tiempo del viaje, su costo, la comodidad, la seguridad o la confiabili-

El Chimo	Malecón PV	Marina Vallarta	Delta del Ameca	Nuevo Vallarta	Bucerías	Cruz de Huanacaxtle	Punta de Mita	Sayulita	
9 142	4 571	4 571	0	4 571	18 285	18 285	27 427	45 712	246 845
4 571	0	27 427	9 142	31 998	13 714	36 570	50 283	86 853	525 687
18 285	9 142	0	0	18 285	9 142	31 998	27 427	4 571	246 845
0	50 283	4 571	0	0	13 714	31 998	31 998	18 285	269 701
18 285	9 142	9 142	13 714	0	0	13 714	41 141	54 854	274 272
0	68 568	0	13 714	27 427	13 714	0	27 427	13 714	310 841
50 283	141 707	45 712	36 570	82 282	68 568	132 565	205 704	223 989	1 874 190

El Chimo	Malecón PV	Marina Vallarta	Delta del Ameca	Nuevo Vallarta	Bucerías	Cruz de Huanacaxtle	Punta de Mita	Sayulita	Producción
9 142	4 571	4 571	0	4 571	18 285	18 285	27 427	45 712	246,845
4 571	0	27 427	9 142	31 998	13 714	36 570	50 283	86 853	525 687
18 285	9 142	0	0	18 285	9 142	31 998	27 427	4 571	246 845
0	50 283	4 571	0	0	13 714	31 998	31 998	18 285	269 701
18 285	9 142	9 142	13 714	0	0	13 714	41 141	54 854	274 272
0	68 568	0	13 714	27 427	13 714	0	27 427	13 714	310 841
50 283	141 707	45 712	36 570	82 282	68 568	132 565	205 704	223 989	1 874 190

dad de los itinerarios; mientras que las características del usuario que influyen en sus preferencias pueden ser: edad, sexo, ingreso anual o posesión de automóvil (Moreno, 2011).

Estas elecciones pueden considerar, el modo de transporte por usar, la ruta, el destino o la hora en que se hará el viaje. Adicionalmente, se supone que los usuarios del sistema de transporte toman decisiones racionales y expresan sus preferencias de viaje buscando maximizar la utilidad que les proporciona el viaje (o, en su defecto, minimizando los inconvenientes de realizar el viaje). La aplicación del principio de maximización de la utilidad de los usuarios que eligen conforme a sus preferencias requiere del concepto de función de utilidad.

La función de utilidad toma valores que se comportan de acuerdo con las preferencias del usuario, y ante la presencia de un número finito de opciones, el individuo elegirá la más preferida, que es la que tiene el mayor valor de la función de utilidad.

Para pronosticar las elecciones de los usuarios no se puede incluir en la función de utilidad la totalidad de factores que influyen en la decisión del usuario. Por otra parte, aun cuando pudiera incluir la totalidad de los factores en la función que modela las elecciones, sin duda resultaría una función tan complicada que no sería de uso práctico (Ortúzar, 2000).

Para el caso del sistema de transporte náutico regional, se toma en cuenta una función básica de utilidad que refleja las decisiones de los viajeros, considerando los atributos del viaje y las características de estos usuarios.

Los atributos básicos del viaje son: el costo de este y el tiempo del traslado; una característica básica que distingue a los usuarios es su ingreso anual. Idealmente, todo viajero quisiera tener costos bajos y tiempos cortos en el viaje; sin embargo, ambas características no suelen estar juntas en los modos de transporte.

CUADRO 9

INGRESO MENSUAL FAMILIAR APROXIMADO DE LOS VISITANTES NACIONALES QUE LLEGARON A PUERTO VALLARTA, 2013

Ingreso mensual (pesos)	Porcentajes
Menos de 5 000	24.44
5 001 a 10 000	38.89
10 001 a 15 000	15.56
15 001 a 25 000	21.11
Más de 25 000	0.00
Total	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Dirección de Inteligencia de Mercados, Información Estadística y Evaluación (2013).

CUADRO 10

INGRESO ANUAL FAMILIAR APROXIMADO DE VISITANTES EXTRANJEROS QUE LLEGARON A PUERTO VALLARTA, 2013

Ingreso anual (dólares)	Porcentajes
Menos de 5 000	7.93
5 001 a 10 000	8.47
10 001 a 15 000	8.47
15 001 a 25 000	21.57
Más de 25 000	53.56
Total	100.00

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Dirección de Inteligencia de Mercados, Información Estadística y Evaluación (2013).

$$U = -\frac{It}{2400} - \frac{c}{I}$$

Esta función surge del hecho de que la función de utilidad se construye como una función matemática cuyos valores numéricos para las opciones por elegir siguen el mismo orden que las preferencias del viajero para esas opciones. Cualquier función matemática que represente numéricamente el orden de preferencias del viajero servirá como función de utilidad y dará las mismas predicciones de elección del usuario, independientemente del valor numérico o del signo que resulten de su fórmula analítica.

Así, habría una infinidad de funciones de utilidad que podrían usarse para un contexto específico de decisión del viajero.

Con la función de utilidad establecida, una de las variables a obtener fue el

ingreso. Para obtener el ingreso de los visitantes se obtuvieron los datos del anuario turismo de Jalisco 2013.

El tiempo de traslado en camión de un punto a otro se obtuvo de manera exploratoria; el tiempo que se ofrece para el recorrido en taxi se considera a una velocidad promedio de 53 km/h y sin tráfico (solamente para planificación). Para mantener la seguridad de los usuarios, se recomienda en el Reglamento de Turismo Náutico, que a lo largo de la bahía la velocidad de las embarcaciones será de hasta 25 nudos (46.3 km/h) y, en su aproximación al lugar donde se efectúa el ascenso y descenso de pasaje, se tendrá que reducir hasta 4 nudos (7 km/h). Las rutas vía marítima se efectúan de manera lineal.

El valor del tiempo en las funciones de utilidad manejadas por Ortúzar (2000) y Moreno (2011), señalan el va-

lor del tiempo en relación con el tiempo de productividad del individuo (traslado a su trabajo, costo horas hombre). Para el tiempo utilizado en el traslado en el transporte náutico, se supone que el usuario lo realiza en su tiempo de ocio (vacaciones) por lo que el valor del tiempo carece de relevancia, ya que el usuario disfruta más del tiempo en el traslado (belleza escénica).

El costo de los camiones que prestan servicio al norte de la bahía varía de acuerdo con la zona. La tarifa de taxi en Puerto Vallarta y en Bahía de Banderas, a pesar de que se cuentan con tabuladores por zonificación, se

mantiene fuera de lo señalado. Aún no aceptan taxímetros por diferencias entre sindicatos de ambos lugares.

Las rutas a la zona sur de la bahía como Yelapa y El Chimo pasan por la cabecera de El Tuito, que son caminos de terracería para vehículos todoterreno. Los taxis no realizan directamente estos traslados por la distancia, el camino y cuestiones de seguridad, y las visitas a playas como son Quimixto, Majahuistas, se realizan solo por vía marítima.

Los resultados indican que la elección más probable de los usuarios es la que coincide con el análisis previo de su función de utilidad, a partir de los

datos obtenidos del modelo Logit Multinomial de la distribución de viajes.

Para la elección de los modos de viaje del Malecón de Puerto Vallarta, Marina Vallarta y la Cruz de Huanacaxtle, hacia Boca de Tomatlán sería a través del transporte náutico (casillas grises) y de Bucerías a Boca de Tomatlán la probabilidad de elección sería en taxi (casillas negras) en su totalidad. Para Playa de los Muertos y Nuevo Vallarta, no se registró intención de viaje para este destino durante la fase de generación de viajes.

Los resultados para la elección modal hacia Mismaloya, desde los seis

CUADRO 11
MODOS DE VIAJE HACIA BOCA DE TOMATLÁN

Turistas en el rubro ocio y recreación		Número de turistas	375 000 54.00%	270 000 21.11%	150 000 15.56%	90 000 38.89%	60 000 24.44%
Malecón Puerto Vallarta	Extranjeros	10 843	5 855				
22 855	Nacionales	12 013		2 536	1 869	4 672	2 936
Marina Vallarta	Extranjeros	8 674	4 684				
18 284	Nacionales	9 610		2 029	1 495	3 738	2 349
Bucerías	Extranjeros	2 169	1 171				
4 571	Nacionales	2 403		507	374	934	587
Cruz de Huanacaxtle	Extranjeros	4 337	2 342				
9 142	Nacionales	4 805		1 014	748	1 869	1 174

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del modelo Logit Multinomial.

CUADRO 12
MODOS DE VIAJE HACIA MISMALOYA

Turistas en el rubro ocio y recreación		Número de turistas	375 000 54.00%	270 000 21.11%	150 000 15.56%	90 000 38.89%	60 000 24.44%
Playa los Muertos	Extranjeros	15 180	8 197				
31 998	Nacionales	16 818		3 550	2 617	6 541	4 110
Malecón Puerto Vallarta	Extranjeros	6 506	3 513				
13 713	Nacionales	7 208		1 522	1 122	2 803	1 762
Marina Vallarta	Extranjeros	10 843	5 855				
22 856	Nacionales	12 013		2 536	1 869	4 672	2 936
Nuevo Vallarta	Extranjeros	4 337	2 342				
9 142	Nacionales	4 805		1 014	748	1 869	1 174
Bucerías	Extranjeros	31 998	1	0	0	0	0
31 998	Nacionales	15 180	8 197				
La Cruz de Huanacaxtle	Extranjeros	6 506	3 513				
13 714	Nacionales	7 208		1 522	1 122	2 803	1 762

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del modelo Logit Multinomial.

puntos de generación de viajes del estudio, indican que la probabilidad de elección sería a través del transporte náutico (casillas grises).

Los resultados para la elección modal hacia Mirador Los Arcos, desde los 6 puntos de generación de viajes del estudio, muestran que la probabilidad de elección sería a través del transporte náutico (casillas grises).

Para el destino Playa de los Muertos, desde el Malecón Puerto Vallarta, Bucerías y la Cruz de Huanacaxtle, la probabilidad de elección sería a través del transporte náutico (casillas grises); de Nuevo Vallarta a

este mismo destino la probabilidad de elección sería en taxi (casillas negras). En esta misma ruta, para los de ingresos de 60 000 anuales la probabilidad sería en camión urbano (casillas punteadas). Para Marina Vallarta, no hubo intención de viaje en la fase de generación de viajes.

En el caso del destino del Malecón de Puerto Vallarta, la elección modal con origen en los cinco puntos establecidos, sería en su totalidad a través del transporte náutico.

Para el destino Marina Vallarta, con origen Playa de los Muertos, el Malecón de Puerto Vallarta, Nuevo

Vallarta y Bucerías, los resultados de elección muestran que sería en su totalidad a través del transporte náutico. No hubo intención de viaje para la Cruz de Huanacaxtle durante la fase de generación de viajes.

Para el destino Boca de Tomates, la elección modal, desde los orígenes Malecón de Puerto Vallarta, Bucerías y la Cruz de Huanacaxtle, la opción es el transporte náutico de acuerdo con los resultados. No se registraron intenciones de viaje para los orígenes Playa de los Muertos, Marina Vallarta y Nuevo Vallarta durante la fase de generación de viajes.

CUADRO 13
MODOS DE VIAJE HACIA MIRADOR LOS ARCOS

Turistas en el rubro ocio y recreación		Número de turistas	375 000 54.00%	270 000 21.11%	150 000 15.56%	90 000 38.89%	60 000 24.44%
Playa los Muertos 18 285	Extranjeros	8 674	4 684				
	Nacionales	9 610		2 029	1 495	3 738	2 349
Malecón Puerto Vallarta 41 141	Extranjeros	19 517	10 539				
	Nacionales	21 624		4 565	3 365	8 409	5 285
Marina Vallarta 31 998	Extranjeros	15 180	8 197				
	Nacionales	16 818		3 550	2 617	6 541	4 110
Nuevo Vallarta 13 714	Extranjeros	6 506	3 513				
	Nacionales	7 208		1 522	1 122	2 803	1 762
Bucerías 9 142	Extranjeros	4 337	2 342				
	Nacionales	4 805		1 014	748	1 869	1 174
Cruz de Huanacaxtle 54 854	Extranjeros	26 023	14 052				
	Nacionales	28 831		6 086	4 486	11 213	7 046

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del modelo Logit Multinomial.

CUADRO 14
MODOS DE VIAJE HACIA PLAYA LOS MUERTOS

Turistas en el rubro ocio y recreación		Número de turistas	375 000 54.00%	270 000 21.11%	150 000 15.56%	90 000 38.89%	60 000 24.44%
Malecón Puerto Vallarta 36 570	Extranjeros	17 349	9 368				
	Nacionales	19 221		4 058	2 991	7 475	4 698
Nuevo Vallarta 22 856	Extranjeros	10 843	5 855				
	Nacionales	12 013		2 536	1 869	4 672	2 936
Bucería 4 571	Extranjeros	2 169	1 171				
	Nacionales	2 403		507	374	934	587
La Cruz de Huanacaxtle 36 570	Extranjeros	17 349	9 368				
	Nacionales	19 221		4 058	2 991	7 475	4 698

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del modelo Logit Multinomial.

Con destino a Nuevo Vallarta, la elección de transporte desde los orígenes Playa de los Muertos, Malecón de Puerto Vallarta, Marina Vallarta,

de acuerdo con los resultados es el transporte náutico. La selección de transporte para La Cruz de Huanacastle hacia este destino es el camión

de transporte urbano (casillas punteadas). Para el origen Bucerías, no se registró intención de viaje durante la fase de generación de viajes.

CUADRO 15
MODOS DE VIAJE HACIA EL MALECÓN DE PUERTO VALLARTA

Turistas en el rubro ocio y recreación		Número de turistas	375 000 54.00%	270 000 21.11%	150 000 15.56%	90 000 38.89%	60 000 24.44%
Playa los Muertos	Extranjeros	2 169	1 171				
4 571	Nacionales	2 403		507	374	934	587
Marina Vallarta	Extranjeros	4 337	2 342				
9 142	Nacionales	4 805		1 014	748	1 869	1 174
Nuevo Vallarta	Extranjeros	23 854	12 881				
50 283	Nacionales	26 429		5 579	4 112	10 278	6 459
Bucerías	Extranjeros	4 337	2 342				
9 142	Nacionales	4 805		1 014	748	1 869	1 174
Cruz de Huanacastle	Extranjeros	32529	17 565				
68 568	Nacionales	36 039		7 608	5 608	14 016	8 808

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del modelo Logit Multinomial.

CUADRO 16
MODOS DE VIAJE HACIA MARINA VALLARTA

Turistas en el rubro ocio y recreación		Número de turistas	375 000 54.00%	270 000 21.11%	150 000 15.56%	90 000 38.89%	60 000 24.44%
Playa los Muertos	Extranjeros	2 169	1 171				
4 572	Nacionales	2 403		507	374	934	587
Malecón Puerto Vallarta	Extranjeros	13 011	7 026				
27 427	Nacionales	14 416		3 043	2 243	5 606	3 523
Nuevo Vallarta	Extranjeros	2 169	1 171				
4 572	Nacionales	2 403		507	374	934	587
Bucerías	Extranjeros	4 337	2 342				
9 142	Nacionales	4 805		1 014	748	1 869	1 174

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del modelo Logit Multinomial.

CUADRO 17
MODOS DE VIAJE HACIA BOCA DE TOMATES

Turistas en el rubro ocio y recreación		Número de turistas	375 000 54.00%	270 000 21.11%	150 000 15.56%	90 000 38.89%	60 000 24.44%
Malecón Puerto Vallarta	Extranjeros	4 337	2 342				
9 142	Nacionales	4 805		1 014	748	1 869	1 174
Bucerías	Extranjeros	6 506	3 513				
13 714	Nacionales	7 208		1 522	1 122	2 803	1 762
Cruz de Huanacastle	Extranjeros	6 506	3 513				
13 714	Nacionales	7 208		1 522	1 122	2 803	1 762

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del modelo Logit Multinomial.

CUADRO 18
MODOS DE VIAJE HACIA NUEVO VALLARTA

Turistas en el rubro ocio y recreación		Número de turistas	375 000 54.00%	270 000 21.11%	150 000 15.56%	90 000 38.89%	60 000 24.44%
Playa los Muertos	Extranjeros	2 169	1 171				
4 571	Nacionales	2 403		507	374	934	587
Malecón Puerto Vallarta	Extranjeros	15 180	8 197				
31 998	Nacionales	16 818		3 550	2 617	6 541	4 110
Marina Vallarta	Extranjeros	8 674	4 684				
18 285	Nacionales	9 610		2 029	1 495	3 738	2 349
Cruz de Huanacaxtle	Extranjeros	13 011	7 026				
27 427	Nacionales	14 416		3 043	2 243	5 606	3 523

Fuente: EElaboración propia con base en resultados del modelo Logit Multinomial.

CUADRO 19
MODOS DE VIAJE HACIA MALECÓN DE BUCERÍAS

Turistas en el rubro ocio y recreación		Número de turistas	375 000 54.00%	270 000 21.11%	150 000 15.56%	90 000 38.89%	60 000 24.44%
Playa los Muertos	Extranjeros	8 674	4 684				
18 285	Nacionales	9 610		2 029	1 495	3 738	2 349
Malecón Puerto Vallarta	Extranjeros	6 506	3 513				
13 714	Nacionales	7 208		1 522	1 122	2 803	1 762
Marina Vallarta	Extranjeros	4 337	2 342				
9 142	Nacionales	4 805		1 014	748	1 869	1 174
Nuevo Vallarta	Extranjeros	6 506	3 513				
13 714	Nacionales	7 208		1 522	1 122	2 803	1 762
Cruz de Huanacaxtle	Extranjeros	6 506	3 513				
13 714	Nacionales	7 208		1 522	1 122	2 803	1 762

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del modelo Logit Multinomial.

CUADRO 20
MODOS DE VIAJE HACIA LA MARINA LA CRUZ DE HUANACAXTLE

Turistas en el rubro ocio y recreación		Número de turistas	375 000 54.00%	270 000 21.11%	150 000 15.56%	90 000 38.89%	60 000 24.44%
Playa los Muertos	Extranjeros	8 674	4 684				
18 285	Nacionales	9 610		2 029	1 495	3 738	2 349
Malecón Puerto Vallarta	Extranjeros	17 349	9 368				
36 570	Nacionales	19 221		4 058	2 991	7 475	4 698
Marina Vallarta	Extranjeros	15 180	8 197				
31 998	Nacionales	16 818		3 550	2 617	6 541	4 110
Nuevo Vallarta	Extranjeros	15 180	8 197				
31 998	Nacionales	16 818		3 550	2 617	6 541	4 110
Bucerías	Extranjeros	6 506	3 513				
13 714	Nacionales	7 208		1 522	1 122	2 803	1 762

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del modelo Logit Multinomial.

La elección de transporte para el destino de Bucerías, con orígenes Playa de los Muertos, Malecón de Puerto Vallarta y La Cruz de Huanacastle, muestra en los resultados que sería a través del transporte náutico (casillas grises). Para Marina Vallarta se presenta el taxi (casillas negras). En el caso de Nuevo Vallarta la elección de transporte es el taxi para personas con ingresos anuales cercanos a los 375 000 pesos (que es el caso de los extranjeros); para el resto de

las intenciones de viaje se presenta el servicio de transporte urbano (casillas punteadas).

En el caso del destino La Cruz de Huanacastle, la elección modal con origen en los cinco puntos establecidos, indica que la probabilidad de elección sería en su totalidad a través del transporte náutico (casillas grises).

Con destino a las playas de Punta de Mita, la elección modal con orígenes Playa de los Muertos, Malecón de

Puerto Vallarta, Marina Vallarta, Nuevo Vallarta y Bucerías, sería a través del transporte náutico. Para La Cruz de Huanacastle la elección modal es el transporte urbano (casillas punteadas).

En los resultados de selección de transporte con destino La Cruz de Huanacastle, con origen en los seis puntos establecidos, se observa que la probabilidad de elección sería en su totalidad a través del servicio de taxi (casillas negras).

CUADRO 21
MODOS DE VIAJE HACIA PUNTA DE MITA

Turistas en el rubro ocio y recreación		Número de turistas	375 000 54.00%	270 000 21.11%	150 000 15.56%	90 000 38.89%	60 000 24.44%
Playa los Muertos	Extranjeros	13 011	7 026				
27427	Nacionales	14 416		3 043	2 243	5 606	3 523
Malecón Puerto Vallarta	Extranjeros	23 854	12 881				
50 283	Nacionales	26 429		5 579	4 112	10 278	6 459
Marina Vallarta	Extranjeros	13 011	7 026				
27 427	Nacionales	14 416		3 043	2 243	5 606	3 523
Nuevo Vallarta	Extranjeros	15 180	8 197				
31 998	Nacionales	16 818		3 550	2 617	6 541	4 110
Bucerías	Extranjeros	19 517	10 539				
41 141	Nacionales	21 624		4 565	3 365	8 409	5 285
Cruz de Huanacastle	Extranjeros	13 011	7 026				
27 427	Nacionales	14 416		3 043	2 243	5 606	3 523

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del modelo Logit Multinomial.

CUADRO 22
MODOS DE VIAJE HACIA SAYULITA

Turistas en el rubro ocio y recreación		Número de turistas	375 000 54.00%	270 000 21.11%	150 000 15.56%	90 000 38.89%	60 000 24.44%
Playa los Muertos	Extranjeros	21 686	11 710				
45 712	Nacionales	24 026		5 072	3 738	9 344	5 872
Malecón Puerto Vallarta	Extranjeros	41 203	22 250				
86 853	Nacionales	45 650		9 637	7 103	17 753	11 157
Marina Vallarta	Extranjeros	2 169	1 171				
4 571	Nacionales	2 403		507	374	934	587
Nuevo Vallarta	Extranjeros	8 674	4 684				
18 285	Nacionales	9 610		2 029	1 495	3 738	2 349
Bucerías	Extranjeros	26 023	14 052				
54 854	Nacionales	28 831		6 086	4 486	11 213	7 046
Cruz de Huanacastle	Extranjeros	6 506	3 513				
13 714	Nacionales	7 208		1 522	1 122	2 803	1 762

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del modelo Logit Multinomial.

Conforme a los resultados presentados en la elección modal se aprecia y se comprueba la hipótesis de que la instauración de un sistema de transporte náutico a través de la bahía sería en su mayoría socialmente aceptada por el turismo que visita este destino de sol y playa.

ASIGNACIÓN DE VIAJES

El procedimiento de asignación de viajes es aquel por medio del cual se predican las vías o rutas que se podrán tomar para ir de un punto a otro, el modelo predice cuál camino o ruta de transporte será usado. El proceso comienza por la elaboración de planos que representan las redes de transporte del área de estudio. Estos planos muestran los posibles caminos que se pueden tomar (Rico *et al.*, 1991).

Los procedimientos ayudan a determinar a cuáles trayectorias se asignarán viajes entre zonas. Estas pueden ser trayectorias mínimas, trayectorias con restricción de capacidad y asignación probabilística a varias rutas.

En el caso del transporte náutico propuesto, la embarcación anfibia puede tener acceso a cualquier origen y destino propuesto con anterioridad, además de que se conoce la distancia y localización de los mismos. Al no existir nodos, intersecciones o semáforos, el tiempo de recorrido así como las rutas planteadas con anterioridad permanecen sin variaciones.

CONCLUSIONES FINALES

Uno de los principales objetivos del transporte es mejorar la calidad de vida de la población. El desarrollo regional y urbano, armónico y equilibrado, constituye una pieza esencial para la modernización de las ciudades y para elevar el nivel de vida de la población.

La importancia del transporte para una región como la de la bahía de Banderas, representa el motor de la actividad económica, política y social.

Lo anterior, en virtud de que promueve la integración de dos entidades federativas y mercados turísticos, impulsa la competitividad de sectores estratégicos como el turismo y el comercio, al tiempo que es un generador directo de empleos productivos.

El transporte es el indicador con mayor porcentaje (25%) dentro de las cuentas satélites del turismo, seguido de alimentos y bebidas (25%), alojamiento (12%), entre otros.

Pero el transporte y el uso de tierra actúan recíprocamente, dado que los servicios de transporte consumen tierra, al igual que las ciudades. Aparte de los impactos económicos y sociales que genera el transporte, este no puede quedar exento de los impactos que generan al medio ambiente.

Así como el transporte es considerado como un requisito para el desarrollo, también trasciende dentro del área de los problemas ambientales más controvertidos, no solo tiene efecto sobre la contaminación, sino que también amenaza el clima global. Usa espacio y su congestión creciente tiene severos impactos sobre la economía y la calidad de vida para todas las personas. No solo están en juego los recursos del planeta sino la calidad de vida de nuestras sociedades.

Para ello es necesaria la planificación del transporte (también conocida como modelación de la demanda de transporte), ya que permite estimar la movilidad o los flujos de pasajeros y vehículos que habrá en una red de transporte en cada uno de los modos considerados para escenarios futuros.

La actividad turística de Puerto Vallarta ha crecido de manera sostenida a lo largo de cuatro décadas, en las que ha experimentado distintas fases de expansión acelerada y estabilización, llevándolo a situarse en una fase intermedia entre los grandes destinos masivos y los destinos orientados al turismo de nichos. Su desarrollo exitoso como centro tradicional de playa, detonó el crecimiento de la actividad

turística en Bahía de Banderas y Cabo Corrientes, que se han ido integrando al desarrollo con diferentes dinámicas.

El turismo es un fenómeno de gran importancia y magnitud, que significa grandes impactos tanto para las anfitriones como para los visitantes, en el nivel económico como social, cultural y político. Es evidente que el turismo es un potente inductor de cambios en la estructura económica, proporcionada por la derrama de los visitantes. Es por ello que se deben atender las necesidades del turista, donde los satisfactores deben ser proporcionados en una forma eficaz para alcanzar el objetivo buscado por el viajero, lo que no puede realizarse sino a través de una actividad de servicio.

En Bahía de Banderas existe una tendencia real de una gran conurbación desde Mismaloya hasta la Cruz de Huancaxtle, unidos por un aproximado de 40 km de desarrollo lineal y 60.6 km de carretera costera, que actúa como bulevar marítimo entre estos municipios, misma que puede verse rebasada en cuanto a su capacidad de carga (CEDESTUR y CEED, 2001).

Al ser un destino turístico y al no contar con una vialidad primaria suficiente que permita cruzar la zona rápidamente se dificulta liberar al tráfico pesado, ya que las vialidades con las que actualmente se cuenta no tienen la suficiente capacidad de carga vehicular para cubrir las necesidades sobre todo en las temporadas altas.

Con los anteriores resultados se puede proponer para esta región del Pacífico mexicano, un sistema de transporte marítimo que haga posible la integración de los tres municipios que conforman Bahía de Banderas.

La finalidad es integrar un sistema de transporte en toda la bahía, para que con los medios utilizados para el traslado de turistas ya existentes, sean capaces de hallar aquel segmento de la demanda en el cual sean más eficientes y representen la alternativa de menor tiempo, proporcionando servicios de

calidad a los usuarios con un enfoque eficaz, seguro y competitivo.

La falta de carreteras para acceder a las playas de Cabo Corrientes es una de sus mayores debilidades, pues a pesar de contar con un sinfín de bellezas naturales que lo hacen un destino turístico en potencia, permanece alejado. El contar con este sistema pretende propiciar mayor movilidad de turistas a aquellas hermosas playas escénicas.

En la región de bahía de Banderas se cuenta con los principales medios de transporte que satisfacen la demanda actual del turismo; sin embargo, Puerto Vallarta y Riviera Nayarit como destinos turísticos importantes deben contar con un servicio de transporte que podría denominarse de características especiales, lo cual permitiría dar un valor agregado al transporte turístico.

Por ello un sistema de transporte náutico en la bahía de Banderas sería socialmente aceptable y técnicamente viable.

De acuerdo con un estudio previo (2007), resulta económicamente factible, pues presenta un esquema mínimo o plan de negocios que muestra una descripción detallada del servicio náutico, cuáles son los clientes potenciales, el nivel de calidad y las características de la competencia, el costo de la embarcación, así como las necesidades del mercado.

BIBLIOGRAFÍA

- Ayuntamiento de Puerto Vallarta. (2011). *Plan Municipal de Desarrollo 2030: Infraestructura económica social*. México: Gobierno Municipal 2010-2012.
- Baños, A. et al. (2012). Estructura urbana dual: el modelo compacto y difuso en la Bahía de Banderas, México. Memorias del 8°. Congreso Internacional "Virtual Cities & Territories". Brasil.

Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable Turístico-CEDESTUR y Centro de Estudios Estratégicos para el Desarrollo-CEED (2001). *Bahía de Banderas a futuro, construyendo el porvenir, 2000-2025*. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara.

César, A. (2010). *Cambio climático y turismo*. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara-Centro de Estudios para el Desarrollo Sustentable Turístico.

— y Arnaiz, S. (2004). *Desarrollo y turismo de la Costa de Jalisco*. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara.

Chavoya, et al. (2013). *De Puerto Vallarta a Bahía de Banderas. Proceso de metropolización*. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara-Editorial Universitaria.

Diario Oficial de la Federación-DOF. (2008a). Cuarta sección, 18 de enero. México.

— (2008b). Convenio de Coordinación que celebran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Estado de Jalisco, para establecer las bases de concesión federal para construir, operar, explotar, conservar y mantener el libramiento de Puerto Vallarta, y el tramo carretero Las Varas-Puerto Vallarta. Recuperado el 24 de abril de 2014, de http://dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5079187

Dirección de Inteligencia de Mercados, Información Estadística y Evaluación. (2013). *Anuario 2012*. México: Secretaría de Turismo del Estado de Jalisco.

— (2014). *Anuario 2013*. México: Secretaría de Turismo del Estado de Jalisco.

Gauna, C. y Virgen, R. (2005). *Estudio sobre la satisfacción de los usuarios de los servicios turísticos en la terminal marítima de Puerto Vallarta*. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara.

Hernández Sampieri, R. et al. (2011). *Metodología de la investigación*. México: McGraw Hill.

Ingenieros Consultores e Inmobiliaria. (2005). *Plan Maestro de Desarrollo*

Urbano y Turístico de la Bahía de Banderas, Estados Jalisco y Nayarit. México: Fondo Nacional de Fomento al Turismo.

Islas Rivera, V. M. (2002). *Estudio de la demanda de transporte*. México: Instituto Mexicano del Transporte/Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Moreno Quintero, E. (2011). *Métodos de elección discreta en la estimación de la demanda de transporte*. México: Instituto Mexicano del Transporte/Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Obras web. (2014). SCT presenta proyectos federales a constructores de Jalisco. Recuperado el 30 de abril de 2014, de <http://www.obrasweb.mx/construccion/2014/04/04/sct-presenta-proyectos-federales-a-constructores-de-jalisco>

Ortúzar, J. D. (2000). *Modelos de demanda de transporte*. Lugar: Editorial.

Plan de Desarrollo Urbano. (2008). Medio físico transformado. Apartado que presenta un análisis del estado que guarda el medio físico transformado en el territorio comprendido dentro de los límites del centro de población vigentes en 2007. México.

Plan Estatal de Desarrollo Nayarit 2005-2011. (2005). IV Diagnóstico de la Red Carretera y las Comunicaciones. Programa Integral de la Red Carretera Estatal y las Comunicaciones. México.

Rendón, H. (2006). Transporte y sustentabilidad en Bahía de Banderas. Tesis de posgrado no publicada. Centro Universitario de la Costa, Universidad de Guadalajara, Puerto Vallarta, Jalisco, México.

The most beautiful bays in the world. (s/f). Recuperado el 11 de febrero de 2014, de <http://www.world-bays.com>

Viloria, N. (2012). *Desarrollo turístico y su relación con el transporte*. *Gestión Turística* (17), 23-36, enero-junio. Universidad Austral de Chile. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=223324204002>

ACTA REPUBLICANA

POLÍTICA Y SOCIEDAD

AÑO 15 ■ NÚMERO 15, se terminó de imprimir y encuadernar en el mes de octubre 2016 en los talleres de Pandora Impresores S. A. de C. V., Caña 3657, La Nogalera, Guadalajara, Jalisco.

La edición consta de 200 ejemplares más sobrantes para reposición.

Diseño: Verónica Segovia González.

Corrección: Norma Atilano Casillas.

