

El Metrobús en la Ciudad de México. Acceso a la información y participación ciudadana

**Mtra. Dayuma Avelina Ruíz Vilar
Presencia Ciudadana Mexicana A.C.**

La gobernabilidad de cualquier unidad social depende de la capacidad de la clase política para establecer una agenda que integre las principales demandas sociales (sean éstas legítimas o no) y de que sus soluciones sean aceptadas por el grupo social en cuestión. En regímenes autoritarios o con características oligárquicas, las políticas públicas representarán el interés de ciertos grupos pero existirá gobernabilidad en tanto el conjunto del universo social acepte, por la fuerza y por mecanismos que producen miedo, la agenda política y la gestión para implementarla. La gobernabilidad en regímenes democráticos necesita de instrumentos más complejos por que los procesos de jerarquización y atención de los asuntos públicos deben realizarse con la aceptación y consenso de diversos grupos sociales que demandan ser representados.

Participación ciudadana en el Distrito Federal

Las políticas urbanas en el Distrito Federal, requieren hoy de grandes dosis de imaginación y voluntad política para representar y hacer oír la multiplicidad de intereses que demandan ser atendidos en la toma de decisiones. Los sismos que sufrió la Ciudad de México en 1985 también cimbraron el verticalismo y hermetismo de las estructuras políticas que hacían de la gestión de esta gran urbe un asunto exclusivo de las administraciones en turno. Asimismo, el resquebrajamiento de instrumentos y espacios corporativos y los procesos en que algunos sectores de la población urbana (los más privilegiados) se integraban con nuevas redes globales pusieron de manifiesto la necesidad de la participación social para garantizar la gobernabilidad de esta gran urbe.

El marco institucional y político del Distrito Federal, y la clase política misma, tuvieron que responder a tales transformaciones. A partir de las reformas jurídicas

e institucionales iniciadas en 1987 para dar mayores atribuciones y autonomía al gobierno del Distrito Federal y conferir a los ciudadanos de la capital sus derechos políticos, la gestión urbana del DF ha empezado a ejercerse bajo los principios básicos de una democracia representativa. La elección directa del Jefe de Gobierno, de la Asamblea Legislativa y de los titulares de las demarcaciones político-administrativas del Distrito Federal institucionalizaron una nueva relación entre gobernantes y gobernados que necesariamente volvería mucho más importante y activo el papel de la ciudadanía en la acción pública.

Las reformas a la Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal en 1999, parecían la culminación de la reforma política del DF que garantizaba a los ciudadanos de esta ciudad el disfrute pleno de sus derechos democráticos a partir de mecanismos como el plebiscito, referéndum, iniciativa popular y consultas vecinales. También parecía formalizarse la participación social a través de comités vecinales que vincularían a autoridades y vecinos en asuntos relacionados con sus unidades territoriales y ayudarían en la gestión de los bienes y servicios de tales zonas.

Hoy resulta evidente que estos mecanismos no resultan suficientes ni son del todo efectivos para representar y hacer valer los intereses ciudadanos. En la última administración, por ejemplo, se realizaron dos consultas ciudadanas cuyo procedimiento pone en duda la representatividad del resultado, especialmente en el caso del Segundo Piso, proyecto que fue avalado en una consulta telefónica a pesar de la oposición pública que manifestaron diversos sectores académicos y de la sociedad civil. En el caso de los comités vecinales, hoy comités ciudadanos, resulta evidente que muchos de ellos, o se interesan más por causas políticas ajenas a los problemas socio-espaciales de las zonas vecinales que representan, o son incapaces de suscribir entre ellos una agenda común que les permita actuar en bloque ante las autoridades delegacionales. Los vacíos de representación y participación que han dejado los comités ciudadanos han sido llenados por aquellos grupos de vecinos que, al compartir el mismo entorno físico (sea éste

rural o urbano), pertenecer al mismo estrato socio-económico e identificarse con la forma como accedieron y se asentaron en la urbe, pueden formar grupos relativamente homogéneos con un mayor potencial de interlocución ante el gobierno en turno.

Pero, ni el efectivo funcionamiento de algunos comités y grupos vecinales, ni los procesos político-administrativos que imperan en esta ciudad han sido suficientes para integrar en la cultura política de los habitantes del DF los valores y objetivos que el marco institucional vigente persigue en materia de participación y transparencia.

¿Para qué sirve la participación ciudadana?

Pero, ¿por qué resulta tan importante que los ciudadanos se informen y participen en la gestión urbana? ¿No se vuelve lenta e ineficiente la toma de decisiones si tiene que atravesar por mecanismos de escrutinio público? ¿No son hoy la participación social y la transparencia los nuevos conceptos que hoy se suscriben internacionalmente para darle a la mano invisible la legitimidad que necesita?

El acceso a la información, brinda elementos para orientar responsable y oportunamente las acciones de la gente, y proveerla de herramientas para tomar mejores decisiones sociales e individuales. Los procesos de rendición de cuentas, también inhiben la corrupción y el mal manejo de recursos públicos. Pero el acceso a la información no sólo beneficia a quien la recibe. Tampoco es una de las garantías individuales que necesariamente amenace los intereses de la clase política, ya que gracias a la rendición de cuentas, es posible enriquecer las políticas públicas y buscar soluciones de largo plazo que incluyan las demandas de la población.

Es en este punto donde aparece el valor político y social de la participación ciudadana. Tal y como señala Jordi Borja, se participa “por que hay intereses y valores que defender... Porque las sociedades urbanas son heterogéneas y las

políticas públicas tienen que adaptarse a demandas muy diferenciadas. Porque el conflicto puede ser positivo, la cooperación social es necesaria y los poderes públicos necesitan interlocutores. Y sobre todo, porque mediante la participación ciudadana es posible que se expresen los colectivos más débiles y vulnerables, los menos escuchados, y es una responsabilidad de los gobiernos locales darles la palabra” (Borja, 2001:55) Es básicamente a través de la participación ciudadana como mejor se defienden los derechos de tercera generación, cuyos principales preceptos se relacionan con la justicia en la ciudad (derecho al espacio público, a la movilidad y a la accesibilidad, a la justicia local y a la seguridad, etc).

“En una palabra, participamos para corregir los defectos de la representación política que supone la democracia, pero también para influir en las decisiones de quienes nos representan y para asegurar que esas decisiones realmente obedezcan a las demandas, las carencias y las expectativas de los distintos grupos que integran una nación –en este caso una ciudad”. (Merino, 1997: 12)

Finalmente, quisiera mencionar que los procesos de participación social representan actualmente activos importantes de competitividad de las grandes ciudades. Hoy en día las metrópolis juegan un rol importante en la acumulación global de capital, ya que allí se concentran las actividades comerciales y de servicios que determinan las relaciones y formas de producción.

Las ciudades son los centros que vinculan procesos y actores globales y son el nodo principal de las redes que sostienen las relaciones de producción nacionales e internacionales. Dada la volatilidad financiera y las nuevas tendencias “locacionales” de la inversión, resulta imperativo para las autoridades urbanas encontrar estrategias e instrumentos que asignen a aquellas competitividad, es decir, un mejor posicionamiento en los mercados globales. Muchas ciudades en el mundo están probando que las estrategias de inclusión de los sectores social y privado en la gestión urbana, ya sea a partir de la regeneración de barrios marginados y zonas industriales abandonadas, optimización del uso de suelo y

animación de la instauración de actividades económicas emergentes, es clave para que la urbe adquiriera importantes activos económicos y sociales (Clusa, 2005).

Participación social y acceso a la información en torno al Metrobús

La inclusión de los sectores social y privado en proyectos viales y de transporte es un elemento fundamental dado su impacto en los usos del suelo, el funcionamiento vial y la apropiación social o privada de los espacios. El Metrobús en la Ciudad de México, es un proyecto de transporte público de gran envergadura cuya reproducción permitiría que las políticas de transporte de la ciudad integrasen objetivos ambientales y de equidad social de los que actualmente carece.

El Metrobús en Insurgentes es uno de los 33 corredores estratégicos que se ha decidido impulsar a través del Programa de Transporte y Vialidad 2001-2006 del DF y el Programa para Mejorar la Calidad del Aire en la Zona Metropolitana del Valle de México 2002-2010. El proyecto del corredor que actualmente funciona en una de las avenidas más grandes y emblemáticas del Distrito Federal se inspiró en el Sistema Integrado de Transporte Colectivo de Curitiba, Brasil, que logró reordenar el entorno urbano, detener el crecimiento desordenado de la ciudad y reducir el crecimiento del parque vehicular. También el sistema integrado de transporte de Bogotá, el TransMilenio, fue objeto de estudio por parte de las autoridades del Distrito Federal, ya que a través de él esa ciudad ha ido estableciendo un transporte urbano eficiente, limpio, rentable y que permite la recuperación de espacios de socialización y movilidad no motorizada.

Así y con una inversión en infraestructura de cerca de 40 millones de dólares, el Metrobús empezó a operar en junio de 2005 transportando a 250,000 pasajeros diariamente a lo largo de casi veinte kilómetros. El funcionamiento de este corredor empieza a dar muestras de los beneficios sociales y ambientales que implica este sistema. Se han reducido notoriamente los tiempos de traslado de los

usuarios del transporte público, el funcionamiento vial ha tenido francas mejorías en algunas zonas de la avenida y se están reduciendo las emisiones de contaminantes por fuentes móviles. De hecho, el gobierno del DF acaba de celebrar un convenio con el Fondo Español de Carbono y el Banco Mundial para colocar en el mercado internacional de bonos de carbono la reducción de emisiones de contaminantes producto de la operación del Metrobús (*Reforma*, 15 de octubre 2005: 2B). En una ciudad como el Distrito Federal, estos resultados son sin duda alentadores.

Los problemas de organización del transporte, de infraestructura vial y de ausencia de cultura cívica representan en la Ciudad de México una enorme carga para toda la población por el tiempo y recursos que diariamente destinamos para movilizarnos por esta gran urbe. La parcial cobertura geográfica del transporte de alta capacidad, como el Metro, y la saturación de sus líneas, el ineficiente funcionamiento y organización del transporte concesionado y las altas tasas de crecimiento del parque vehicular hacen que el transporte promueva la distribución inequitativa de acceso a los equipamientos y servicios urbanos, impida la consecución de objetivos ambientales relacionados con la calidad del aire y sea una de las principales causas de muerte y discapacidad física.

Sin embargo, aunque el Metrobús representa un sistema que sin duda ha transformado la ingeniería vial y de transporte de una avenida importante de la Ciudad de México, no forma parte de un plan integral de transporte de largo plazo y mucho menos de una visión de ciudad en la que se vislumbre una estructura de movilidad urbana que ordene el crecimiento urbano, aliente modos eficientes de transporte público y garantice mejores formas de acceso a la ciudad en términos sociales y ambientales. Antanas Mokus, el famoso alcalde de Bogotá que dio continuidad al Transmilenio lanzó la pregunta ¿En qué ciudad queremos vivir?” (*Movilidad Amable*, 2005: 38). Esta pregunta a la ciudadanía no precedió el diseño del Metrobús en Insurgentes. Si se hubiera planteado, “la gente” (usuarios, peatones, vecinos, comerciantes, personas con discapacidad y toda la población

susceptible de disfrutar el rescate de espacios públicos y de sistemas de transporte social y ambientalmente mejores), habríamos sido el centro del proyecto.

Si las autoridades nos hubieran presentado una visión de ciudad en la que el Metrobús se integra como una de los engranes de un sistema de movilidad sustentable, los procesos de información y diálogo entre las autoridades y los sectores de la sociedad civil interesados habrían sido más constantes e incluyentes, los problemas urbanos y de accesibilidad relacionados con el sistema hubieran sido menores y la participación ciudadana habría sido un activo importante para fortalecer el valor social que tienen las calles de esta avenida.

En efecto, los procesos de acceso a la información y a la participación fueron escasos e insuficientes. Si nos remitimos al número de reuniones que tuvieron las autoridades de la Secretaría de Medio Ambiente del DF, Secretaría responsable de diseñar e instrumentar el Metrobús, con grupos de la sociedad civil¹, se afirmarían que los derechos ciudadanos establecidos en el artículo 10 de la Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal fueron garantizados (*Ley de Participación Ciudadana*, 2004). Sin embargo, la percepción social es otra.

Cito algunas notas periodísticas: “Lo que se ha generado es un clima de adversidad que afecta proyectos benéficos para el desarrollo urbano y medio ambiente de la ciudad, como es el caso del Metrobús, que ante la falta de difusión e información para aclarar las inquietudes ciudadanas ha generado un clima de oposición y rechazo” (*Reforma*, 14 de marzo de 2005) “Ni ciudadanos, ni diputados, ni expertos han podido hasta ahora conocer toda la información relacionada con el proyecto y a cuenta gotas se saben aspectos de interés general como el impacto ambiental, las adecuaciones a la infraestructura urbana y los

¹ Desde finales de enero de 2005 a la fecha (la obra empezó a principios de diciembre de 2004) las autoridades han asistido a aproximadamente 15 reuniones con vecinos para explicar la obra (Documento relativo al número de reuniones que sostuvo la Secretaría de Medio Ambiente del DF con grupos de la sociedad civil, 14 de septiembre de 2005).

costos reales del proyecto”, se señala en un artículo de opinión de julio de este año (*Reforma*, 10 de julio 2005). “Los vacíos de información fueron suplidos por organizaciones civiles como *Presencia Ciudadana*, que auspiciaron encuentros entre vecinos y autoridades capitalinas, o senadores que reclamaron la presencia de la Secretaria responsable... Transparencia limitada también ha impedido conocer los detalles del proyecto, incluida la asignación de obras o prestadoras de servicio (*Reforma*, 16 de mayo de 2005)”; “Integrantes de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa acordaron ayer que solicitarán la comparecencia de la Secretaria de Medio Ambiente para que explique de manera clara el proyecto, ya que está en proceso de construcción y es desconocido por los habitantes de la zona” (*Excélsior*, 1 julio 2005: 2); “Como ya es usual, no hubo oportunidad de discutir públicamente el impacto del proyecto antes de que el daño fuera hecho...Conviene preguntarse por los procedimientos que condujeron a este desatino. Ah, la mentada transparencia...”, dice Nicolás Cabral de la revista *Chilango* refiriéndose a la estética de las estaciones y a la concesión directa de su diseño (*Chilango*, 2005:24.).

La información proporcionada por las autoridades, casi toda a través de los medios de comunicación, se refería a cuestiones relativas a la velocidad promedio que con el funcionamiento del sistema alcanzarían el transporte público y privado de la avenida, la capacidad de los nuevos autobuses y su tecnología, el número de unidades de transporte público concesionado que serían reemplazadas y la cantidad de personas que serían transportadas diariamente en este nuevo sistema, etc. Sin embargo, el Metrobús seguía siendo una entelequia cuya materialización podría tener lugar en el Eje Central, en la Avenida Revolución o en la López Mateos. Ni siquiera en las reuniones personales entre autoridades y vecinos afectados por el proyecto podían identificarse con claridad los elementos sociales y urbanísticos que adquiriría la avenida de los Insurgentes con la llegada de este sistema de transporte. ¿Que sucedería con los ambulantes? ¿Cómo funcionarían los *valet parkings*? ¿Se recortarían las banquetas? ¿Cuál sería el impacto vial en calles aledañas? ¿Aumentaría el flujo del transporte público

concesionado en otras zonas? ¿Cuántas áreas verdes serían afectadas? ¿Habría manera de disminuir el daño? ¿Dónde y cómo se compensaría el impacto ambiental de la obra? Éstas y otras preguntas no tuvieron respuestas convincentes, lo cual provocó un gran descontento entre diversos grupos de vecinos y un uso faccioso de la información movido por intereses políticos enfrentados.

Un panorama de incertidumbre como el que crearon las autoridades locales, inevitablemente produce confusión, miedo, desconfianza y enfrentamientos entre ciudadanos. Aún más, la falta de transparencia y espacios de diálogo necesariamente empoderan a los actores con los intereses más insolidarios y excluyentes en detrimento de aquellos que defienden el bien común. Finalmente, tanto los deficientes procesos de rendición de cuentas como la ausencia de un mensaje claro que transmitiera la relevancia del Metrobús como medida para orientarnos hacia modelos sustentables de ciudad, polarizaron posturas e hicieron que los intereses vecinales parecieran irreconciliables con las necesidades de los usuarios del transporte público.

Al final prevalecieron las necesidades de los usuarios del transporte público y el Metrobús se construyó. Pero ante la imposibilidad de acercamiento y diálogo, muchas de las preocupaciones sociales sobre el entorno urbano no fueron atendidas, lo cual redujo el potencial de este proyecto para recuperar el espacio público y generar una cultura cordial y cívica. Es preciso reconocer que la heterogeneidad de demandas de los grupos vecinales, la inexistencia en muchos casos de interlocutores que representaran intereses colectivos y la incapacidad de algunos para hacer una efectiva vinculación entre reivindicaciones sociales y negociación, reforzaron el autismo del gobierno local respecto al proyecto. Justamente, la impotencia de muchas personas que residen en la Avenida Insurgentes por no obtener información sobre las obras del Metrobús a través de los espacios de participación imperantes, provocó la formación de la asociación civil *Unidos por el Distrito Federal* que integra a cerca de 50 comités vecinales.

Esta organización, no obstante, no ha logrado mejores resultados para negociar con el gobierno local demandas específicas sobre los problemas viales y sociales que les ha generado el nuevo sistema de transporte.

Aquellos grupos con capacidad de organización, representación y de procuración de apoyo técnico y mediático fueron los que consiguieron incluir parte de sus demandas en los elementos físicos del sistema. La última estación del Metrobús al sur de la avenida, por ejemplo, se recorrió unas decenas de metros, en parte por la presión de un grupo de la sociedad civil que desde hace más de diez años se organiza para proteger el patrimonio cultural de esa zona. Las afinidades culturales y económicas de las personas que lo conforman y el perfil profesional de algunos de sus miembros, vuelven a éste un grupo homogéneo con capacidad de interlocución ante las autoridades locales que, en el caso del Metrobús, logró incidir en la ubicación de una de sus estaciones.

Sin embargo, las autoridades respondieron ante ésta y otras presiones como si la participación social fuese un proceso al que había que darle trámite más por cuestiones de legitimidad y agilización de la obra que por interés en mejorar el proyecto con aportaciones ciudadanas. En la cultura política del gobierno local todavía no se asume que “participar supone por parte de gobernantes, predisposición a admitir que la elaboración y ejecución de políticas públicas, comporta procesos de explicación, información, formación de interlocutores, capacidad de escuchar, dialogar y rectificar si hace falta” (Borja, 2003:75).

Las autoridades no aprovecharon muchas de las aportaciones sociales que podrían haber mejorado el entorno urbano y promovido usos socialmente equitativos de estos espacios. Es cierto que el reducido presupuesto que tuvo esta obra, en comparación con otros grandes proyectos viales, no permitió al Metrobús convertirse en una estrategia integral de movilidad y reordenamiento urbano. Empero, la participación de instituciones con reconocida experiencia en asuntos viales, urbanos y de transporte, así como de grupos y organizaciones sociales

interesadas en rescatar espacios públicos y promover la cultura cívica, fueron activos fundamentales que el gobierno local desperdició.

Las recomendaciones técnicas que hicieron grupos sociales de personas con distintas formas de discapacidad, por ejemplo, no fueron atendidas, inhibiendo con ello la accesibilidad al sistema para este grupo de la población. La activa participación del Colegio de Arquitectos pudo haber sido aprovechada para embellecer las estaciones y armonizar la infraestructura del sistema con el entorno urbano de la avenida. La participación de estudiantes y académicos de la UNAM pudo haber facilitado la integración del Metrobús a Ciudad Universitaria, satisfaciendo con ello la demanda de viajes que se hacen hacia sus instalaciones y aliviando los problemas vehiculares que actualmente sufre este campus. Los trabajos coordinados de organizaciones de la sociedad civil con las autoridades locales para hacer campañas de educación vial, pudieron haber generado patrones de comportamiento cívico en esta avenida y reducido la inseguridad vial de los peatones.

En general, la existencia de consensos y de sensibilización social hacia una de las estrategias gubernamentales que pretendía volver más eficiente y humana a esta gran urbe, le hubiesen brindado a las autoridades herramientas para rescatar los espacios públicos descuidados o privatizados por fuerzas informales o irregulares. No obstante, el hermetismo del gobierno local en las distintas fases del proyecto hizo que se perdiera la oportunidad de convertir a la primera línea de corredores en un instrumento que iniciara comportamientos sociales y formas de movilidad más funcionales y amables en la Ciudad de México.

Con la entrada en funcionamiento del Metrobús, los espacios de participación que la sociedad civil ha solicitado se refieren a la resolución de algunos problemas viales, de ambulante y aquellos de infraestructura urbana y del sistema mismo que limitan el acceso de las personas con discapacidad. En esta etapa, la inexistencia de una autoridad que gestione y coordine con las instituciones

competentes los asuntos que le plantea la ciudadanía, han vuelto lentos e inefectivos los mecanismos de diálogo entre unos y otros así como la atención de tales asuntos.

Mientras que en las fases de diseño y construcción del proyecto, una sola institución, la Secretaría de Medio Ambiente, asumió el diseño, construcción y presentación del proyecto ante medios de comunicación y grupos de la sociedad civil, al inaugurarse el sistema, las diversas autoridades que intervienen en una vía primaria como Insurgentes, recuperaron las facultades que dicha Secretaría había asumido en etapas previas. Así, actualmente la ciudadanía tiene que recurrir a la Secretaría de Obras para los asuntos relacionados con el estado de las banquetas y señalización vial como pasos cebra en la avenida; a la Secretaría de Seguridad Pública para los elementos de la policía encargados de los flujos vehiculares y la seguridad peatonal; a la Secretaría de Transporte y Vialidad para los problemas de transporte público relacionados con el Metrobús; al Metrobús y esta última Secretaría para la infraestructura de este sistema; a la Secretaría de Medio Ambiente y las Delegaciones para las áreas verdes afectadas y renovadas y a las cuatro Delegaciones que abarcan los 20 kilómetros del sistema para resolver los problemas del comercio ambulante.

La inexistencia de un interlocutor único con capacidad política y normativa para gestionar los asuntos que le plantea la ciudadanía es parte de esta ausencia de visión para hacer del Metrobús un medio de transporte limpio y eficiente que detone, tal y como lo hizo en otras ciudades del Mundo, un mejoramiento del entorno urbano. En efecto, tanto la falta de claridad por parte de la sociedad civil sobre cómo se distribuyen las competencias gubernamentales como la descoordinación entre autoridades para atender los problemas relacionados con el Metrobús ha desalentado las iniciativas de participación y con ello, la posibilidad misma de conseguir una apropiación social más equitativa y justa del espacio urbano.

Tal y como afirmó recientemente el actual Jefe de Gobierno, “Una condición indispensable para alcanzar la apropiación social del espacio público es el desarrollo de una nueva ciudadanía, en la cual los individuos conozcan sus derechos y los exijan.... (Reforma, 12 de agosto). En este importante proyecto, el ejercicio de la ciudadanía no ha encontrado muchos espacios para desarrollarse, lo cual debilita los instrumentos con los que la sociedad civil cuenta para hacer valer un derecho a la ciudad como el que el Jefe de Gobierno menciona.

Cabe mencionar, que la incapacidad de participar y demandar una mejor gestión urbana, afecta principalmente a los grupos de menores recursos cuyos derechos al espacio público, a la movilidad y accesibilidad, a la identidad colectiva dentro de la ciudad, a la seguridad y a la calidad del medio ambiente, entre otros, son recurrentemente vulnerados. Estos son los derechos que el Metrobús pudo haberle entregado a los miles de personas que viven y transitan al norte de la avenida, por que ahí se encuentran los espacios públicos más deteriorados, y en relación a la población del sur de Insurgentes, cuentan con menores recursos para formar interlocutores que demanden los derechos sociales de los que han sido privados.

Conclusiones

El Metrobús en Insurgentes, ha conseguido que en los tramos por donde pasa este sistema se haya reordenado la vialidad, se haya hecho más eficiente el servicio de transporte público, se hayan reducido los tiempos de traslado de los usuarios del transporte público así como las emisiones de contaminantes a la atmósfera provenientes de las fuentes móviles de esta avenida. No obstante, este proyecto tenía un gran potencial para reordenar el entorno urbano y generar patrones de comportamiento más cordiales en las calles que hasta el momento no ha sido aprovechado.

El Metrobús no ha sido parte de un plan integral de ciudad que promueva la creación de espacios físicos, infraestructura urbana y valores sociales orientados

hacia formas de movilidad y usos de la ciudad socialmente más justos y ambientalmente más amables. La ausencia de información oportuna hacia la población directamente afectada y la insuficiencia de mecanismos de participación social que convirtieran a la ciudadanía en un interlocutor válido en las distintas fases del proyecto, fueron elementos fundamentales para que los espacios y valores mencionados no pudieran alcanzarse.

Es importante que la planeación, operación y evaluación deje de ser ámbito exclusivo del gobierno. La inclusión de la voz de los distintos grupos de la sociedad civil en proyectos urbanos como éste, que inciden y transforman nuestro entorno, es fundamental tanto para la construcción de ciudadanía y consolidación de la democracia como para mejorar la calidad de vida de los habitantes de esta gran urbe. El proyecto del Metrobús en Insurgentes, es un caso más en el que se manifiesta la necesidad de una gestión urbana distinta que permita la contribución y apropiación social de los proyectos que se diseñan e instrumentan en la Ciudad de México.

Bibliografía

Alvarado Ernesto (2002). "Participación ciudadana: saldos, riesgos y oportunidades de los tres años del primer gobierno electo", en *¿Una ciudad para todos? La Ciudad de México, la experiencia del primer gobierno electo*. Lucía Álvarez Enríquez, Ma. Concepción Huarte Trujillo, Cristina Sánchez-Mejorada Fernández y Carlos San Juan Victoria (comp.). UAM. México DF.

Álvarez Enríquez Lucía y Sánchez-Mejorada Fernández Cristina (2002). "La política gubernamental en materia de participación ciudadana en el Gobierno del Distrito Federal" en *ibidem*.

Borja, Jordi (2003). *Desafíos de la Democracia: Ciudadanía y Participación*, CESEM, México DF.

Chilango, septiembre de 2005

Clusa Oriach, Joaquín. *¿Cómo identifican su reposicionamiento ciertas metrópolis*, 2005. Tercer Diplomado a Distancia. Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, UNAM, México DF.

Documento relativo al número de reuniones que sostuvo la Secretaría de Medio Ambiente del DF con grupos de la sociedad civil (septiembre de 2005) Dirección Ejecutiva de Coordinación Institucional e Integración de Políticas de la Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del DF.

Excelsior 1 julio 2005: 2

Ley de Participación Ciudadana del Distrito Federal, 17 de mayo de 2004.

Merino Mauricio (1997). *La participación ciudadana en la democracia*. Cuadernos de Divulgación de la Cultura Democrática, IFE, México.

Movilidad amable, Centro de Transporte Sustentable, Número 1, septiembre de 2005, México DF

Reforma, 14 de marzo de 2005

Reforma, 12 de agosto de 2005

Reforma, 15 de octubre de 2005

Reforma, 16 de octubre 2005

Tejera Héctor (2003). *Ensayos. Vecinos, identificación local y participación ciudadana en la Ciudad de México. La experiencia de los Comités Vecinales*. IEDF. México DF.

www.comunicacionuniversitaria.uam.mx/enfoques/1-semester-01/semest-1.html

Zermeño Sergio (2004). “La participación ciudadana bajo los gobiernos perredistas del Distrito federal”, en *Participación ciudadana y políticas sociales en el ámbito local*. Alicia Ziccardi (coord). IIS, COMECOSO, INDESOL. México DF