

Análisis de las políticas públicas de movilidad en el municipio de San Luis Potosí: caso ciclovías

Analysis of public mobility policies in the municipality of San Luis Potosí: case of bicycle lanes

<https://doi.org/10.58493/ecca.2022.1.1.07>

Rubén Rodríguez Soria [1]
ruben.rdz.soria@hotmail.com

Ma. Patricia Torres Rivera [2]
Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-6122-476X>
patricia.torres@uaslp.mx

Jesús Israel Monjaraz Ávila [3]
ing.monjaraz@gmail.com

Fecha de recepción: 28/05/22
Fecha de aceptación: 18/10/22



Resumen

El objetivo del presente artículo es analizar el impacto e importancia de las políticas públicas de movilidad ciudadana en la actualidad en la ciudad de San Luis Potosí, en el caso específico de las ciclovías. Es decir, una revisión de los procesos de su creación e implementación de la política de movilidad en el municipio de San Luis Potosí; se sugiere que se dé continuidad de funcionalidad a través de las administraciones municipales independientemente de los cambios de administración o de intereses partidarios. Con base a un método cualitativo con enfoque descriptivo, de revisión y análisis de literatura, comunicados de prensa y opinión de los actores de toma de decisiones, este artículo representa una crítica positiva que llevó a la conclusión de que los procesos de construcción de políticas públicas para la movilidad ciudadana han de involucrar a la sociedad, las instituciones privadas y el gobierno para que su implementación sea satisfactoria y exitosa.

Palabras clave: Ciclovías, Políticas públicas, movilidad, continuidad, gobierno municipal.

Abstract

The objective of this article is to analyze the impact and importance of public policies for citizen mobility today in the city of San Luis Potosí, in the specific case of bike lanes. That is, a review of the processes of its creation and implementation of the mobility policy in the municipality of San Luis Potosí; it is suggested that there be continuity of functionality through the municipal administrations regardless of changes in administration or partisan interests. Based on a qualitative method with a descriptive approach, literature review and analysis, press releases and the opinion of decision-making actors, this article represents a positive review that led to the conclusion that the processes of building public policies for citizen mobility they must involve society, private institutions and the government so that their implementation is satisfactory and successful.

Keywords: Bicycle paths, public policies, mobility, continuity, municipal government.

[1] Secretaría de Bienestar de San Luis Potosí
[2] Universidad Autónoma de San Luis Potosí
[3] Secretaría de Educación Pública de San Luis Potosí

Para citar este artículo:

Rodríguez, R., Torres, P. & Monjaraz, J. (2022). *Análisis de las políticas públicas de movilidad en el municipio de San Luis Potosí. "Caso Ciclovías". Espacio Científico de Contabilidad y Administración-UASLP (ECCA)* Vol. 1, Núm. 1, pp. 98-114

Introducción

Las políticas públicas son una serie de acciones estratégicas que buscan generar cambios en la forma de gobierno de cada país para impulsar el bienestar de su sociedad. Estas acciones son previamente analizadas y planificadas de acuerdo a lo que la ciudadanía demanda para lograr un gobierno eficiente y eficaz.

Según Ramos et al (2016), la movilidad sustentable es un modelo de traslado de bajo consumo de carbono que además de ser saludable, privilegia la calidad de vida urbana y el bienestar colectivo, así como la creación espacios públicos confortables que favorezcan la convivencia ciudadana. En este caso, se trata del tema de las políticas públicas de movilidad sustentable en la ciudad de San Luis Potosí y su transcendencia a través de las administraciones municipales, en caso específico los proyectos de ciclovías desarrolladas en el municipio.

Es en este sentido que el presente artículo pretende encontrar algunas respuestas a las interrogantes siguientes: ¿Por qué las políticas y acciones públicas en materia de movilidad han resultado deficientes para los usuarios de ciclovías en San Luis Potosí? ¿Qué acciones ha llevado a cabo el gobierno municipal para mejorar la movilidad en bicicleta en la ciudad de San Luis Potosí? ¿Cuál ha sido la percepción de los usuarios de las ciclovías frente a las políticas del gobierno municipal en materia de movilidad y vialidad? ¿Se realizó un estudio previo de factibilidad y necesidad a la propuesta de hacer ciclovías para mejorar la movilidad de personas en la ciudad de San Luis Potosí? ¿Se cumplieron los objetivos de las políticas públicas con las que justificaron la ciclo vía en cuanto a movilidad?

Para responder estas preguntas, se pretende analizar la cuestión de la acción pública que ha promovido el gobierno municipal y los organismos involucrados en el desarrollo y construcción de las ciclovías en estos últimos años.

Ese análisis se sustenta en el supuesto/hipótesis de que las políticas y acciones públicas en materia de movilidad en la ciudad de San Luis Potosí han resultado deficientes, debido principalmente a las incongruencias e inconsistencias y a la falta de planeación de las políticas públicas formuladas e implementadas por el gobierno municipal de San Luis Potosí.

Para la elaboración de este artículo, se utilizó un método de revisión documental que implica entre otros aspectos: reportes e informes de diversos organismos e instituciones sobre movilidad, la legislación existente a nivel nacional, referencias internacionales de buenas prácticas, y análisis publicados sobre los retos de movilidad urbana en las ciudades de México. También se usaron como referencia las distintas propuestas existentes por parte de especialistas y sociedad civil para promover la movilidad urbana sustentable en el país. Se realizaron además entrevistas con distintos agentes usuarios y gobierno.

Asimismo, este artículo se estructura de la siguiente manera. Primero, hace un acercamiento conceptual a través de una breve revisión de literatura sobre los conceptos de políticas públicas y movilidad en México. Segundo, se describe el contexto de la investigación a través del análisis de la movilidad en el municipio de San Luis Potosí, comenzando con su localización, datos geográficos y de población, se trata además el problema y las acciones que se han tomado en estos últimos años en el tema de las ciclovías en la ciudad, los impactos que han tenido y las necesidades que han cubierto.

Tercero, se presenta la percepción de los usuarios y agentes de gobierno tanto municipal como federal en su opinión acerca del problema y las soluciones que se han estado dando; lo cual nos lleva hacia conclusiones sobre la mejora de políticas públicas de movilidad, enfatizando la importancia de que existan políticas públicas duraderas y trascendentes entre las administraciones municipales de San Luis Potosí.

1) Acercamiento conceptual a las políticas públicas

El estudio de las políticas públicas comienza a destacar en la segunda mitad del siglo XX, el cual tiene como objeto la resolución de problemas públicos tomando en cuenta aspectos políticos y de orden técnico. Las políticas públicas han incrementado su presencia en los discursos cotidianos del espacio público, su importancia dentro de las ciencias sociales contemporáneas es relevante ya que su estudio se enfoca en el análisis y diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas.

El estudio y análisis de políticas públicas depende del contexto social, económico, político y cultural, pero fue a partir de mediados del siglo pasado donde nace la disciplina que empezó a desarrollarse en Estados Unidos con Harold D. Lasswell (1902-1978), haciendo referencia a la ciencia política.

Para Aguilar Villanueva (2013), la disciplina de las políticas públicas surge para llenar este vacío de conocimiento, para conocer cómo se toman decisiones de gobierno: bajo cuales supuestos, consideraciones y procedimientos, con cuales formas de interacción entre los actores políticos y sociales, y para saber si las decisiones se toman con base a datos, análisis y cálculos racionalmente probados, que favorecen la eficacia de la acción decidida, o si en cambio se sustentan en otros criterios que podrán perjudicar no solo su eficacia real sino su mismo carácter público. A partir de los estudios de Lasswell (1951), las políticas públicas tienen una construcción multidisciplinaria (policy sciences) que se basan en el conocimiento, es decir, el modo como es elaborada y conocer los factores que explican la actual configuración y contenido, objetivos, instrumentos, actores y los factores que han determinado su evaluación, así como, hacer que los métodos y resultados del conocimiento científico-técnico incidan e influyan en la elaboración y decisión de las políticas a fin de sustentar o mejorar su eficacia.

Por su parte Brewer y De León (1997), consideran a las políticas públicas como: las decisiones más importantes de la sociedad y que constan de un proceso conformado por sistemas y niveles, articulado en seis etapas: iniciación, estimación, selección, implementación, evaluación y terminación.

Mballa (2017), considera que las políticas públicas son procesos racionales que incorporan datos y evidencia "objetiva" para atender una situación problemática en la sociedad. Por lo tanto, los avatares de la racionalidad y del contexto político-institucional implican que las políticas públicas no son procesos mecánicos del tipo medio-fin, de ejecución automática, en las que lo decidido en la fase de formulación deba ser lo que va a dar sentido a la razón de ser (ontología) de las políticas públicas. Por el contrario, son una compleja interconexión de procesos, en la cual los problemas públicos son constantemente redefinidos, reinventados y reorientados hacia su solución. Roth (2014) identifica por su parte cuatro elementos esenciales como fundamento de las políticas públicas: la implicación del gobierno, la percepción de los problemas, la definición de los objetivos y los procesos. Esto significa, según Roth, que una política pública existe siempre y cuando el Estado, a través de sus instituciones, asume parcial o totalmente la tarea de alcanzar objetivos estimados como deseables o necesarios, por medio de una serie de procesos de cambio.

De los supuestos precedentes, destaca que las políticas públicas son decisiones y acciones racionales del gobierno para dar solución, bajo una normativa definida, a diversos problemas públicos suscitados por las necesidades de las personas Landau (2003). Por su parte, Salazar (2009) considera que toda política pública involucra tres subsistemas: el político, el administrativo y el social.

El político es, fundamentalmente el ámbito de lo político donde se toman las decisiones. El social es el subsistema donde se cristalizan problemas, demandas y necesidades de la sociedad, susceptibles de ser considerados por el subsistema político como "problemas públicos"; a este respecto, Meltsner (1992)

considera que, en la formulación e implementación de las políticas públicas, los actores constituyen el conjunto de agentes que participan en ese proceso; aquí, los actores en políticas públicas se pueden entender como: un individuo, una función, un grupo de interés, una institución, un comité, un equipo burocrático, una coalición, un gobierno, unos partidos políticos, unas empresas públicas y/o privadas etc.; éstos interfieren de una u otra forma y moldean el ciclo de las políticas públicas. De acuerdo con ellos y en similitud Santibáñez, Barra y Ortiz (2008) clasifican a los actores de las políticas públicas en dos subconjuntos: los actores públicos y los privados. El subconjunto de los actores públicos está conformado básicamente entre otros por el gobierno, la Administración pública, los partidos políticos, los organismos internacionales. El subconjunto de actores privados está básicamente conformado por las empresas privadas, los grupos de interés, los centros de investigación y los medios de comunicación

En esta línea de idea, Mballa (2017) plantea que el gobierno, independientemente del régimen político, es el ente encargado de la conducción política del Estado a través del ejercicio del poder: es el ecosistema de la toma de decisiones. Asimismo, una de las metas (entre otras) de los gobiernos a todos sus niveles (al menos en su retórica), es precisamente tomar decisiones cuya ejecución permite proveer recursos a los individuos para que puedan satisfacer sus necesidades. En este sentido, cuando el gobierno decide tomar en cuenta un determinado problema, este hecho se concreta en una decisión o conjunto de decisiones no necesariamente expresadas en actos formales. De esta manera, un problema se vuelve público cuando deja de ser particular y afecta en forma negativa el bienestar social, el medio ambiente, la armonía social o inclusive la existencia de la misma comunidad;

asimismo, la inclusión de una situación problemática en la agenda del gobierno pone la base de la responsabilidad del mismo gobierno, frente a la ciudadanía.

En el ciclo de las políticas públicas, las acciones son los actos concretos que permiten trascender las decisiones del gobierno y trasladarlas en el vivir diario de la sociedad; es transformar la retórica del gobierno en algo medible, evaluable y aprovechable por la sociedad. Esto implica que si las decisiones son el compromiso político y el ejercicio del poder que tiene el gobierno frente a la ciudadanía, las acciones representan el momento cumbre del contrato sociopolítico y económico entre la ciudadanía y las fuerzas representativas del Estado, es decir, el gobierno.

Lo que se pretende expresar es que, las acciones proceden de un proceso de administración o gestión de las decisiones gubernamentales, por parte de un grupo de actores con capacidades y conocimientos fundamentalmente técnicos; algunos autores llaman "Gestión Pública" (Roth, 2014; Rodríguez, 2011; Merino, 2013; Landau, 2003; Santos, 2004; Cabrero, 2011). Rincón y Burgos (2003), por su parte, consideran que para fincar las bases científicas de las políticas públicas, es imperativo considerar la relación sistémica que se presenta en el contexto en el cual se insertan la preparación, la formulación y la aplicación de una política pública, además de considerar las necesidades y situaciones problemáticas que pueden ser institucionalizadas, para que de una manera generalizada pueda considerarse como un sistema organizacional socialmente diferenciado. En ese contexto, toman lugar las intervenciones gubernamentales; es decir, una postura hacia un cambio social, política o administrativamente planificado, preferentemente de medidas políticas y programas públicos.

Con base en estos antecedentes, podemos redefinir a las políticas públicas como el conjunto de decisiones y acciones racionales del gobierno para dar solución, bajo una normativa definida,

a diversos problemas públicos suscitados por las necesidades de las personas (Ibarra y Mballa, 2017).

Podemos concluir que una política pública es creada para solucionar una problemática en específico de índole público, para el bienestar de la ciudadanía, hay actores que intervienen en ella, como lo son la población y el gobierno, buscando el beneficio en común para la ciudad o el área de aplicación, todo esto conlleva un proceso desde su planeación, implementación y control, pues a pesar de los diferentes conceptos de los diversos autores, todos coinciden en estos puntos.

2) Políticas Públicas de movilidad en México

2.1 Acercamiento global

Las ciudades son entes en constante proceso de evolución y transformación; más de la mitad de la población mundial reside actualmente en ciudades (54.6% o 3,600 millones de personas), y se espera que para el 2050 este número aumente al 70%, es decir, que más de 6,000 millones de personas vivirá en urbes: 64% de estas en los países en desarrollo y 86% en los desarrollados (Banco Mundial, 2021). La ciudad es el principal motor de la economía actual, en donde se genera en promedio el 80% del PIB a nivel mundial. En el mundo, la situación económica y política varía entre los países, incluso, dentro de las propias ciudades; la igualdad de acceso al transporte está lejos de ser una realidad.

Los países desarrollados cuentan con transporte público de calidad y opciones de movilidad, ya sean colectivas o individuales, mientras que, en los países en desarrollo, el bajo ingreso promedio no permite que la mayoría de los residentes tenga acceso al transporte motorizado individual, lo que la hace dependiente de otros modos; y cuando no existe un transporte público de acuerdo con sus necesidades, solo tiene la opción de desplazarse caminando o en bicicleta.

A medida que las ciudades se expanden por el aumento de su población, los tiempos de viaje se incrementan constantemente y el acceso a los servicios básicos se vuelve cada vez más complicado (Romo de Villar, 2019).

A nivel mundial, de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), los países desarrollados se han fijado metas claras para el año 2050, las cuales se implementarán mediante políticas de “movilidad sustentable” basadas en los siguientes ejes:

- En las ciudades deben desaparecer gradualmente los automóviles que utilizan combustibles tradicionales, dando espacio a automóviles con nuevas tecnologías que tengan una menor emisión.
- Incrementar en la aviación, en un 40%, la participación de los combustibles sostenibles bajos en carbono.
- Reducir en al menos 40% las emisiones de combustibles de búnkeres en el transporte marítimo.
- Pasar el 50% de los usuarios de carreteras a otros modos de transporte, como ferrocarriles o transporte marítimo.
- Promover las alternativas al uso de vehículos individuales, como caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público,
- Los ciudadanos podrán optimizar su viaje a través de conexiones eficientes entre diferentes modos de transporte.
- Las autoridades públicas habrán de promover la comodidad y reasignarán el espacio disponible como una medida de reducción de la congestión urbana.

Desafortunadamente, el deterioro de las condiciones de transporte está perjudicando la economía de muchas ciudades grandes, las urbes de gran extensión requieren infraestructuras adaptadas, mientras que en las ciudades más densas sigue siendo, económica y físicamente, imposible evitar la congestión mediante la construcción de vialidades.

Por este motivo, las políticas de transporte y desarrollo urbano son una prioridad para la mayoría de las ciudades en el mundo; estas políticas tienen como principal objetivo elevar la calidad de vida de sus habitantes, buscando soluciones innovadoras en acciones urbanísticas, arquitectónicas, paisajistas, ingenieriles, económicas, sociales, políticas y ambientales.

2.1 Perspectivas de mejora de la movilidad en México

Las políticas públicas en México deben ir orientadas a una “movilidad sustentable”, es decir, fijar como principales objetivos el desarrollo de transporte e infraestructura para apoyar el acceso local, así como a la infraestructura sostenible, innovadora y segura. De acuerdo con Jeffrey Kenworthy, citado por Romero del Villar (2019), existen cinco políticas que forman la base para reducir la dependencia del automóvil:

1. Moderación de la circulación para reducir las velocidades dentro de los entornos urbanos, para que estos puedan ser más humanos, más adecuados y seguros para otros modos de viaje.
2. La calidad del transporte público, el ciclismo y el caminar deben garantizar alternativas reales para reducir el uso del automóvil.
3. Crear centros de barrio multimodales con un uso del suelo mixto y con una alta densidad, que reduzca la necesidad de desplazamientos y se conecte a un transporte público de calidad.
4. Control del crecimiento en las periferias, para evitar la expansión urbana y reorientar los desarrollos hacia los centros urbanos.

5. Mejor asignación de los recursos destinados al transporte, para cubrir los costos externos y utilizar los ingresos para construir una ciudad sostenible basada en las políticas anteriores.

En las ciudades mexicanas se han desarrollado políticas de transporte y desarrollo urbano que han ido encaminadas a la “movilidad sustentable”, es decir, se han tomado decisiones que han favorecido la calidad de los medios de transporte colectivos.

Las políticas requieren un serio análisis del problema para encontrar las soluciones óptimas y sistemáticas, que involucren a las demarcaciones vecinas, teniendo siempre como prioridad el beneficio colectivo; las políticas de transporte y movilidad deberán tener siempre como primeros beneficiarios al peatón, los transportes no motorizados y el transporte público.

Las políticas de transporte juegan un rol fundamental en el desarrollo de las actividades económicas de un país. Actualmente en México, la manera de transportarse incluye diversas modalidades, pero el uso excesivo del automóvil está revirtiendo los beneficios económicos y sociales de habitar en una ciudad. Esto conlleva que la movilidad urbana sea tan ineficiente que provoque serios costos económicos, sociales y ambientales asociados al uso desmedido del automóvil.

Se estima que las pérdidas económicas derivadas de las externalidades negativas por el uso excesivo del automóvil representan en promedio el 4% del PIB de 5 áreas metropolitanas del país, que concentran al 42% de la población urbana del país (Medina, 2012). La perspectiva futura en nuestro país es que esta situación se agrave ante el continuo crecimiento del parque vehicular, que pasó de 7 millones en 1990, a 22 millones en 2010, y se espera que llegue a entre 60 -70 millones en el año 2030 (CTS-INE, 2010).

Estas tendencias no pueden continuar así sin afectar seriamente la viabilidad económica y ambiental de las ciudades y, por lo tanto, del país mismo. Es necesario realizar un cambio de paradigma en los modelos de desarrollo urbano y con ellos los de movilidad y transporte para que México sea capaz de proporcionar de manera sostenible y accesible, una red de movilidad y comunicación a toda la población.

Para ello es necesario que los costos de sociales, ambientales y económicos derivados del uso del automóvil empiecen a ser integrados a los costos de uso particulares (porque generalmente estos son pagados por toda la nación). Es urgente establecer una política a nivel nacional que incluya a los tres órdenes de gobierno (federal, estatal y municipal), enfocada en lograr un mayor y mejor desplazamiento de las personas y que reduzca el uso del automóvil mediante una gestión integral de la movilidad.

Resulta evidente que es necesario implementar una gestión integral de la movilidad en las ciudades enfocada a evitar o reducir los viajes en automóvil, impulsar un cambio al transporte público y no motorizado (caminar o usar la bicicleta), y mejorar el desempeño y la eficiencia energética del transporte motorizado. Una gestión de la movilidad que debe de incluir en sus principales objetivos la reducción de kilómetros recorridos en automóviles. Este objetivo, viable, posible y deseable permitiría crear ciudades sostenibles, competitivas y de mejor calidad de vida a lo largo de nuestro país.

En este sentido, Rachita (2011) propone entre otras, las siguientes acciones para el desarrollo de las políticas públicas de movilidad en México:

- La reducción del número de automóviles particulares en circulación.
- La provisión de un sistema de transporte público de alta capacidad, eficiente, poco contaminante, seguro, cómodo y accesible.
- La promoción del uso de transporte no motorizado, como caminar y andar en bicicleta.
- Integrar las políticas de movilidad, desarrollo urbano y de protección al medio ambiente.
- Apoyar la implantación de estrategias de seguridad vial, con la meta de reducir por lo menos en 50% el número actual de muertes por accidentes.

- Dar prioridad a la circulación, fluidez y orden en el transporte colectivo y el no motorizado, como estrategia para garantizar el crecimiento urbano sustentable, reducir sensiblemente contaminación atmosférica y auditiva, y distribuir y adjudicar los espacios públicos de manera más justa y democrática.
- Aumentar las inversiones en el sistema urbano e interurbano que de prioridad a modos de transporte colectivo y no motorizado.
- Estimular la construcción de ciclovías, integrándolas como parte formal de la red de transporte público existente.

El conjunto de políticas exhibe la complejidad del fenómeno y la importancia de enfrentarlo de manera integral y con el compromiso público mostrando en otras políticas como la macroeconómica. La movilidad urbana dejó de ser un asunto marginal para transformarse en uno de los temas más relevantes de la política y la preocupación social (Medina, 2012).

3) Contextualización de la movilidad urbana en San Luis Potosí

La población total en San Luis Potosí es estimada a 2 822 255 habitantes. De ellos, 1 449 804 son mujeres (51.4%) y 1 372 451 son hombres (48.6%). San Luis Potosí ocupa el lugar 19 a nivel nacional por número de habitantes y se mantiene en el mismo sitio con respecto a 2010 (INEGI, 2021). El mapa siguiente muestra la localización del estado de San Luis Potosí.

Mapa 1. Localización Estado y del municipio de San Luis Potosí



Fuentes: pinterest.com.mx

De acuerdo con el Sistema Integral de Información Geográfica y Estadística del INEGI, al año 2015, la superficie total del municipio es de 1,471.7 km² y representa el 2.38% del territorio estatal. En San Luis Potosí, el tiempo promedio de traslado del hogar al trabajo fue 34.4 minutos, 84.2% de la población tarda menos de una hora en el traslado, mientras que 7.21% tarda más de 1 hora en llegar a su trabajo. Por otro lado, el tiempo promedio de traslado del hogar al lugar de estudios fue 18.5 minutos, 97.5% de la población tarda menos de una hora en el traslado, mientras que 1.83% tarda más de 1 hora (Data México, 2022).

La movilidad urbana debe entenderse como resultado de la interacción de agentes económicos dentro de un espacio. Ésta, dependiendo si reduce los costos de transporte, será un agente promotor o inhibidor de las actividades que se dan dentro de la región. Entonces la movilidad urbana en San Luis Potosí es una consecuencia de las actividades socioeconómicas dentro de una conformación urbana; asimismo, sus características principales son: número de viajes, preferencias de los usuarios en la valoración de su tiempo respecto al gasto en transporte, líneas de deseo del viaje y modo de transporte.

En un primer acercamiento hacia el entendimiento de las características de la movilidad en la Conurbación de San Luis Potosí – Soledad de Graciano Sánchez, se hace imprescindible conocer la función del gobierno del Estado de San Luis Potosí. En efecto, quien es la secretaria de gobierno encargada de regular las funciones de transporte es la Secretaria de Comunicaciones y transportes (SCT) con las principales funciones siguientes:

- Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.

Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional (SCT, 2022).

4) Las Ciclovías en San Luis Potosí

4.1 acercamiento general

A nivel local el Plan Municipal de Desarrollo 2018-2021 se compromete a impulsar un modelo de movilidad que incluya la instalación de un sistema de transporte masivo, el uso de vehículos motorizados de bajo consumo, de bicicleta, y el aprovechamiento de usos mixtos de suelo que favorezcan el desplazamiento a pie; así mismo a impulsar un nuevo modelo de movilidad que propicie el transporte público y otras formas de movilidad sostenible, fundamentado y estructurado de manera colaborativa con metas comunes entre los niveles de gobierno, sociedad civil y empresas (PMD SLP, 2018).

El Reglamento de Tránsito de SLP en su última actualización del 2014 en el Artículo 90 considera que, “con la finalidad de reducir el tránsito generado por vehículos automotores, la contaminación ambiental y el daño a la salud de la población, entre otros beneficios, el municipio planeará, promoverá y desarrollará programas y políticas públicas tendientes a proyectar el uso del transporte público integrado con el de la bicicleta, como una alternativa real de transporte y, paulatinamente, lograr consolidarla como una forma de movilidad real, segura, económica, saludable y sustentable para la población” (RTM SLP, 2014).

Teniendo como justificación y sustento La Nueva Agenda Urbana, el Índice de Ciudades Prósperas por ONU Hábitat, el Plan Municipal de Desarrollo y el Reglamento de tránsito, viniendo desde instancias internacionales hasta locales se impulsa a generar nuevos modelos de movilidad en donde la bicicleta sea un medio real.

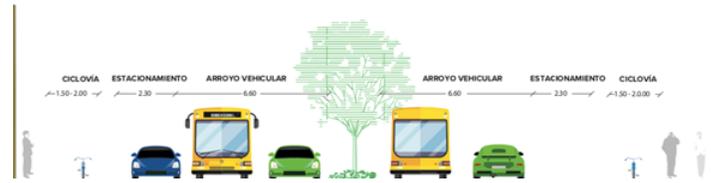
Es por eso que en el Instituto Municipal de Planeación desde inicios de año se trabajó en generar proyectos que beneficiaran la Movilidad Urbana Sustentable dentro del Municipio, en donde el proyecto no se quedará en un escritorio si no que se convirtiera en una realidad: "Hacer Políticamente viable lo técnicamente indispensable"

Para que se pueda lograr el objetivo de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, se requiere crear un Plan de Ciclovías Municipal en donde este sistema esté interconectado y vinculado con diferentes puntos de la ciudad como centros educativos, comerciales, de esparcimiento, etc., ya que, de no ser así, aunque haya ciclovías en la ciudad si no están generando un sistema no se va a cumplir con el objetivo.

En este sentido, el plan implementación de las ciclovías se basó en los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), a través de los cuales se hicieron estudios de movilidad que muestran las calles con más afluencias de ciclistas, estas calles serán prioritarias de implementación.

En ese marco, el Plan de Ciclovías en SLP contempla que se pueda tener modificaciones ya que al momento de que se comience con los proyectos la tendencia de movilidad podrá variar, pero el objetivo es hacer la mayor cantidad de kilómetros que cumplan con los niveles técnicos requeridos para cumplir con los objetivos. Es importante mencionar que cada calle o avenida contemplada en el proyecto de ciclovías habrá de sujetarse en una metodología particular, tomando por referencia, el diseño de la avenida Himno Nacional; esto quiere decir que el diseño de cada calle dependerá de múltiples factores, por lo que no todas las calles se resolverán de la misma manera. La figura siguiente ilustra el diseño estándar de las ciclovías.

Figura 1: Diseño de la ciclovía



Fuente: Instituto Municipal de Planeación San Luis Potosí, 2019.

Si bien es cierto todos los cambios generan una resistencia, este no ha sido la excepción. Muchos vecinos de las Avenidas consideradas en el proyecto se han manifestado en contra de su implementación, con la premisa de que se redujeron los carriles para vehículos, volviendo mas peligrosas e inseguras las avenidas; algunos comerciantes se opusieron con el argumento de que iban a tener pérdidas en sus ventas.

4.2 implementación de las ciclovías en SLP

Las ciclovías son áreas destinadas para la circulación de las bicicletas. Proveen una infraestructura donde el ciclista puede desplazarse de forma rápida y segura, sin invadir el espacio de los peatones y mejoran el ordenamiento del tránsito. El proyecto de ciclovías se ha convertido en una importante iniciativa en cuanto a la movilidad y fluidez en los principales cuadros de la capital potosina; así también, lo reclama la gran cantidad de ciclistas que ya circulan por los más de 15 kilómetros que actualmente existen en las principales arterias de la ciudad.

El uso de las bicicletas ha ido ganando protagonismo como medio de transporte alternativo. No contaminan, son fáciles de transportar, se hace ejercicio con ellas y su crecimiento está haciendo que las ciudades estén transformándose. El incremento de la utilización del automóvil en México genera diversas externalidades asociadas a su uso, sobre el medio ambiente, sobre la economía, sobre la salud humana, sobre la estructura espacial de las ciudades y por ende se refleja en impactos en la sociedad. En la actualidad las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de recursos naturales y la contaminación acústica, son los principales motivos para buscar alternativas de movilidad.

La Red de Ciclovías surge de la necesidad de implementar diferentes modelos de movilidad sustentable en la Ciudad de San Luis Potosí bajo la premisa de generar una movilidad incluyente.

Consiste en una red de ciclovías, teniendo como primera etapa la Avenida Himno Nacional desde su intersección con la Calle Basalenque hasta la Calzada de Guadalupe, en total un tramo de 4.70 Km. Para lograr que la Red de Ciclovías sea exitosa, se requiere generar infraestructura vial amigable e incluyente para la circulación ciclista, que garantice la conectividad y la funcionalidad, basada en el enfoque de modificación a la estructura vial, con el fin de hacerla ciclo-incluyente. Esta política pública busca crear una reducción de volúmenes y velocidades vehiculares, resolver los puntos problemáticos en intersecciones, redistribuir el espacio de circulación en las vialidades y la creación de vías y carriles ciclistas exclusivos (IMPLAN, 2019).

El creciente uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo ante la contingencia sanitaria, consolida el proyecto de ciclovías en la capital potosina, por lo cual la ruta Saucito – Centro, considerada inicialmente como temporal, podría ser permanente, señaló el alcalde, Xavier Nava Palacios. Según el servidor público mencionado, esta vía y su continuación por la carretera a Zacatecas, así como la Ciclovía de avenida Himno Nacional, son cada vez más utilizadas por personas que prefieren el uso de la bicicleta en lugar del transporte público, donde podría haber mayor riesgo de contagio de coronavirus (Región Centro, 2020).

Asimismo, el aquel entonces alcalde del municipio de San Luis Potosí dio a conocer el proyecto para la creación de la Ciclovía en avenida Coronel Romero, para lo cual se realizaron los estudios de vialidad y flujos por parte del Instituto Municipal de Planeación -IMPLAN-. En lo que respecta al espacio exclusivo para ciclistas desde el Saucito a diferentes puntos de la zona urbana, se estima que es utilizado diariamente por más de 3 mil 700 ciclistas en promedio, sin embargo, hay una tendencia al alza, al igual que en Himno Nacional.

Finalmente, y por su parte, la Jefa de la Unidad de Proyectos del IMPLAN, Mirell Betanzo destacó que la emergencia sanitaria ha obligado a acelerar las acciones para fomentar el uso de la bicicleta y con ello, dar cumplimiento a las normas de sana distancia, lo que además representa un beneficio para la salud (Informe Bajío, 2020).

El circuito comprende Himno Nacional, Morales-Saucito hacia el norte para conectarse con la Ciclovía de Fray Diego de la Magdalena-Damián Carmona, se dirige hasta el Centro Histórico y pasará hasta Himno Nacional a través de Coronel Romero. Esta ruta se suma a la de la avenida Carranza, que cortará el circuito transversalmente.

Asimismo, se pretende ampliar el ramal de ciclovías hasta la zona industrial de San Luis Potosí al oriente de la ciudad. Hasta este momento, las ciclovías que se encuentran funcionando con la infraestructura necesaria son:

- Avenida Himno Nacional en ambos sentidos.
- Avenida Venustiano Carranza en ambos sentidos.
- Primer tramo en carril central de la avenida Ricardo B. Anaya (Camacho, 2021).

En el marco de este artículo, pondremos énfasis en los casos de las avenidas Himno Nacional y Venustiano Carranza.

4.3 Ciclovía en Avenida Himno Nacional

Himno Nacional es una vialidad primaria; la sección de arroyo vehicular es de 24 metros incluyendo un camellón de dos metros de un carril de estacionamiento y de dos a tres carriles de circulación, intersecciones con semáforos o prioridad predeterminada y cuenta con transporte público de baja capacidad.

El tipo de pavimento es concreto rígido con tramos de reciente remodelación. El mapa siguiente muestra la Avenida Himno Nacional.

Mapa 2: ubicación Ciclovía himno nacional



Fuente: Instituto Municipal de Planeación San Luis Potosí, 2019.

La Avenida tiene las características indispensables para poder implementar el primer tramo de la Ruta de Ciclovía, es una zona consolidada y de alta demanda del ciclista. Una de las características principales para que la ciclovía sea un éxito es, entre otras cosas, que sea atractiva y segura, es por eso que se propone que en una siguiente etapa se sume el equipamiento que le de estas características.

Himno Nacional, de acuerdo al Manual de Calles Mexicanas, se considera una avenida secundaria con nivel de habitabilidad 1 en donde su función es coleccionar flujos por lo que cada colonia cuenta con una vía representativa. Su estructura es de un carril de estacionamiento, de dos a dos y medio carriles de circulación por cuerpo, separado por un camellón. La circulación promedio de los vehículos es de 17.6 Km/hr la más baja y la más alta de 34.8 Km/hr la más alta. Cuenta con intersecciones con semáforos o prioridad predeterminada y con transporte público de baja capacidad. Las condiciones estacionamiento en la vía pública del total de tramo permitido es del 83.6%, es una vialidad que conecta edificios administrativos, educativos, deportivos y comerciales, a su vez atraviesan calles y avenidas que permiten conectar con otras zonas de la ciudad, como son Avenida Juárez, Calle Xicoténcatl, Prol. Coronel Romero, Av. Mariano Jiménez, Avenida Tatanacho, Av. Manuel J. Clouthier, etc. Transitan siete rutas de transporte público de baja densidad.

Se presentan algunas fotografías de la avenida Himno Nacional y la implementación de la ciclovía.

Imagen 1: Ciclovía Av. Himno nacional, cruce con Av. Luis Donaldo Colosio



Fuente: propia.

Imagen 2: Ciclovía Av. Himno nacional, cruce con Av. Educación



Fuente: propia.

Imagen 3: Ciclovía Av. Himno nacional, cruce con Av. Manuel J. Clouthier



Fuente: propia.

La estrategia que se pensó para implementar la ciclovía en la avenida Himno Nacional fue en cuatro etapas:

- 1ra Etapa: Preparación: Socialización, promoción y educación
- 2da Etapa: Prueba Piloto
- 3ra Etapa: Simbología Horizontal
- 4ta Etapa: Consolidación ciclo vía con obra civil

Para que se pudiera llevar a cabo la implementación del proyecto se requería colaborar con diferentes direcciones municipales que de acuerdo a sus competencias trabajó de manera transversal para seguir los procesos de implementación. Las direcciones que participaron de manera directa son; Comunicación Social, Policía Vial, Obras Públicas, Servicios Municipales, Ecología, Desarrollo Social, Educación, Cultura, Desarrollo Económico, Concertación Social, Comercio, Asuntos Jurídicos, Catastro y Desarrollo Urbano. Todas estas gestiones fueron coordinadas por el Instituto Municipal de Planeación como promotor del proyecto.

La realización del Proyecto Ejecutivo se realizó en el Instituto Municipal de Planeación en el área técnica, en donde, con todos los antecedentes que ya se mencionaron, además del apoyo de guías y manuales específicos como el Manual de Ciudades Mexicanas, el Manual de Ciclo ciudades, Urban Street Design Guide, etc.

En el diseño se tenía claro que las intersecciones son las que había que resolver de manera técnica y sensible, hizo que al delimitar todos los usos de la ciclo vía, serviría para que cada usuario pudiera tomar el carril que le correspondía; para que los peatones y personas con discapacidad cruzaran por un paso seguro delimitado y también para evidenciar a toda persona que se estacionara o circulara por un carril que no le correspondiera pudiera ser sancionada respectivamente, así como cualquier otra infracción.

Hoy en día, se puede observar que la ciclo vía de la avenida Himno Nacional se encuentra en el abandono en algunos tramos (Berrones, 2020). Pues hay obstáculos, basura y los conductores de los vehículos no respetan la vía para los ciclistas. A ese respecto, Quadratín SLP realizó un recorrido desde la calle 18 de marzo hasta la Zona Universitaria, donde se pudo constatar que presenta una serie de problemas; entre ellos, la acumulación de basura, debido a que es colocada deliberadamente por los vecinos de la zona para que la recojan los trabajadores del servicio de recolección.

También hay acumulación de desechos que son arrastrados por el viento, por falta de limpieza por parte de trabajadores municipales. Se encontraron algunos obstáculos como botes de basura, vehículos obstruyendo la pista, un bache ocasionado por una coladera que está sin tapar y en donde también se acumuló basura como lo muestra la imagen siguiente:

Imagen 4: Bote de basura obstruyendo la ciclo vía de Himno Nacional.



Fuente: propia.

Desde los primeros años de su administración, el gobernador Ricardo Gallardo Cardona fijó su postura respecto a la ciclo vía de la avenida Himno Nacional y expuso que se tiene que trabajar de manera conjunta con el ayuntamiento de la capital para hacer los estudios necesarios que permitan diseñar ciclo vías para que la gente las pueda utilizar verdaderamente “no como ahora, que no veo a casi nadie que las utilice, lo único que sucedió fue dañar a todos los comercios”, enfatizó (El Universal, 2022).

Por lo cual radicalizó su postura anunciando su proyecto de que la avenida Himno Nacional represente una vialidad “magna e icónica” para San Luis Potosí, para lo cual habrá que suspender la ciclo vía. El objetivo de ese retiro de la ciclo vía es que Himno Nacional se convierta en una vía rápida y que beneficie a la par, a los comercios que se ubican en el perímetro.

Después de que el gobernador José Ricardo Gallardo Cardona informara sobre el retiro de las ciclo vías de avenida Himno Nacional por la remodelación de la arteria, colectivos de ciclistas mostraron su rechazo al anuncio, el grupo de ciclistas reclamó al gobierno estatal la decisión y envió un mensaje de inclusión y movilidad sustentable.

En este sentido, integrantes de la Coalición Movilidad Sostenible San Luis Potosí, publicaron un comunicado en el que se pronunciaron al respecto de las declaraciones del mandatario estatal para retirar las ciclovías, quienes solicitaron se les exponga un proyecto que cumpla con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas (Contrareplica MX, 2022; La brecha; 2022).

4.3 Ciclovía en Avenida Venustiano Carranza

A diferencia de la Ciclovía creada en la avenida Himno Nacional, la de la avenida Venustiano Carranza parece más conservada, más limpia y mejor delimitada y opera de manera funcional a pesar que en un principio hubo oposición al proyecto.

Uno de los problemas que persisten es que los usuarios del transporte urbano se atraviesan para abordar la unidad, volviéndose un foco de inseguridad vial.

La ventaja, es que la avenida Carranza se convirtió en “paseo cultural”, y hay un comité integrado por comerciantes y empresarios que trabajan de la mano con las autoridades para seguir manteniendo la zona en excelentes condiciones (Mora, 2021).

Las imágenes siguientes ilustran la ciclovía de la av. Carranza.

Imagen 5: Ciclovía Av. Venustiano Carranza, cruce con Calle Tomasa Esteves



Fuente: propia.

Imagen 6: Ciclovía Av. Venustiano Carranza, cruce con Calle Justo Sierra



Fuente: propia.

Imagen 7: Ciclovía Av. Venustiano Carranza, cruce con Calle Mariano Otero



Fuente: propia.

La ciclovía de avenida Carranza afectó el sostén de por lo menos 20% de comercios establecidos y está mal planeada, por lo que el director de la Unidad de Gestión del Centro Histórico, Alejandro Pérez, expuso la posibilidad de moverla a la parte central de la calle o buscar otras alternativas de movilidad (Salinas, 2021). La propuesta sobre la mesa es eliminar estas rutas para el ciclismo de los extremos, para concentrarlas en el camellón central y permitir que los consumidores puedan estacionarse como antes, aunque no cuentan este tema será impulsado desde el Ayuntamiento próximamente.

Sin embargo, la Asociación Mexicana de Profesionistas Inmobiliarios (AMPI) capítulo San Luis pidió a la autoridad municipal reconsiderar la permanencia de la ciclovía ubicada sobre la avenida Venustiano Carranza, argumentando que ésta ha ahuyentado al comercio y movilidad de la zona, el constructor encargado de la ejecución de la obra defendió el proyecto. Respecto a la falta de estacionamientos para arribar a los comercios de la zona, que es una de las principales quejas de los inmobiliarios que culpan a la ciclovía de la alta desocupación de locales y oficinas, apuntó que ese tema fue considerado con antelación y se comprobó que existe la oferta suficiente de cajones de estacionamiento en los sitios particulares de los alrededores. Hernández, (2022)

Hoy en día, el Ayuntamiento de la capital de San Luis Potosí analiza el tema de la ciclovía para resolver tanto el problema de la movilidad como el de las afectaciones económicas que dichas rutas han ocasionado a comercios de la avenida Venustiano Carranza. Al respecto, el alcalde Enrique Galindo Ceballos expresó que “todas las obras de su programa Vialidades Potosinas contemplan la posibilidad de crear ciclovías para proteger el derecho de las y los ciclistas, sin embargo, precisó que estas rutas deben ser circuitos completos que conecten entre sí para que haya continuidad y propósito en los trayectos (Rodríguez, 2022). No obstante, destaca que mientras no exista una cultura de protección al ciclista, difícilmente se podrá avanzar en la culturalización del respeto hacia quienes usan este medio de transporte (Ruiz, 2022).

Consideraciones Finales

La instalación de ciclovías en las avenidas Carranza e Himno Nacional fue un proyecto que se gestó en la administración de Xavier Nava Palacios, y que estuvo rodeado de polémicas, tanto por el diseño entregado, así como el sobrecosto alrededor de la misma obra, hoy el gobernador Ricardo Gallardo y el alcalde Enrique Galindo han señalado actos de corrupción con la implementación de las ciclovías en la capital del Estado. Según el alcalde Enrique Galindo, “la ciclovía fue un saqueo de 15 millones de pesos, que supuestamente se gastaron en tubitos de plástico y la pinturita que le pusieron” (Vera, 2022).

En realidad, la intención de crear las ciclovías en la capital potosina, es buena, pues se busca dar opciones de movilidad a los ciudadanos. Sin embargo, éstas tienen que ser planeadas y sustentadas, tomando en cuenta las opiniones de los usuarios, así como concientizar a los ciclistas, automovilistas y peatones para el respeto del reglamento de tránsito en estas vías. Actualmente no se le ha dado continuidad al proyecto del alcalde anterior por parte del actual mandatario a cargo del H. Ayuntamiento de San Luis Potosí 2021-2024. Destaca la carencia de un proyecto que le dé continuidad a las obras anteriores desde una perspectiva de planificación que pudiera convertir a San Luis Potosí en una de las principales ciclo ciudades, dando solución al problema público de la movilidad y del tráfico vial.

En realidad, cuando un problema público se mezcla con intereses políticos se convierte automáticamente en problema social y se hace mediático.

Aquí, destaca la preeminencia de procesos y proyectos inacabados. Existe la creencia de que, aprobar o retomar un proyecto del gobierno saliente demostraría que la administración anterior no estaba mal en su búsqueda de atender las necesidades de la ciudad. El gobierno municipal, por ser el más cercano a la población, es el indicado para buscar el bienestar y el desarrollo de la población. En efecto, una de las funciones primordiales del gobierno municipal, es la de proporcionar a la población vías de comunicación en óptimas condiciones para el desplazamiento de los ciudadanos.

En municipios como San Luis Potosí no es una labor fácil, debido a la cantidad de usuarios de las mismas y sus necesidades, además en el caso de las ciclovías y en el periodo actual, la alternancia política es un factor que no le favorece a un proyecto como este. Debido al análisis del caso, así como la investigación realizada y de acuerdo a la estructura del presente artículo podemos concluir lo siguiente:

- 1) Falta de un estudio que sustente la implementación del proyecto de ciclovías en donde se tome en cuenta la opción, las necesidades y los problemas reales de la ciudadanía.
- 2) La interrupción y cancelación de proyectos en el marco de la alternancia de gobiernos municipales en la ciudad.
- 3) La falta de transparencia necesaria para que tuviera la confianza en la ciudadanía en la aplicación de los recursos públicos.
- 4) La carencia de un mecanismo de control el cual, se mida el impacto de las políticas públicas aplicadas en cada trienio, y determine cuales deben de seguir y cuales no.

La razón de estas inconsistencias a la hora de implementar políticas públicas de movilidad siendo multidimensional y multifactorial, simplemente puede resumirse por una falta de voluntad política por parte de los actores responsables de solucionar ese problema público. Se observa una confusión paradigmática entre el desarrollo del municipio y los intereses partidarios y políticos.

En este sentido podemos concluir que deben existir procesos de construcción de políticas públicas que involucren a la sociedad, las instituciones privadas y el gobierno para que la implementación de una política pública sea satisfactoria y exitosa para todos, además de darle continuidad, seguimiento y evaluación de las políticas públicas de movilidad en el municipio de San Luis Potosí.

Concretamente se propone la creación de un sistema u organismo municipal para la planeación, implementación y evaluación de las políticas públicas municipales, que sea el encargado de supervisar y dar seguimiento a este tipo de obras, que así mismo garantice el desarrollo de las mismas sin importar los intereses políticos y partidarios.

Bibliografía

- Aguilar Villanueva, L. (2013). Gobierno y administración pública, México: Fondo de Cultura Económica.
- Amparo, C. M. y Maldonado, C. (2008). Formación de agenda y procesos de toma de decisiones: una aproximación desde la ciencia política. México: CIDE.
- Banco Mundial (2021). "Desarrollo urbano". Disponible en <https://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/overview>
- Berrones, Ruth (8 de septiembre de 2020). Ciclovía de Himno Nacional luce en el abandono. Recuperado de <https://sanluispotosi.quadratin.com.mx/principal/ciclovía-de-himno-nacional-luce-en-el-abandono/>. Consultado el 24 de junio de 2022.
- Cabrero, Enrique (2011), La acción pública en municipios urbanos: Una propuesta de marco teórico para su estudio, Documento de trabajo 104, México: CIDE.
- Camacho, Jesús (27 de abril de 2021). "Más ciclovías: SLP le apuesta a la movilidad sostenible". Recuperado de <https://www.liderempresarial.com/mas-ciclovias-slp-le-apuesta-a-la-movilidad-sostenible/>. Consultado el 17 de junio de 2022.
- Contrareplica MX (2022). "Rehabilitarán avenida Himno Nacional en SLP: ciclovía será retirada". Recuperado de <https://www.contrareplica.mx/nota-Rehabilitaran-avenida-Himno-Nacional-en-SLP-ciclovía-sera-retirada-20222164>. Consultado el 24 de junio de 2022.
- Data México (2022). "Acerca de San Luis Potosí". www.datamexico.org. Recuperado de <https://datamexico.org/es/profile/geo/san-luis-potosi> Consultado el 27 de mayo de 2022.
- De León, P. (1997). Una revisión del proceso de políticas de Lawsella Sabatier. México: CIDE. El Universal (17 de junio de 2022). "Propone Ricardo Gallardo reubicar ciclovía de Himno Nacional en vías centrales". Recuperado de <https://sanluis.eluniversal.com.mx/metropoli/propone-ricardo-gallardo-reubicar-ciclovía-de-himno-nacional-en-vías-centrales>. Consultado el 24 de junio de 2022.
- Eslava Rincón, Julia Isabel y Carlos Arturo Puente Burgos (2003), Análisis de las políticas públicas: Una aproximación desde la teoría de los sistemas sociales, Centro de Proyectos para el Desarrollo (Cendex), ASS/DT 003-03.
- Ibarra Cortés, M.E. y Louis V. Mballa (2017), Complexité et Défis de la Gestion des Municipalités au Mexique, París: Publibook.
- INEGI, (2021). "Comunicado De Prensa Núm 44/21". Recuperado de https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/EstSociodemo/ResultCenso2020_SLP.pdf Consultado el 25 de mayo de 2022.
- Informe Bajío, (2020). "Se consolida proyecto de ciclovías en la capital". Recuperado de <https://informebajio.com.mx/san-luis-potosi/se-consolida-proyecto-de-ciclovias-en-la-capital-san-luis-potosi/> Consultado el 17 de junio de 2022.
- Instituto Municipal de Planeación San Luis Potosí (2019). "Planeación Ciclovía Potosina IMPLAN". Recuperado de https://issuu.com/institutomunicipaldeplaneacionslp/docs/planeacion_ciclovía_potosina Consultado el 7 de junio de 2022.
- Instituto Municipal de Planeación San Luis Potosí (21 de agosto de 2019). Planeación Ciclovía Potosina IMPLAN. Recuperado de https://issuu.com/institutomunicipaldeplaneacionslp/docs/planeacion_ciclovía_potosina Consultado el 17 de junio de 2022.
- Landau, M. (2003). "El ámbito propio del análisis de políticas", en L. Aguilar (ed.), El estudio de las políticas públicas, México: Miguel Ángel Porrúa, Tercera edición.
- Mballa L. V. (2017), Políticas públicas y complejidad: en búsqueda de soluciones a los problemas públicos, México: Ed. Miguel Ángel Porrúa.
- Mballa, L. V. (2018). La racionalidad y contexto político-institucional en la ideación de las políticas públicas. Estudios políticos, (45), 177-202.

Bibliografía

- Medina Ramírez, S. (2012). "Transformando la movilidad urbana en México Hacia ciudades accesibles con menor uso del automóvil". Recuperado de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Transformando-la-movilidad-urbana-en-Mexico2.pdf> Consultado el 25 de mayo de 2022.
- Meltsner, A. 1992: "La Factibilidad Política y el Análisis de las Políticas", en Aguilar L. V. (Comp.): La hechura de las políticas públicas, México: Miguel Ángel Porrúa, pp. 367-392.
- Merino, M. (2013). Políticas públicas: Ensayo sobre la intervención del Estado en la solución de problemas públicos, México: CIDE.
- Molina, I. y Delgado S., (1998). Conceptos fundamentales de ciencia política, Madrid: Alianza.
- Mora, M. (2021). "Ciclovía de Carranza, a un año de iniciar operación". Recuperado de <https://www.elsoldesanluis.com.mx/local/ciclovía-de-carranza-a-un-año-de-iniciar-operación-7456287.html> Consultado el 27 de junio de 2022.
- Rachita Cenecorta, A. (2011). La necesidad de una política pública para el desarrollo de sistemas integrados de transporte en grandes ciudades mexicanas, Revista INVI, 26(71), 133-142.
- Ramos Mora, D. et al (2016). Movilidad Sustentable, México: Universidad Iberoamericana.Región Centro (2020). "Se consolida proyecto de Ciclovías en la Capital". Disponible en <https://regioncentroslp.com/general/se-consolida-proyecto-de-ciclovias-en-la-capital/>
- Reglamento de Tránsito del Municipio de San Luis Potosí, San Luis Potosí (2014). Disponible en <https://mexico.justia.com/recursos/transito/reglamento-de-transito-del-municipio-de-san-luis-potosi-san-luis-potosi/>. Consultado el 23 de junio de 2022
- Rodríguez, M. (2022). "Prevén mover las ciclovías de Carranza e Himno Nacional para recuperar los carriles de estacionamiento". Recuperado de <https://pulsoslp.com.mx/slp/preven-mover-las-ciclovias-de-carranza-e-himno-nacional-para-recuperar-los-carriles-de-estacionamiento-/1486875> Consultado el 28 de junio de 2022.
- Romo de Vivar A. C. (2019). "Políticas Para La Movilidad Urbana". Recuperado https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/450931/fichas1Politicaspalamovilidadurbana_2.pdf Consultado el 26 de mayo de 2022.
- Roth Deubel, A. (2014), Políticas públicas. Formulación, implementación y evaluación. ¿Cómo elaborar las políticas públicas? ¿Quién decide? ¿Cómo realizarlas? ¿Quién gana o pierde?, Bogotá: Aurora, decima edición.
- Ruiz, M. (2022). "Ciclovía de Carranza trajo más afectaciones que beneficios". Recuperado de <https://www.astrolabio.com.mx/ciclovía-de-carranza-trajo-mas-afectaciones-que-beneficios-galindo/> Consultado el 28 de junio de 2022.
- Salazar Vargas, C. (2009). La evaluación y el análisis de políticas públicas, Revista Opera, núm. 9, 23-51.
- Salinas, G. (2021). "Plantean modificar ciclovía de Carranza para reactivar comercio". Recuperado de <https://sanluispotosi.quadratin.com.mx/san-luis-potosi/plantean-modificar-ciclovía-de-carranza-para-reactivar-comercio/> Consultado el 27 de junio de 2022.
- Santibáñez, H., Barra, R. y Ortiz, M. 2008: El Estudio de la factibilidad política de las Políticas Públicas, Políticas Públicas, 2(1), 108-129.
- Santos, Z. J. (2004). Acción pública organizada: el caso del servicio de agua potable en la zona conurbada de San Luis Potosí. México: Miguel Ángel Porrúa.
- Secretaria de comunicaciones y transportes (2022). Programa de Trabajo 2022. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/715234/Programa_de_Trabajo_2022.pdf Consultado el 23 de junio de 2022.
- Vera, B. (2022). "La polémica de las ciclovías en SLP". Recuperado de <https://laorquesta.mx/la-polemica-de-las-ciclovias-en-slp/> Consultado el 28 de Junio de 2022
- Vila Merino, E. S. (2004). De la racionalidad instrumental a la racionalidad comunicativa en el mundo de la educación", Revista Agora, núm. 07.