

3. Activismo práctico como reapropiación del conocimiento público

RAÚL ACOSTA

Resumen: *en años recientes, miles de iniciativas ciudadanas alrededor del mundo han buscado influir en las políticas públicas de sus países con base en una combinación de conocimiento experto y expectativas de la población. Al hacerlo, quienes están a cargo no solo retan a sus gobiernos a modificar su forma de trabajar sino que buscan una reapropiación de lo que aquí denomino “conocimiento público”. A este proceso le llamo activismo práctico, pues busca la aplicación de saberes hacia un bien común. Temas como la defensa del medio ambiente, de los derechos humanos, de la justicia, o del desarrollo urbano, han pasado a ser arenas de debate público a pesar de los esfuerzos de autoridades gubernamentales por presentar sus propuestas como la última palabra. Este fenómeno se ha consolidado gracias a una convergencia de desarrollo tecnológico (tecnologías de la información y comunicación) y de emprendedurismo político (esfuerzos por participar en decisiones políticas).*

Palabras clave: *conocimiento público, activismo, política, gobierno, participación.*

Abstrac: *In recent years, thousands of public initiatives around the world have tried to influence public policies in their countries based on a combination of expert knowledge and the population’s expectations. By doing this, those in charge not only challenge their governments to modify the way they work; they also look to re-appropriate what I identify as “public knowledge”. I call this process practical activism, since it looks to apply knowledge towards a common goal. Topics such as the defense of the environment, human rights, justice, and urban*

development have become scenarios for public debate despite efforts by government authorities to promote their proposals as the last word. This phenomenon has been consolidated by a convergence of technological development (information and communication technologies) with political entrepreneurship (efforts to participate in public decision-making).

Key words: *public knowledge, activism, politics, government, participation.*

En años recientes, miles de iniciativas ciudadanas alrededor del mundo han buscado influir en las políticas públicas de sus países con base en una combinación de conocimiento experto y expectativas de la población. Al hacerlo, quienes están a cargo no solo retan a sus gobiernos a modificar la forma de trabajar sino que buscan una reapropiación de lo que aquí llamo conocimiento público; proceso al que nombro *activismo práctico*, pues busca la aplicación de saberes hacia un bien común.

Aunque lleva décadas sucediendo en las naciones más afluentes, en las últimas fechas se ha extendido por todo el planeta. En parte, se trata de una evolución de las sociedades civiles nacionales que buscan un mayor rol político en sus estados. El fenómeno no se limita a sus dimensiones políticas; consiste en gran medida de una construcción colectiva de conocimientos relevantes para contextos locales. Ha sido rebasado el modelo *weberiano* de gobierno burocrático como sede de los distintos conocimientos expertos para administrar al estado moderno. En vez de un centro único de poder simbólico capaz de dictar soluciones diseñadas para problemas identificados por sus miembros y otros intelectuales orgánicos, ahora tenemos una multiplicidad de canales por los cuales muy diversos actores pretenden participar en un diálogo público.

Temas como la defensa del medio ambiente, los derechos humanos, la justicia, o el desarrollo urbano, han pasado a ser arenas de debate público *a pesar de* los esfuerzos de autoridades gubernamentales por presentar sus propuestas como la última palabra. Este fenómeno se ha consolidado gracias a una convergencia de desarrollo tecnológico (principalmente de tecnologías de la información y comunicación) y

de emprendedurismo político (de búsquedas por participar en decisiones políticas).

Baso mi análisis en un caso de activismo práctico que he estudiado en la ciudad de Guadalajara, en México. Las reflexiones que realizo son aplicables a muy variadas situaciones alrededor del mundo. El ejemplo que utilizo es un movimiento ciudadano que se empeña en mejorar la calidad de vida en la metrópoli a través de cambios en políticas públicas urbanas y en comportamientos cotidianos de su población. El movimiento comenzó en el nuevo milenio con una serie de propuestas, acciones y actuaciones de distintos grupos formales e informales. Se ha enfocado sobre todo en el tema de movilidad, promoviendo un mejor transporte público y un mayor uso de la bicicleta como vehículo. Lo he seguido desde 2008. De formación antropólogo, mis herramientas metodológicas consisten en la observación participante, la observación no participante, entrevistas semiestructuradas y a profundidad, la revisión de documentos, y diálogos informales con personas involucradas en los hechos, o no, que pueden considerarse informantes.

Las reflexiones que dan forma al presente texto se han acumulado desde mi experiencia previa de investigación. Para la tesis de maestría analicé el Foro Social Mundial como arena de innovación política (Acosta, 2009a). Para la tesis doctoral realicé un estudio comparativo de dos focos de redes de organizaciones no gubernamentales y movimientos sociales: uno en el Amazonas brasileño y otro en el Mediterráneo (Acosta, 2007). Mi propósito en esta investigación era interpretar la práctica política al interior de las redes antes de que sucedieran las negociaciones que sus actores buscaban con autoridades gubernamentales (Acosta, 2010). El análisis de aquellos esfuerzos en dos contextos tan distintos fue que, debido a la diversidad al interior de las redes, existe un proceso de administración del diseño que permite lograr consensos quizá fugaces pero legítimos. Esto hace que las redes de grupos ciudadanos tengan una fuerza política muy particular (Acosta, 2009b, 2012b).

La investigación que hice del activismo urbano en Guadalajara comenzó por un interés específico sobre la calidad del diálogo público promovido por redes ciudadanas (Acosta, 2012a). Al comenzar la inmersión en juntas de trabajo y otros espacios entre activistas, encontré que una frustración común que compartían era la falta de disposición de funcionarios gubernamentales por entablar diálogos productivos. Decidí entonces analizar la manera en que los activistas mismos promovían su ideal de diálogo productivo en tres esferas: al interior de las redes en las que participaban, con los funcionarios públicos, y con la población de la ciudad. Una de las campañas más exitosas de grupos ciudadanos logró detener el proyecto de construcción de una vía elevada, llamada Vía Exprés, en la ciudad. El análisis de la cobertura de la prensa local sobre esa campaña reveló que a lo largo del conflicto no hubo en ningún momento diálogo público al respecto, ni del gobierno ni de los grupos ciudadanos (Acosta, Paláu & Larrosa, 2014). La falta de promoción de diálogos incluyentes me parece que refleja una adaptación de los grupos ciudadanos a las formas existentes de negociación entre gremios de poder.

Este documento busca complementar los mencionados acercamientos con un enfoque en el conocimiento público. Me parece que más allá de las capacidades incluyentes o no en los procesos de negociación política de los activistas involucrados, existe un proceso de reapropiación simbólica del conocimiento público en aras de un bien común. Para desarrollar mis ideas, el texto se encuentra dividido en tres secciones. La primera es el estudio de caso enfocado principalmente en la agrupación Ciudad para Todos (CpT), como organización con un liderazgo evidente en el movimiento por una renovación urbana en Guadalajara. La segunda es un análisis teórico de la dimensión ética que demanda el conocimiento público. Termino con conclusiones que celebran el fenómeno descrito. Adelanto que comprender el proceso nos puede ayudar como sociedad a identificar esfuerzos por aportar ideas, experiencia y saberes que mejoren aspectos de nuestras vidas privadas y colectivas, así como la calidad de los alrededores.

INTUICIONES, EXPERIENCIAS, Y HARTAZGO

La ciudad de Guadalajara es una metrópolis en el Occidente de México con más de cuatro millones de habitantes. En las últimas décadas, su crecimiento económico la coloca como una de las urbes más concurridas del país. El lugar estratégico para el comercio exterior la ha hecho sede de algunas industrias clave. Asimismo, ha sido impulsada recientemente como el destino del núcleo más importante de industrias de alta tecnología y biotecnología en la región. Crecimiento que, sin embargo, no se ha visto acompañado de una mejoría en políticas públicas urbanas. Como en el resto del país, la expansión de la ciudad ha sido desordenada, sin mayor planificación ni estrategia. Entre los muchos efectos negativos de la falta de preparación resaltan los relacionados a la movilidad, es decir, al traslado físico de personas al interior de la urbe.

El grado de desigualdad socioeconómica que caracteriza a México (Tello, 2012) se ve reflejado a diario en las calles de Guadalajara. A pesar de que la gran mayoría de la población necesita utilizar el transporte público para llegar a sus lugares de trabajo y cumplir con su rutina, la infraestructura urbana favorece a los automóviles privados. Inversiones multimillonarias provenientes de los gobiernos municipales y del estatal son dedicadas a expandir avenidas y construir pasos a desnivel, mientras que para el transporte público no hay inversiones similares. La justificación en el uso de recursos gubernamentales (o públicos) para medidas que favorecen a un sector ya privilegiado de la población es realizada por el gobierno sin un respaldo sólido de información o evaluación experta en la materia. Es común que los beneficios anunciados por las autoridades al promocionar las nuevas construcciones se limiten a eslóganes, y que se dé una falta de reflexión sobre el efecto de esas obras en el conjunto urbano. Lo cierto es que la experiencia cotidiana de los millones de habitantes de la metrópoli es un creciente problema de movilidad, con graves inconvenientes ocasionados por

tráfico, accidentes mortales y dificultades en el acceso para adultos mayores o personas con alguna discapacidad.

A pesar de la claridad de los problemas registrados en los años recientes (ceit, 2002), hasta el cambio de milenio no había ningún movimiento ciudadano que exigiera mejoras a las autoridades gubernamentales. Quizá se deba al efecto que dejó la llamada *dictablanda* (dictadura blanda) que encabezó el Partido Revolucionario Institucional (PRI) durante gran parte del siglo XX (uno de los regímenes de partido único más largo de la historia). Siempre han existido críticos, pero eran reducidos y sin mucho apoyo de la población general. Con el proceso de apertura democrática de los años noventa, apareció un proceso paralelo de alternancia electoral y de surgimiento de muy diversos grupos ciudadanos. Respecto a la primera, el Partido Acción Nacional (PAN), que había permanecido en la oposición al PRI largo tiempo, gobernó municipios y el estado de Jalisco durante tres periodos, de 1994 a 2012. Por otro lado, la creación de asociaciones ciudadanas ha sido calificada como “construcción colectiva de ciudadanía” (Ramírez, 2003). Al principio, algunos reivindicaban derechos civiles y políticos que consideraban pisoteados por las autoridades. Poco a poco, comenzaron a ser más específicos con respecto a sus críticas y propuestas.

Varios se enfocaron en poner en marcha proyectos propios para mejorar la calidad de vida en la ciudad buscando el apoyo o beneplácito de las autoridades gubernamentales. El mejor ejemplo fue la instauración y mantenimiento de la Vía RecreActiva, que consiste en el cierre parcial de algunas de las principales avenidas y calles de la ciudad, los domingos de ocho de la mañana a dos de la tarde, para uso de ciclistas y peatones. La medida fue implementada en 2004, inspirada en la “ciclovía” de Bogotá, puesta en marcha desde 1976 (Gomescásseres, 2003; Piñeros & Sánchez, 2005; Torres, 2011). Al grupo de ciudadanos que la impulsó se le conoce como Guadalajara 2020, y es una asociación de

empresarios interesados en generar lo que llaman *conciencia cívica*.¹ El estatus de personajes influyentes en la vida económica de la ciudad ayudó a lograr que los gobiernos municipales que conforman la mancha urbana adoptaran la Vía RecreActiva en coordinación con la Universidad de Guadalajara, que aporta estudiantes que colaboran a través de su servicio social. El éxito de la ruta, que se estima es utilizada cada domingo por unos 110,000 usuarios, ha sido uno de los ingredientes de un movimiento masivo que trabaja para conseguir mejoras en la ciudad y en las políticas públicas urbanas. En concreto, su rol puede distinguirse en dos grandes áreas: en la generación de un “movimiento ciclista”, y en otro que exige mejores y más “espacios públicos” en la metrópoli (Morfín, 2011). Esta combinación ha sido definida por Humberto Orozco como la búsqueda de “utopías urbanas” (Orozco, 2010).

En el primer caso, numerosos grupos se formaron por la inquietud compartida de andar en bicicleta. Un imán que atrajo a muchos individuos —sobre todo jóvenes— que no se conocían previamente fue la organización de paseos o “rodadas nocturnas” en bicicleta por Guadalajara. En poco tiempo se multiplicaron los grupos autogestivos y planearon rutas en distintos días y modalidades. Esto ha ayudado a impulsar lo que es considerado ya un “movimiento ciclista” en la ciudad y la región (Pérez, 2013). Muchas tiendas de bicicletas y accesorios abrieron sus puertas, y la presencia de ciclistas en las vías públicas es mucho más visible que diez años atrás. Aunque la mayoría parece más practicar un ciclismo de esparcimiento, algunos lo utilizan como activismo; combinan las demandas de mejor infraestructura para los ciclistas con mensajes a la población urbana en el ánimo de promover el uso de la bicicleta en lugar del automóvil.

La Vía RecreActiva también puso en evidencia la falta de espacios verdes en la ciudad. Hay mucha gente que asiste al paseo, que no es más que una suma de avenidas sin autos, para caminar, pasear al perro,

1. Véase el apartado “¿Quiénes somos?” en el sitio web: <http://gdl2020.com.mx>

correr, o sentarse a sus orillas y conversar o desayunar. Los contados parques existen en una situación de vulnerabilidad permanente pues cada pocos años nuevos funcionarios buscan recortarles áreas para construir instalaciones, abrir calles o hacer estacionamientos. El resultado es una constante reducción de opciones para el ocio o el ejercicio al aire libre. La pandemia de obesidad que azota a México en parte es debida a una falta de actividad física. También se consigna un problema serio de contaminación atmosférica por exceso de automóviles; embotellamientos frecuentes y la falta de pulmones naturales como lo son los árboles.

Los activistas más organizados han aprovechado esta coyuntura para lograr visibilidad en demandas o denuncias. Entre sus filas se cuentan, ya sea como integrantes o como simpatizantes, expertos en urbanismo, derecho ambiental, o temas afines. Algunos han cursado posgrados especializados en el extranjero o en instituciones nacionales reconocidas; utilizan sus conocimientos técnicos en la crítica de ciertas decisiones o en el cuestionamiento de la falta de una visión integral en el diseño e implementación de políticas y obras públicas urbanas. Estrategia que ha generado un enfrentamiento con los distintos niveles de gobierno por usos contrastantes de estadísticas, visiones de futuro y análisis de hechos cotidianos. Un elemento clave que ha ayudado enormemente a difundir la agenda activista ha sido el manejo ágil de las nuevas tecnologías de información, que incluyen a las llamadas redes sociales (como Facebook, Twitter, Instagram, etcétera).

Entre las dinámicas más interesantes que este movimiento ha generado, elijo aquí resaltar dos: la oposición exitosa en contra de la propuesta de construcción de una vía elevada de pago a través de la ciudad, conocida como Vía Exprés, y la celebración del congreso de la asociación internacional Carfree Network. En ambos casos, los que las lideraron consiguieron el apoyo y la participación de numerosos actores, tanto individuales como de asociaciones. Situaciones que representaron oportunidades para que los participantes difundieran otras fuentes de conocimiento alternativas a las oficiales, o alardeadas por el

gobierno como legítimas. La eficiente negociación con agrupaciones validadas ya en la vida pública de Guadalajara permitió a los activistas ofrecer conocimiento irrefutable en sus campañas y esfuerzos, lo que resultó crucial para ir en contra de la Vía Exprés y ayudó, a su vez, a la celebración del congreso de la Red Mundial sin Autos.

El caso de la Vía Exprés les dio a los grupos formalizados la oportunidad de demostrar que entre sus filas había expertos en urbanismo que podían explicar de manera sencilla los problemas que traería una obra como la propuesta. Un par de ellos, que habían estudiado en el extranjero, dieron varias charlas en asociaciones de profesionistas y empresarios, lo que les sumó su apoyo. Con un trabajo intenso de negociación, distintos grupos lograron conformar una red de colaboración que se oponía a la Vía Exprés. Elemento clave para conseguirla fue un video de entrevistas a expertos extranjeros que realizaron tres miembros de Ciudad para Todos durante la celebración del congreso por ciudades sin autos en York, Inglaterra; llevaron la cinta con la que el gobierno buscaba promover la aprobación de la obra, la mostraron a los especialistas y grabaron su reacción. Uno de ellos dijo categórico: “Es una solución de los años cincuenta a un problema del siglo veintiuno”. Los entrevistados señalaron que el proyecto generaría más problemas que soluciones. La forma clara y concisa de argumentar contra la obra ayudó a viralizar el video muy rápidamente en la Internet. Le siguió una nueva producción con las voces de expertos locales, opiniones sintéticas planteadas desde la experiencia y el saber especializado, que sumaron adeptos a la campaña. Al final, cuando se opusieron los gremios de ingenieros civiles, de arquitectos y hasta de la industria de la construcción, el gobierno estatal desistió de su intento de llevarla a cabo.

En 2011, la asociación Ciudad para Todos, una de las más visibles y vociferantes del movimiento, organizó el décimo congreso de la red mundial por ciudades libres de autos (World Carfree Network). Justo había sido en la edición anterior donde encontraron a los especialistas que entrevistaron contra la Vía Exprés. Para hacer el congreso en Gua-

dalajara, los de CpT negociaron acuerdos con gobiernos municipales y con el del estado. A cambio de distintas cantidades de dinero, realizaron talleres para formar a funcionarios en varios temas relacionados con la movilidad, que servían a una triple función: generar recursos para gastos del congreso; sensibilizar y aportar información y análisis recientes a quienes trabajan como funcionarios públicos en el tema, y establecer el movimiento como un esfuerzo por ayudar a los gobiernos a cambiar y lograr buenas prácticas. El congreso fue considerado un éxito por los organizadores, pues consiguieron atención mediática, participación de mucha gente y una notoria influencia entre los funcionarios públicos de la zona conurbada de Guadalajara, evidenciada en la inclusión de los asuntos promovidos por el movimiento en la agenda política de las instancias municipales y estatal.

En todo el proceso, una pieza vital fue el manejo y la legitimación de información, así como su ubicación en un contexto de correlaciones: me refiero al conocimiento. Conocer algo no es solo contar con información sobre un fenómeno sino comprender la implicación de dicha información con respecto al contexto en el que se encuentra. En el siguiente apartado me refiero al conocimiento público como elemento central para el devenir de una sociedad.

ÉTICA DEL CONOCIMIENTO PÚBLICO

Las sociedades contemporáneas viven con flujos constantes de información. Eventos y hechos abonan cotidianamente múltiples datos que son identificados, difundidos y analizados en una gran diversidad de foros y espacios. La experiencia acumulada de formas de gobierno y vida colectiva aporta herramientas a funcionarios y ciudadanos para decidir (con acción o inacción) la manera en que se administren aquellos bienes e intereses que comparten. La democracia, como forma de gobierno, ha probado una y otra vez en diversos escenarios ser más un ideal que un estado ya consumado, por la dificultad de lograr soluciones integrales a conflictos compartidos. Aun así, es en regímenes que

se llaman democráticos en los que la gente tiene más libertad al tratar de influir en las instituciones. Pero es necesario, en primer lugar, que exista un manejo ético del conocimiento público. Si no hay tal, entonces el conocimiento que puede pasar por público está en realidad en control de intereses privados. Para aclarar mis reflexiones, en los siguientes párrafos describo los diferentes conceptos centrales que abordo: conocimiento público, lo público, y ética. Después agrego una reflexión sobre el uso de información y conocimiento en Guadalajara y México, basada en mi caso de estudio, y cierro el apartado con una deliberación sobre lo que implicaría una ética del conocimiento público.

En primer lugar, defino al conocimiento público como una combinación de saberes expertos con necesidades o expectativas de la población para la que esos saberes son relevantes. Es decir, el conocimiento experto por sí mismo no es relevante sino cuando es compatible con las necesidades o expectativas de una parte de la sociedad. No es lo mismo saber que una zona es propicia a inundaciones, que además comprender las implicaciones de riesgo para los vecinos. La investigación científica, por ejemplo, produce conocimiento público debido a que, aunque se trate de investigación básica sin ninguna aplicación aparente, sus resultados y métodos tienen un alto potencial de afectar de alguna manera a una colectividad (Hind, 2010). La ciencia, por ende, tiene un componente social (Ziman, 1972).

Por lo general se llama público a algo que es administrado por un gobierno; las instituciones han llegado a ser las administradoras de lo colectivo cuando se comparte por todos los miembros de la comunidad política. Definición que tiene la desventaja de que deja a las autoridades determinar qué es público y la forma en que se debe tratar. Nociones como *opinión pública* o *interés público* permiten vislumbrar una agencia colectiva formada por la suma de las opiniones individuales de los miembros de la colectividad. En los últimos años se ha dado mayor exigencia por conseguir que sea el verdadero interés público el que guíe las decisiones oficiales (Iazzetta, 2008; Cunillgran & Bresser, 1998). Con la ayuda de nuevas tecnologías, es cada vez más fácil contar

con mecanismos que permiten conocer la opinión de miles o incluso millones de personas en poco tiempo. Lamentablemente, los avances se ven opacados por estrategias que hacen posible alterar resultados o procesos.

Ética es la puesta en práctica de principios morales acordados por un grupo de personas a través de la cual se comparte el ánimo de cumplir con los mismos. Se trata entonces de una moralidad práctica (Savater, 1998). Es común que asociaciones de profesionales definan los códigos éticos que sus miembros deben seguir. Quizá el más conocido es el código internacional de ética médica. También los hay de abogados, periodistas y de muchos otros campos. En general se busca establecer códigos de buenas prácticas para que todos los miembros de un gremio tengan una brújula moral que rijan su profesión; a su vez ayuda a los beneficiarios a conocer los alcances y límites de la responsabilidad de los afiliados. Fuera de los grupos, la ética es considerada menos institucional pero no menos moral. Se habla incluso de una *imaginación ética*, mecanismo por el que una colectividad (que puede ser formada por vecinos en un barrio o una ciudad) negocia abierta o indirectamente los principios que considera para definir comportamientos debidos e indebidos.

La administración de cualquier nivel de gobierno requiere de información y conocimiento para la toma de decisiones y negociación de procesos. En sistemas autoritarios, la administración sucede sin consultar o comunicar nada a los habitantes de las poblaciones afectadas o beneficiadas. En gran parte, el ideal democrático exige un ejercicio de transparencia en la información utilizada y en los procesos institucionales seguidos en la construcción de obras públicas, por citar un caso. Ese ideal democrático demanda, asimismo, que la información y conocimientos utilizados ostenten un grado de legitimidad que responda al bien común; que sea confiable y se ajuste a estándares acordados. Lamentablemente en México, como en muchos otros lugares, el ejercicio democrático se aplica a medias. El uso de información y conocimiento tiene fuertes tintes autoritarios al presentar información

incompleta, sesgada, o falsa, y al enturbiar procesos y conocimientos que están detrás de decisiones que afectarán a la población.

En los últimos años, numerosas protestas y demandas de grupos ciudadanos han incluido en sus pliegos petitorios un mejor uso de información y conocimiento; lo que se reclama es la falta de certeza. La generación y administración de información confiable requiere de mecanismos de calidad reconocida por la comunidad especializada en el tipo de información referida. Lograr esto requeriría que las autoridades aceptaran que hay serios problemas con los mecanismos existentes y se diseñara una estrategia a mediano plazo para corregirlos. Pero aceptar errores y plantear soluciones no es algo que se encuentre en ninguna agenda de gobierno actual.

En México no hay un sistema riguroso de administración de información. Muchos organismos gubernamentales emiten comunicados sin el mínimo cuidado de estándares de calidad. Sucede a pesar de que un estado funciona en gran medida con base en la puesta en común de distintos tipos de información. Para la actividad económica, por ejemplo, los datos generados por el instituto encargado de estadísticas oficiales (el Inegi), así como el área especializada en finanzas (Secretaría de Economía), son fundamentales no solo para las decisiones del propio gobierno sino para su rol en la comunidad internacional. Estas instituciones son las más reconocidas por su profesionalismo y manejo de cifras. Casi todas las demás instancias que generan información presentan discrepancias, falta de control en sus datos y hasta contradicciones con otras oficinas de gobierno. La escasa confiabilidad en la información generada y administrada por las autoridades gubernamentales ha llevado a Sara Sefchovich a hablar de México como “país de mentiras” (Sefchovich, 2008).

Los grupos ciudadanos involucrados en el referido movimiento por una mejor movilidad y por más y mejores espacios públicos han exigido cambios en políticas públicas con base en conocimientos especializados. Para ello, han analizado sistemáticamente cifras oficiales y las han complementado con estudios independientes. Algunas organiza-

ciones han publicado reportes valiosos que presentan análisis serios nutridos en una multiplicidad de datos. Un ejemplo es el documento *Declaración de Guadalajara: por una movilidad sustentable* (PMS, 2011), realizado por una red de organizaciones llamada Plataforma Metropolitana para la Sustentabilidad, elaborado durante el congreso de la Red Mundial sin Autos en Guadalajara. Otro caso es el estudio *Costos económicos y ambientales de los autos en el área metropolitana de Guadalajara* (Silva, 2013), que a lo largo de 200 páginas presenta información estadística y análisis de políticas públicas en materia de movilidad. En los dos se utilizan datos oficiales para sustentar sus análisis y propuestas. Ambos textos pueden encontrarse en la Internet.

Un reto actual que enfrentan los movimientos mencionados es que distintas oficinas de gobierno han incorporado sus preocupaciones y exigencias a la agenda política estatal y municipal. No significa que los problemas denunciados se hayan resuelto. Algunas medidas entre las exigidas se han puesto en marcha, lo que ayuda al gobierno a asegurar en sus campañas que trabaja para resolver las preocupaciones de los ciudadanos. Figura, entre otros, el programa oficial de bicicletas públicas Mibici; con un esquema similar al que ha sido puesto en marcha en más de 125 ciudades del mundo (Shaheen, Guzman & Zhang, 2010), el gobierno del estado de Jalisco anunció en 2014 el proyecto como una medida ante conflictos de movilidad en la urbe. Los críticos arguyen que el proyecto fue echado a andar con motivos electorales, pues su impulsor desde el gobierno estatal pasó a ser el candidato del pri a la alcaldía de Guadalajara para las elecciones que se celebraron en 2015. Señalan que su implementación sucedió con una rapidez insólita, que el diseño de ciclovías no fue el adecuado, y que las estaciones se concentraron en un área y se ubicaron demasiado cercanas unas de otras. Agregan que hizo falta un marco legal y práctico que generase una cultura vial que prevenga accidentes. El gobierno aseguró que estaba promoviendo el ciclismo para reducir congestionamientos y difundir los distintos beneficios que conlleva andar en bicicleta.

Un aspecto que se pone en evidencia es que no hay mecanismos en el gobierno estatal o en los municipales que garanticen que su toma de decisiones e implementación de proyectos fluyan con legitimidad y reconocimiento, debido a que no hubo un proceso de consulta de los aspectos más importantes del proyecto de bicicletas públicas. Solo se realizó una encuesta en la que la población podía elegir el nombre del esquema, y fue parcial pues había ya tres nombres preestablecidos. En el diseño de la distribución de estaciones de las bicicletas públicas, la zona en que se echaría a andar, los costos o aspectos relativos a la publicidad, no se dio ningún acercamiento con aquellos grupos ciudadanos ya consolidados en su activismo por una movilidad sustentable.

La actitud de funcionarios de gobierno al ignorar opiniones de gente especializada en la materia habla de una recelosa centralización del conocimiento y de las decisiones. Lo importante, parecen decir con su arrogancia, no es el conocimiento sino la política. Las decisiones se toman en oficinas de gobierno, no en despachos técnicos donde las prioridades son distintas. Este modelo echa por la ventana la esperanza de Max Weber de que en las dependencias oficiales estuviesen personas preparadas en las distintas ramas del conocimiento público (Weber, 1964). Al mismo tiempo, explica la escasa disposición a la crítica.

La forma en que las autoridades justifican la utilización de maquinarias de poder está basada por lo regular en modelos primarios. Un ejemplo claro es el hobbesiano, que atribuye la necesidad imperiosa de su control total del aparato gubernamental al riesgo que existe de un caos total si no hubiese tal control. Otro es el maquiavélico, que defiende la práctica de actos inmorales para defender la unidad política gobernada. También es común que se defienda una visión de la ciudadanía como consumo, es decir, que la única manera que tienen los ciudadanos de participar en la vida pública es al elegir a sus gobernantes (Oxhorn, 2007). Muy lejos queda entonces el modelo de ciudadanía como agencia, que implica una participación activa en decisiones de gobierno. Mientras algunos gobiernos establecen rutas para mejorar la participación ciudadana en decisiones oficiales, en México es común

que los funcionarios desconfíen de los grupos independientes y los desacrediten públicamente. Lo que se pierde en esta superposición de prácticas y significaciones es el bien común como preocupación central. Lo que hay es una búsqueda de control.

Los activistas que he estudiado no solo reclaman y denuncian políticas ineficientes con respecto a los temas de movilidad sino también los procesos de toma de decisiones en los distintos niveles oficiales. Al hacerlo, parecen sentar las bases para la elaboración de una ética del conocimiento público; el proceso no es fácil. Quizá es la falta de ejemplos sobre procesos similares, o quizá es la influencia de tanto tiempo bajo un régimen semiautoritario. Lo cierto es que los activistas frecuentemente reproducen lenguaje intolerante y visiones parciales de los hechos, del tipo de la promoción del ciclismo como forma de transportación urbana: reclamar a usuarios el uso del automóvil con acusaciones altisonantes, y señalar su culpabilidad de la lamentable situación en que se encuentra la ciudad. Esto, a pesar de que varios activistas me confesaron que ellos mismos viajan en auto por la dificultad de moverse en bicicleta o en transporte público. Entonces, en vez de fomentar un diálogo empático se reproduce una visión única del problema y de la supuesta solución. Otras campañas son más sensibles a diferentes situaciones en que se puedan encontrar los automovilistas. Una les pide respetar al transeúnte recordándoles que “todos somos peatones”.

La ética del conocimiento público requiere un examen minucioso de las implicaciones de hechos y procesos cotidianos. Un aspecto clave es la definición puntual de los problemas con información. Entre mejor calidad de información, presentación y análisis, mayor posibilidad de que sea legitimada por la población general y por los actores involucrados (asociaciones vecinales, gremios profesionales, servidores públicos). El hecho de que funcionarios adopten algunas medidas sugeridas en la *Declaración de Guadalajara* como políticas gubernamentales no modifica la manera de operar que fue criticada en un principio. Lo que hace es agregar a los grupos demandantes como

un actor más en una dinámica *exclusiva* de los actores involucrados. Es el caso del decreto del gobierno estatal para nombrar el 22 de septiembre como “Día Estatal sin Automóvil”; cada año, en esa fecha, dice el decreto, se fomentará el uso del transporte público y no motorizado. Esto no modifica los conflictos que el día simboliza, y al contrario, puede neutralizar los esfuerzos ciudadanos al ser ya parte del aparato simbólico gubernamental.

CONCLUSIONES

Michel Foucault define al poder y al conocimiento como intrínsecamente ligados. No existe el primero sin el segundo, y todo conocimiento presenta una oportunidad de poder. La manera en que se muestren y analicen datos influye directamente en las decisiones que proseguirán. El hecho de que haya grupos ciudadanos avocados a mejorar aspectos prácticos de la vida cotidiana en las ciudades es una oportunidad para eliminar o reducir dichos problemas, así como para establecer una ética del conocimiento público. Si los movimientos no tienen claridad de su potencial, corren el riesgo de reproducir la forma de hacer política que el aparato gubernamental fomenta.

Las propuestas ciudadanas por mejorar políticas, proyectos u obras gubernamentales permiten un ejercicio de redefinición de lo público. Un esfuerzo colectivo así beneficiaría enormemente a la sociedad a mediano y largo plazo. Se trata de un proceso que toma tiempo, y que resultaría más efectivo si los pasos que llevan a lograrlo se plantean como retos colectivos, no como acusaciones o reproches. La estrategia para resolver asuntos complejos debe ser compleja y multinivel. La agenda no puede ser monotemática; necesita incluir muchos temas. La estrategia tendría que ser debatida una y otra vez, en la búsqueda de fórmulas de colaboración y coparticipación incluyentes que ayuden a escuchar y canalizar voces y preocupaciones de quienes viven todos los días lo que se pretende mejorar.

Una reapropiación del conocimiento público por el bien común requiere la participación activa de todos aquellos interesados, afectados, responsables, o en cierta medida involucrados, que genere un proceso múltiple e inclusivo. Se trata de legitimar conocimiento, y así mejorar en colectivo las decisiones tomadas. Esto obligaría a los gobiernos implicados a no tener más opción que las buenas prácticas (Mulgan, 2006).

REFERENCIAS

- Acosta, Raúl (2007). *Managing dissent: advocacy networks in the Brazilian Amazon and the Mediterranean*. Tesis doctoral, Institute of Social and Cultural Anthropology, Universidad de Oxford, Oxford.
- Acosta, Raúl (2009a). *NGO and social movement networking in the World Social Forum: an anthropological approach*. Saarbrücken: VDM
- Acosta, Raúl (2009b). Un modelo para la toma de decisiones colectivas a partir de investigación intencionada. *Debate Social*, No. 22.
- Acosta, Raúl (2010). Networks of action, ideas for change: transnational advocacy efforts. En R. Acosta, S. Rizvi & A. Santos (Eds.), *Making sense of the global: anthropological approaches to interconnections and processes*. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing.
- Acosta, Raúl (2012a). Calidad del diálogo público según una red de organizaciones ciudadanas en Jalisco. En R. Acosta (Ed.), *El diálogo como objeto de estudio: aproximaciones a un proceso cotidiano y a su calidad* (pp. 359–378). Guadalajara: ITESO.
- Acosta, Raúl (2012b). Scaling claims of common good: transnational and intercultural advocacy in the Brazilian Amazon. En *Working Paper Series 12.03*. Göttingen: Max Planck Institute for the Study of Religious and Ethnic Diversity.
- Acosta, Raúl, Paláu, Sofía & Larrosa, Juan (2014). Decisiones públicas sin diálogo público: análisis de los argumentos sobre el caso de la Vía Exprés vertidos en la prensa de Guadalajara. *Comunicación y Sociedad*, (21), 133–159.

- Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte, CEIT (2002). *Movilidad: una visión estratégica en la zona metropolitana de Guadalajara*. Guadalajara: CEIT / ITESO.
- Cunillgran, Nuria & Bresser, Luis C. (1998). *Lo público no estatal en la reforma del Estado*. Buenos Aires: Paidós Ibérica.
- Gomescásseres, Tatiana M. (2003). Deporte, juego y paseo dominical: una aproximación a la ciclovía de Bogotá. *Revista Colombiana de Sociología*, No. 21, 175-203.
- Hind, Dan (2010). *The return of the public*. Londres: Verso.
- Iazzetta, Osvaldo (2008). Lo público, lo estatal y la democracia. *Iconos: Revista de Ciencias Sociales*, No. 32, 49-60.
- Morfín, Catalina (2011). Jóvenes en acciones colectivas y movimientos sociales para redefinir los espacios públicos y las prácticas ciudadanas. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 1(9), 61-79.
- Mulgan, Geoff (2006). *Good and bad power: the ideals and betrayals of government*. Londres: Allen Lane.
- Orozco, Humberto (2010). *Utopías urbanas en Guadalajara: colectivos en la disputa por el sentido de la ciudad*. Tesis doctoral, Departamento de Estudios Socioculturales, ITESO, Guadalajara.
- Oxhorn, Philip (2007). Citizenship as consumption or citizenship as agency? The challenge for civil society in Latin America. En H. James (Ed.), *Civil society, religion and global governance: paradigms of power and persuasion* (pp. 100-129). Londres: Routledge.
- Pérez, Gerardo (2013). Conflictividad y empoderamiento en agrupaciones ciclistas de Guadalajara. *RAXIMHAI*, 9(2), 161-201.
- Piñeros, Alberto J. & Sánchez, Juan C. (2005). Generación de estrategias para el mejoramiento en la calidad del servicio en los bienes públicos, tomando como caso la ciclovía de Bogotá. Tesis, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, Universidad de La Sabana, Bogotá.

- Plataforma Metropolitana para la Sustentabilidad, PMS (2011). *Declaración de Guadalajara: por una movilidad sustentable*. Guadalajara: PMS.
- Ramírez, Juan M. (2003). La construcción de ciudadanía colectiva en Guadalajara, 1990–2001. *Espiral*, 10(28), 179–211.
- Savater, Fernando (1998). *Ética y ciudadanía*. Madrid: Monte Ávila.
- Sefchovich, Sara (2008). *País de mentiras: la distancia entre el discurso y la realidad en la cultura mexicana*. México: Océano.
- Shaheen, Susan, Guzman, Stacey & Zhang, Hua (2010). Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2143(1), 159–167.
- Silva, Mario (2013). *Costos económicos y ambientales de los autos en el área metropolitana de Guadalajara*. Guadalajara: Latin American Capital / Colectivo Ecologista de Jalisco.
- Tello, Carlos (2012). *Sobre la desigualdad en México*. México: UNAM.
- Torres, Andrea (2011). The Bogotá ciclovía–recreativa and cicloruta programs: promising interventions to promote physical activity, and social capital in the city of Bogotá in Colombia. Tesis, Georgia State University, Atlanta.
- Weber, Max (1964). *The theory of social and economic organization*. Londres: Free Press of Glencoe.
- Ziman, John (1972). *El conocimiento público: un ensayo sobre la dimensión social de la ciencia* [J.J. Utrilla, traduc.]. México: FCE.