Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente

Reconocimiento de validez oficial de estudios de nivel superior según acuerdo secretarial 15018, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de 1976.

Departamento de Estudios Sociopolíticos y Jurídicos

Maestría en Derechos Humanos y Paz

Narrativas en conflicto por la ciclovía Marcelino GB: paz territorial y derecho a la movilidad urbana

---

TRABAJO RECEPCIONAL para obtener el GRADO de

MAESTRO EN DERECHOS HUMANOS Y PAZ

Presenta: Yeriel Salcedo Torres

Directora: Dra. Giovana Patricia Ríos Godínez

Tlaquepaque, Jalisco. 20 de noviembre de 2025

01 de noviembre de 2026

Asunto: Formato de carta de autoría del TOG del estudiante de posgrado

A quien corresponda:

A través de la presente yo Yeriel Salcedo Torres, estudiante del programa de Derechos humanos y paz, con número de expediente 904772, declaro que mi Trabajo de Obtención de Grado cumple con todos los requisitos establecidos en la Política de honestidad académica para el posgrado del ITESO y, por tanto, que no incurre en ninguna de las faltas ahí descritas.

Atentamente



Yeriel Salcedo Torres

ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara

DICTAMEN

En Tlaquepaque, Jalisco a las 8:15 horas del día 27 de noviembre de 2025, se reunieron las integrantes con carácter de:
Tutora: Dra. Giovana Patricia Ríos Godínez
Lectora: Mtra. Cristina Ulloa Espinosa
Para proceder a efectuar el coloquio de presentación del Trabajo de Obtención de Grado de:

YerielSalcedo Torres

Quien presentó el trabajo con el tema:

Narrativas en conflicto: paz territorial y el derecho a la movilidad urbana

La tutora/o como el lector/a después de deliberar entre sí, resolvieron declararla como:

- o Aprobada/o
- o Aprobada/ocondicionada a las correcciones solicitadas (X)
- o Reprobad/o

Dra. Giovana Patricia Ríos Godínez

Mtra. Cristina Ulloa Espinosa

ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara
Periférico Sur Manuel Gómez Morín 8585. Col. ITESO
Tlaquepaque, Jalisco, México. CP 45604
TEL. +52 (33) 3669 3434 FAX. +52 (33) 3669 3435
DOMICILIO POSTAL AP 31-175. Guadalajara, Jalisco, México. CP 45051
iteso.mx

AUSJAL
Sistema Universitario Jesuita
La Verdad nos hará libres · Universidad Iberoamericana Ciudad de México · León · Puebla · Tijuana · Torreón
ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara
ISIA Instituto Superior Intercultural Ayuuk Oaxaca-Mixe
Tecnológico Universitario del Valle de Chalco

Agradecimientos

Un especial agradecimiento a Cristina Ulloa por su estar en largas charlas sobre el tema, donde sus consejos, comentarios y aportes desde las lecturas que realizo de este trabajo ayudo a que el camino fuera de mucho aprendizaje. A Gerardo Pérez por los años de charlas y enseñanza en temas de paz, por el valioso tiempo que dedico a leer el documento para elaborar propuestas de abordajes y muchos consejos. A Giovana Ríos por la paciencia y dedicación que le dio a mi proceso de acompañamiento, que completo lo que se necesitaba para poder terminar este viaje de la maestría y finalmente a Carmen que me ha acompañado en 17 años de crecimiento y evolución en la gestión de conflictos de todo tipo… y los que faltan.

Resumen

El trabajo realizado analiza el conflicto generado por la construcción de la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán (MGB) en el área metropolitana de Guadalajara. El objetivo es identificar actores e intereses para reconocer estrategias para la construcción de paz territorial. Se plantea que la ciclovía detonó tensiones al cuestionar la hegemonía del automóvil y redistribuir el espacio territorial de la calle hacia la movilidad activa, generando narrativas contrapuestas entre quienes la ven como un avance en el derecho a la movilidad sustentable y quienes la perciben como imposición que afecta su movilidad cotidianidad.

Se realizo una investigación cualitativa, basada en un estudio de caso y en el análisis de narrativas. Las narrativas de actores a favor y en contra ayudan a comprender sentidos, argumentos y relaciones de poder que estructuran el conflicto en torno a la ciclovía. Los resultados muestran el carácter territorial del conflicto, la confrontación entre una “ciudad motorizada” y una “ciudad de derechos. Se concluye que la transición hacia la movilidad sustentable necesita una mayor participación ciudadana mediante el dialogo, reconocimiento y una empatía urbana desde el codiseño territorial para buscar la justicia espacial.

Palabras clave: conflicto territorial, paz territorial, derecho a la movilidad.

Índice

Introducción 1
Capítulo 1 La ciudad en disputa 3
1.1 Planteamiento del problema 3
1.2 Pregunta de investigación 6
1.3 Objetivo de investigación 6
1.4 Supuesto 6
1.5 Conceptos 7
1.6 Metodología 11
1.7 Métodos e instrumentos 14
1.9 Tabla de congruencia 16
Capítulo 2 Del conflicto a la paz territorial 18
2.1 Conflicto 19
2.2 Conflicto territorial 20
2.3 Paz territorial 24
2.4 Derecho a la movilidad urbana 28
Capítulo 3 De la ciudad motorizada a la ciudad en disputa 33
3.1 Colonización del automóvil 34
3.2 Acciones por el cambio 36
3.3 Y los cambios llegaron 38
3.4 Y también la disputa 39
Capítulo 4 Narrativas en conflicto 50
4.1 Fuentes de análisis 50
4.2 Actores 51
4.3 Momentos clave 51
4.4 Categorías de análisis 54
4.5 Síntesis de narrativas 55
4.6 Narrativas por categorías 57
4.7 Análisis 64
4.7 Hallazgos 70
4.8 Conclusiones 74

Recomendaciones para investigaciones futuras..... 78
Bibliografía..... 80
Anexos 89
Anexo 1, Notas de medios de comunicación 89
Anexo 2, Mesa de diálogo. 188
Anexo 3, Debate. 206
Anexo 4. Tabla de narrativas por categoría. 220
Currículum 256

Indicé de tablas

Tabla 1, Tabla de conceptos.....11
Tabla 2, Tabla de congruencias.....18

Introducción

Existen muchas Guadalajaras, reflejo de la diversidad de formas en que sus habitantes se desplazan y de las distintas problemáticas asociadas a la movilidad urbana. Además, hay diversas perspectivas sobre cómo garantizar y ejercer el derecho que tenemos a movernos de forma segura, eficiente y sustentable. Todos los días, las calles son compartidas por personas que caminan, usan la bicicleta, el transporte público o un automóvil. Sin embargo, las políticas públicas de las últimas décadas han privilegiado el uso del automóvil privado, reforzando desigualdades y desplazando a otras formas de movilidad que históricamente han sido invisibilizadas.

En este contexto, en 2016 el Gobierno de Jalisco inició la construcción de una ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán (MGB). La implementación de dicha infraestructura detonó una conflictividad social, política y territorial entre vecinos/as, ciclistas, estudiantes, autoridades, actores políticos y colectivos ciclistas. Por un lado, se argumentaba que la ciclovía dificultaba el tránsito vehicular y afectaba económicamente a negocios de la zona; por el otro, se defendía como una medida de justicia socioambiental y seguridad vial. Esta tensión derivó en una consulta pública, un hecho que evidenció no solo el desacuerdo técnico, sino una disputa simbólica y territorial.

Este estudio de caso propone analizar el conflicto desde un enfoque narrativo, entendiendo las narrativas como formas de organizar el mundo, interpretar los hechos y posicionarse en los procesos sociales “organizar el mundo, interpretarlo, posicionarse en él y dar cuenta de la participación en los procesos sociales” (Hamui, 2011). Analizar estas narraciones permite comprender no solo lo ocurrido, sino también los sentidos que los actores atribuyen al espacio público, al conflicto y a los derechos.

A partir de documentos de prensa, foros y comunicados, se buscará identificar las tramas discursivas, los posicionamientos simbólicos y las formas en que se construyen legitimidades. Analizar estas narraciones permitirá no solo entender el conflicto, sino imaginar caminos para su transformación.

Se va a situar el conflicto en el marco histórico de la movilidad en Guadalajara de cómo se consolido el modelo de movilidad basado en el automóvil, invisibilizando la movilidad activa

(peatonal y ciclista) y los cambios en legislación y política pública. También se abordará el surgimiento de un movimiento ciudadano que busca impulsar la movilidad urbana en bicicleta desde un enfoque de sustentabilidad y la importancia de tener mayor infraestructura como ciclovías para garantizar un derecho. Así de como el conflicto no surge de manera aislada, sino como expresión de una transformación más profunda del modelo urbano.

Se interpretará y analizará las narrativas para identificar tramas discursivas, tensiones y posicionamientos de los modelos de ciudad en disputa y las tensiones entre derechos para imaginar caminos para la transformación del conflicto por la ciclovía mediante diálogo, reconocimiento y acuerdos.

Esta investigación permitirá observar cómo la construcción de infraestructura para el uso de la bicicleta desencadena un conflicto territorial cuando se reordena el uso del espacio y hace visibles jerarquías previamente naturalizadas en la calle. El objetivo de este estudio es comprender cómo, en la narrativa, los distintos actores construyeron sentidos contrapuestos sobre seguridad, legalidad, participación y modelo de ciudad, y cómo esas narrativas incidieron en la escalada del conflicto.

Este abordaje aporta evidencia para discutir la tensión entre el derecho a la movilidad urbana, en particular, entre quienes usan la bicicleta y el coche particular. Asimismo, el análisis contribuye a la literatura sobre conflictos urbanos y paz territorial al mostrar cómo el reconocimiento del otro/a, la gestión de emociones colectivas y la construcción de legitimidad se juegan en el lenguaje y en los repertorios narrativos.

El estudio es un análisis cualitativo de narrativas del debate público (notas periodísticas, debate y mesa de deliberación/diálogo, y comunicados). El foco está en identificar marcos interpretativos, argumentos, actores y relaciones de poder, así como pistas de transformación hacia la paz territorial; reconstruir el conflicto como disputa de sentido en torno al territorio y los derechos.

El trabajo está integrado por cuatro capítulos, en el primer capítulo, se plantea de como la construcción de la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán terminó por convertirse en un conflicto social y político. Se aborda la pregunta, el objetivo y el supuesto de la investigación, así como cuáles serán los conceptos desde se aborda el trabajo y se delinea el marco metodológico desde donde se sostendrán todo el análisis.

En el segundo capítulo se aborda el andamiaje conceptual con el que busca comprenderse la disputa por el territorio urbano. Se aborda la paz territorial como un proceso de reconocimiento y transformación de las estructuras de exclusión que se reproducen en los territorios. Así, de cómo el derecho a la movilidad urbana se vincula con el derecho a la ciudad para argumentar que moverse dignamente por el espacio público es una condición para el ejercicio pleno de otros derechos.

El tercer capítulo se realiza una recuperación histórica de como comienza la colonización del automóvil en el Área Metropolitana de Guadalajara y de cómo las acciones de un movimiento ciudadano ayudo a instalar a la bicicleta en la agenda social y política. Y de como estos cambios logro la construcción de ciclovías y esto desemboco en una resistencia a las mismas que genero conflictos y que culmina en el caso de la oposición a la ciclovía Marcelino García Barragán.

El cuarto y último capítulo se realiza el análisis de las narrativas a través de categorías que organizan todo el trabajo. Las narrativas a favor y en contra, su lectura a través de cada categoría y un análisis que las pone en conjunto, para desembocar en los hallazgos, en su confrontación con el supuesto inicial y en las conclusiones.

Capítulo 1 La ciudad en disputa

1.1 Planteamiento del problema

La planeación y configuración de las ciudades mexicanas han sido objeto de transformaciones significativas en materia de movilidad urbana. El Área Metropolitana de Guadalajara no ha sido la excepción; ha sido escenario de construcción de ciclovías, reconfiguración de vialidades e inclusión en la planeación de las vialidades del uso de la bicicleta. Esto ha provocado una creciente disputa por el uso y significado del espacio público. Esta disputa, donde se visibilizan tensiones entre distintos actores sociales que tienen intereses y prácticas diversas sobre cómo habitar y moverse en la ciudad.

Durante décadas, la planificación urbana en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) ha privilegiado la infraestructura para el automóvil privado. Esta orientación se ha traducido en políticas públicas que han canalizado entre el 80 y el 94 % del gasto público en infraestructura hacia los coches (ITDP, 2015), dejando escasos recursos para transporte público, infraestructura peatonal y ciclista. Esta forma de construir ciudad ha generado externalidades negativas como la congestión vial, la contaminación del aire, la pérdida de

espacios públicos y un incremento de los siniestros viales. Además, ha consolidado un modelo urbano excluyente donde la posesión de un automóvil se convierte en símbolo de estatus, seguridad y pertenencia social (Preciado-Robles, 2011).

Frente a este modelo, diversos colectivos ciudadanos y organizaciones comenzaron desde 2007 a visibilizar y reivindicar el uso de la bicicleta como una alternativa viable y sustentable de transporte. A partir de iniciativas como el Paseo Popular Nocturno en Bici, se fue conformando un movimiento social amplio y diverso que articuló demandas en torno al derecho a la ciudad, la movilidad segura y el reconocimiento de la bicicleta como medio de transporte legítimo. Estos colectivos, mediante acciones directas, incidencia en políticas públicas, campañas informativas y propuestas técnicas, lograron posicionar el tema en la agenda pública y gubernamental, influyendo en la creación de infraestructura ciclista, como las ciclovías.

Sin embargo, la implementación de estas obras se convirtió en un punto de conflicto entre diferentes sectores sociales. La ciclovía de Marcelino García Barragán, construida por el gobierno estatal como parte del programa de Vías Ciclistas (Provici), generó una fuerte oposición por parte de residentes y comerciantes de colonias aledañas, quienes argumentaron afectaciones a la movilidad vehicular, la pérdida de estacionamientos, el incremento del tráfico y una supuesta imposición del proyecto sin la debida socialización. Estos actores, bajo el liderazgo de representantes vecinales, organizaron protestas, bloquearon calles y promovieron una consulta popular ante el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco (IEPC).

Este conflicto revela múltiples dimensiones que configuran un problema complejo y multifactorial. Por un lado, pone en evidencia la transformación del espacio público urbano como un territorio en disputa, donde distintos actores pugnan por definir su uso, significado y regulación. Por otro lado, muestra la coexistencia de narrativas divergentes sobre la ciudad, el desarrollo, la movilidad y los derechos: mientras unos actores conciben la ciclovía como una mejora necesaria hacia una ciudad más justa y sustentable, otros la perciben como una amenaza a su estilo de vida, su economía local o su acceso cotidiano.

El conflicto se aborda desde el concepto de conflicto territorial, en tanto que el espacio urbano se convierte en escenario de tensiones, desigualdades y luchas por el

reconocimiento. No es simplemente un desacuerdo sobre infraestructura, sino una expresión de cómo distintos grupos entienden y experimentan la ciudad. Las ciclovías, como política pública, representan una visión de ciudad más sustentable, pero su imposición sin diálogo puede excluir a quienes se sienten afectados por ellas.

En este contexto, el problema de investigación se plantea en torno a cómo se articulan y confrontan estas narrativas sociales y políticas en el conflicto por la ciclovía de Marcelino García Barragán y cómo estas narrativas expresan disputas territoriales más amplias relacionadas con la justicia espacial, el derecho a la ciudad y la transición hacia modelos de movilidad sustentable.

El análisis del caso permite visibilizar que el conflicto no es simplemente técnico o funcional, sino simbólico y político. Lo que está en juego no es solo el diseño de una vialidad, sino la forma en que se construyen los significados de ciudad y los derechos humanos y la toma de decisiones públicas. En este sentido, el problema no se limita a la aceptación o rechazo de una infraestructura, sino a las condiciones estructurales, históricas y culturales que sostienen un modelo de ciudad excluyente, basado en la dominación del automóvil y la invisibilización de otras formas de habitar y moverse en el espacio urbano.

Además, el caso permite explorar cómo la participación ciudadana, en sus diversas expresiones (protesta, consulta, foros públicos, campañas legales), se convierte en un campo de disputa por el poder de definir el presente y el futuro de la ciudad. Las narrativas de los distintos actores, sus argumentos, emociones, temores y esperanzas, configuran un campo discursivo desde el cual se construyen alianzas, se generan identidades colectivas y se legitiman acciones políticas.

En este marco, la investigación asume un enfoque narrativo y territorial que permite analizar el conflicto no solo como un evento, sino como un proceso social donde se entrelazan memorias, representaciones, prácticas y relaciones de poder. Abordar el conflicto desde las narrativas permite entender cómo los actores interpretan y resignifican el territorio y cómo estas interpretaciones influyen en sus posicionamientos y estrategias. Asimismo, el enfoque de justicia espacial permite identificar las desigualdades en la distribución de recursos, infraestructura, oportunidades y reconocimiento simbólico en la ciudad.

Se propone analizar este conflicto desde la perspectiva de la paz territorial, entendida no como ausencia de conflicto, sino como una forma de transformar las disputas desde el

reconocimiento de los actores, su historia y sus vínculos con el territorio. Asimismo, el caso pone en el centro el derecho a la movilidad urbana, un derecho emergente que forma parte de un enfoque integral de los derechos humanos y el derecho a la ciudad. La Ley de Movilidad del Estado de Jalisco otorga prioridad a peatones y ciclistas; sin embargo, su implementación ha chocado con resistencias sociales y políticas que deben ser comprendidas desde una mirada compleja y situada. La movilidad no es solo desplazamiento, sino acceso al espacio público, al trabajo, a la educación y a la vida digna.

Por todo lo anterior, el conflicto por la ciclovía de Marcelino García Barragán no es un hecho aislado, sino un nodo representativo de las tensiones sobre el derecho a la movilidad urbana y la construcción de paz territorial. Investigar este conflicto permite aportar a la comprensión de los desafíos que enfrentan las ciudades mexicanas en su transición hacia modelos más incluyentes, participativos y sustentables, así como generar conocimientos que contribuyan al diseño de políticas públicas sensibles a la diversidad de actores, territorios y significados que coexisten en el espacio urbano.

1.2 Pregunta de investigación

¿Qué conflictos se dieron en la construcción de la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán (MGB) y cómo transformarlos desde la perspectiva de la paz territorial?

1.3 Objetivo de investigación

Analizar los conflictos territoriales generados por la construcción de la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán (MGB), identificando los actores involucrados, sus intereses y las dinámicas, con el fin de reconocer y proponer estrategias de construcción pacifica de acuerdos implementadas durante el proceso, así como sus resultados en la gestión del conflicto

1.4 Supuesto

La construcción de la ciclovía en Marcelino García Barragán detonó un conflicto territorial urbano por el uso del espacio público y su reconfiguración, entre actores con visiones divergentes sobre la movilidad urbana y derecho a la ciudad. El conflicto se intensificó por la histórica hegemonía del automóvil en la política pública de la planeación de la ciudad, que ha producido desigualdades y ha invisibilizado la movilidad en bicicleta. Su escalada o contención estuvo mediada por narrativas públicas que le atribuyeron a la ciclovía un cambio simbólico y material de la vialidad. Este conflicto se pudo transformar mediante

estrategias de paz territorial basadas en reconocimiento de derechos, diálogo y mediación participativa que atiendan la diversidad de necesidades de quienes se mueven por el espacio.

1.5 Conceptos

La ciudad es un espacio en constante transformación, donde convergen intereses, visiones y necesidades diversas. En este contexto, el conflicto en torno a la ciclovía construida en la avenida Marcelino García Barragán (MGB), en Guadalajara, no es simplemente una controversia sobre infraestructura urbana, sino una expresión de disputas más profundas sobre el uso del espacio público y el territorio, el acceso equitativo a la ciudad y la legitimidad de las decisiones en torno a la planificación urbana. Esta situación revela un fenómeno más amplio que puede ser abordado analíticamente desde tres conceptos fundamentales: conflicto territorial, paz territorial y el derecho a la movilidad urbana.

El concepto de conflicto territorial permite comprender cómo las tensiones y disputas que emergen en las ciudades están directamente ligadas a los procesos de producción, apropiación y control del espacio urbano. Los conflictos territoriales urbanos no son meramente desacuerdos técnicos, sino expresiones de relaciones de poder, donde diferentes actores (como ciudadanos, colectivos, gobiernos y empresas) pugnan por imponer sus proyectos territoriales. Tal como lo refiere Vela (2018), "los conflictos territoriales son moduladores del territorio y escenarios donde la disputa por la apropiación, uso, gestión y producción del mismo parte primordialmente de mediaciones simbólicas, culturales y políticas". Esta perspectiva es clave para entender el caso de la ciclovía, en el que diversos actores promovieron visiones encontradas sobre el espacio urbano: por un lado, activistas ciclistas que la defendieron como una herramienta de movilidad sustentable y equidad urbana, y por otro, residentes y comerciantes que la percibieron como una imposición que afectaba su cotidianidad y actividad económica.

La implementación de una política urbana como la construcción de ciclovías, sin mecanismos adecuados de participación, puede generar resistencias y, en consecuencia, conflictos territoriales. Estos conflictos, como argumenta el Centro Latinoamericano para el Desarrollo (2025), surgen cuando "no se consideran las necesidades, derechos o modos de vida de quienes habitan el territorio". En este sentido, el conflicto de la MGB visibiliza una tensión entre modelos urbanos: uno centrado en la movilidad motorizada y otro que apuesta por una ciudad más inclusiva y sostenible. Abordar este problema requiere, por

tanto, una mirada que reconozca la dimensión estructural de estos conflictos y sus implicaciones simbólicas y sociales.

Desde esta perspectiva, el concepto de paz territorial aporta un enfoque transformador que no se limita a la ausencia de violencia, sino que busca condiciones para la convivencia, la justicia y la equidad en el territorio. Según Peña (2019), la paz territorial es “un proceso político que consiste en reapropiar un espacio geográfico para realizar un proyecto económico-cultural de vida digna, ecológicamente sustentable y de protección de la vida individual y de la comunidad frente a las violencias”. Este enfoque permite analizar cómo, en lugar de escalarse, los conflictos urbanos pueden convertirse en oportunidades para el diálogo, la reparación y la transformación del espacio colectivo, especialmente cuando se promueve la participación de las comunidades implicadas.

Asimismo, el planteamiento de Puerta (2023) en torno a una paz territorial “construida desde abajo”, desde las experiencias de resistencia y organización comunitaria, resulta particularmente pertinente para el estudio de este caso. Las luchas por el derecho a la movilidad (encabezadas por colectivos ciclistas) representan expresiones locales de este tipo de construcción de paz territorial, en la medida en que cuestionan modelos urbanos excluyentes y proponen alternativas basadas en el reconocimiento de derechos y la sostenibilidad.

El tercer concepto clave para abordar esta problemática es el derecho a la movilidad urbana, entendido como el derecho de todas las personas a desplazarse en condiciones de seguridad, equidad y dignidad. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en México reconoce este derecho y lo vincula directamente con otros derechos humanos fundamentales, como el acceso al trabajo, a la salud y a la educación. La movilidad urbana, por tanto, no puede considerarse solo como una cuestión de infraestructura, sino como un medio para garantizar el ejercicio pleno de otros derechos. Tal como señala la Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad, la movilidad debe planearse desde criterios de equidad, inclusión y participación ciudadana.

En este sentido, la disputa por la ciclovía en MGB no solo evidencia un conflicto técnico, sino una lucha por el reconocimiento de formas de movilidad históricamente excluidas, como la bicicleta, y por una redistribución del espacio urbano que favorezca a los grupos más vulnerables. El derecho a la movilidad, en tanto derecho colectivo, exige decisiones democráticas que reconozcan las múltiples formas de habitar y circular en la ciudad. Este

derecho se vincula estrechamente con el *derecho a la ciudad*, entendido como “el derecho a cambiar la ciudad según nuestras necesidades y anhelos” (Harvey, 2008), y pone en el centro del debate la pregunta por quién tiene derecho a decidir sobre el espacio urbano.

Así, el conflicto en torno a la ciclovía de la MGB debe analizarse desde una mirada que articule estos tres conceptos: como una expresión de conflicto urbano y territorial, como una oportunidad para construir paz territorial desde lo local, y como una lucha por el derecho a la movilidad urbana entendida como derecho humano y condición para una ciudad más justa.

TABLA 1

Tabla de conceptos

Concepto	Definición	Autor/a
Conflicto territorial	Los conflictos territoriales son moduladores del territorio y son escenarios donde la disputa por la apropiación, uso, gestión y producción del mismo parte primordialmente de mediaciones simbólicas, culturales y políticas (Vela, N. 2018).	Norma Vela Murillo
	los intereses relacionados con el modelo de desarrollo económico, la desigualdad social, la inadecuada implementación de políticas públicas, y la ausencia de diálogo intercultural entre los diversos actores territoriales (Centro Latinomaricano para el desarrollo, S/F).	Centro Latinoamericano para el desarrollo
	urbanos “pueden ser calificados de luchas por la tierra y los servicios urbanos, de movilizaciones ambientales o patrimoniales, de oposición a proyectos públicos o a la autorización de ciertos usos urbanos, de antagonismos entre grupos por el uso del suelo” (Mele, P. 2016).	Patrice Mele
Paz territorial	es un proceso político que consiste en (re)apropiar un espacio geográfico para realizar un proyecto económico-cultural de vida digna, ecológicamente sustentable y de protección de la vida individual y de la comunidad frente a las violencias (Peña, L. 2019).	Luis Peña
	comprender la categoría de paz territorial implica abordar el campo de investigación para la paz, la noción de territorio y las formas de lograrla. la construcción de paz territorial debe abordarse desde elementos ecológicos que involucren el territorio. implica reconocer que los conflictos y las violencias actuales no pueden analizarse sin tener presente la historia colonial y los diferentes desenlaces que esta originó en los territorios (Puerta, E. (2023).	Eneida Puerta Henao
	consolidar territorios urbanos más equitativos, que incluyan la justicia transicional y restaurativa, es necesario implementar acciones concretas de mejoramiento de la calidad de vida (Ortiz, C., & Franco, A. 2022).	Catalina Ortiz Arciniegas, y Ángela María Franco Calderón
Derecho a la movilidad	toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad (Cámara de Diputados. s.f.).	Constitución Mexicana
	promover el acceso equitativo y asequible a la infraestructura física y social básica sostenible para todos (...) la movilidad sostenible (...) velar por que esos servicios tengan en cuenta (...) personas en situaciones de vulnerabilidad. (...) alentamos la eliminación de barreras jurídicas, institucionales, socioeconómicas y físicas (Plataforma global por el derecho a la ciudad. s.f.).	Plataforma global por el derecho a la ciudad

	el derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades: 1. La integridad física y la prevención de las lesiones de las personas usuarias de las calles, en especial de las más vulnerables; 2. La accesibilidad de todas las personas a las calles y a los sistemas de transporte; 3. La movilidad eficiente de personas y bienes; 4. La adaptación y mitigación ante los efectos del cambio climático; 5. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial, 6. La eliminación de mecanismos de exclusión o diferenciaciones desventajosas al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad. (Coalición movilidad segura. 2022).	Coalición movilidad segura

ELABORACIÓN PROPIA

1.6 Metodología

Esta investigación se enmarca en el paradigma cualitativo, ya que busca comprender el sentido que los actores sociales otorgaron al conflicto generado por la construcción de la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán, en Guadalajara, entre los años 2017 y 2018. El enfoque cualitativo “observa de manera objetiva algún aspecto de la realidad” (Vargas, 2011), se pretende explorar prácticas sociales en un contexto específico ya que se busca se generar “categorías (patrones, nodos, ejes, etc.) y una relación estructural y/o sistémica entre las partes" (Vargas, 2011). Esto permite recuperar las voces, tensiones y discursos que emergen en torno a una disputa territorial urbana y simbólica donde distintos actores sociales, gubernamentales y vecinales disputaron visiones, usos y derechos sobre el espacio público. Con el objetivo de visibilizar las narrativas que construyen sentidos colectivos sobre el espacio, la ciudad y la movilidad.

A partir de este enfoque, se opta por una estrategia metodológica centrada en el análisis de narrativas como vía para acceder a la complejidad social, política y emocional de dicho conflicto. Se busca comprender las experiencias sociales, subjetividades y los sentidos construidos por las personas a partir de sus vivencias y posicionamientos en el conflicto.

El análisis narrativo se considera aquí no solo como una técnica de recolección o análisis de datos, sino como una herramienta epistemológica para construir conocimiento situado, relacional y reflexivo. Las narrativas permiten acceder a las formas en que las personas y grupos interpretan, justifican o cuestionan una intervención urbana, al tiempo que posicionan su subjetividad y su lugar en el territorio. Como señala Hamui (2011), “las narrativas no son simples relatos personales o anecdóticos, sino construcciones que dan

sentido a las experiencias vividas, que permiten al sujeto organizar el mundo, interpretarlo, posicionarse en él y dar cuenta de su participación en los procesos sociales" además "las narrativas del padecer", ayudara a abordar las representaciones sociales, las emociones, los vínculos y las formas de comprender el contexto de las personas.

Tal como plantea Hamui, "las narrativas son intermediarias entre el mundo interno de los pensamientos y sentimientos, y el mundo externo de las acciones observables" (Hamui, 2011), lo que permite aproximarse a los conflictos sociales no sólo como eventos objetivos, sino como experiencias vividas, cargadas de significados, afectos y disputas simbólicas. Desde esta perspectiva, narrar es un acto performativo, situado cultural y políticamente, que produce sentido sobre los hechos y construye identidades.

Las narrativas permiten identificar las formas en que diferentes actores sociales reivindican el derecho a la ciudad, denuncian la exclusión o expresan aspiraciones de transformación social. El enfoque narratológico "analiza el modo en que los sujetos elaboran una forma de ver el mundo a través de sus relatos, los cuales no solo reproducen la realidad, sino que la interpretan, seleccionan y reconfiguran desde sus propias posiciones" (Batatina, 2017).

En este sentido, las narrativas de las y los actores sociales no solo describen el conflicto, sino que lo enmarcan desde ciertas emociones, valores y aspiraciones. Esto permite identificar las "tramas argumentativas, los símbolos, silencios y contradicciones que atraviesan el discurso" (Hamui, 2011), y que resultan fundamentales para comprender las dinámicas del conflicto urbano, así como la agencia social y política que pueden generar como relatos personales y discursos colectivos "entender el hilo conductor de una historia significa tener noción de los cambios en los esquemas de pensamiento de los sujetos" (Hamui, 2011), reconociendo que las narrativas permiten identificar la percepción del territorio.

Se busca no solo recuperar lo que se cuenta, sino cómo se cuenta, por qué se cuenta, y qué efectos tiene el relato sobre las representaciones sociales del espacio y del conflicto urbano De las "estructuras narrativas socialmente compartidas" (Hamui, 2011) , es decir, las visiones que dan forma a las historias individuales o colectivas.

Blanco (2011), quien sostiene que la investigación narrativa "es una manera distinta de conocer el mundo y una forma de pensar sobre la experiencia". Los relatos no solo transmiten información, sino que constituyen una forma de saber. No solo describe

realidades, sino que es un método para "hacer sentido" de las experiencias humanas desde una perspectiva situada (Blanco, 2011). Esto permitiría: recuperar relatos de automovilistas, ciclistas y comerciantes para entender cómo interpretan el conflicto. Analizar cómo las emociones moldean sus posturas con un enfoque interseccional en las narrativas como refiere Blanco, se tiene que enfatizar cruces como clase, género y generación. Explorar cómo el acceso a la movilidad urbana puede tener narrativas que se atraviesan cuestiones socioeconómicas, diferencias generacionales y cuerpos e identidades.

Reconocer las contranarrativas es fundamental para cuestionar los discursos dominantes. Como señala Blanco (2011), las narrativas tienen la capacidad de “desafiar relatos hegemónicos”, pueden permitir que emerjan visiones fuera de las narrativas predominantes. Analizar estas contranarrativas no sólo permite deconstruir el discurso, para visibilizar narrativas que quedaron invisibilizadas.

Las narrativas están atravesadas por emociones y los contextos desde los cuales son producidas, “las emociones no son un adorno del relato, sino parte constitutiva de su estructura de sentido” (Blanco, 2011). Esto implica que las narrativas no son relatos neutros: contienen miedos, aspiraciones y formas de comprender el territorio que influyen en la manera en que las personas definen el conflicto y se posicionan frente a él.

Mapear las “historias de lugar” permite comprender las vivencias en los territorios de las personas que la habitan. “Las narrativas personales hablan de una sociedad y una cultura tanto como de una persona” (Blanco, 2011). Cada relato individual despliega modos de habitar la ciudad, expectativas sobre la vida urbana, experiencias de desigualdad o bienestar, y formas de relacionarse con el espacio público desde un enfoque colectivo. El análisis de estas narrativas no sólo visibiliza conflictos territoriales, sino también las configuraciones sociales y culturales más amplias que los sostienen.

En los relatos se cruzan las estructuras de poder, las memorias compartidas, los lenguajes políticos y los silencios que configuran la experiencia colectiva del conflicto. Según Rodríguez Ortiz (2020), la narrativa como método “permite construir conocimiento crítico y reflexivo, al trabajar con las historias como unidades significativas de sentido que condensan visiones del mundo” . Su valor metodológico radica en que “enlaza la experiencia subjetiva con estructuras sociales y contextos históricos”, lo que resulta esencial para abordar el conflicto como un proceso estructural y cotidiano a la vez. Este

enfoque facilita la identificación de narrativas dominantes y contrahegemónicas, así como de narrativas intermedias o emergentes que complejizan el panorama del conflicto.

Por su parte, el Institute for Integrated Transitions (IFIT, 2021) aporta una perspectiva centrada en el papel de las narrativas en contextos de polarización social y transiciones hacia la paz. Su propuesta del "paisaje narrativo" permite visualizar las narrativas como estructuras con raíces (memorias, marcos culturales), troncos (visiones políticas) y ramas (acciones y consecuencias). Desde este enfoque, las narrativas pueden reforzar o transformar los conflictos, dependiendo de su capacidad para reconocer la pluralidad, contener la violencia simbólica y fomentar el reconocimiento mutuo. Como señalan, "las narrativas son fundamentales para la formación, evolución y gestión de los conflictos sociales; proporcionan la arquitectura moral que justifica e impulsa la acción de los grupos" (IFIT, 2021).

1.7 Métodos e instrumentos

La presente investigación adopta un enfoque metodológico cualitativo, para comprender la complejidad social y simbólica del conflicto. Para comprender se requiere abordar no sólo los hechos, sino las formas en que los actores narran significan y disputan el territorio urbano lo que permite situar cada relato.

En este sentido, se aplicarán los siguientes métodos cualitativos a fuentes públicas:

1. Estudio de caso, centrado en el conflicto por la ciclovía MGB (2016–2018). El estudio de caso permite comprender el conflicto desde su especificidad territorial y temporal, pero también analizarlo como expresión de tensiones urbanas más amplias: la disputa por el uso del espacio público, la colisión de modelos de movilidad, la confrontación entre derechos y los déficits de gobernanza metropolitana.
2. Investigación documental, para elaborar tres documentos a partir de:
    - Notas periodísticas.
    - Transcripciones de espacios de participación ciudadana vinculados al caso, particularmente la Mesa de Diálogo sobre la ciclovía MGB, el Debate público organizado por el IEPC.

Y se elaborara una codificación con base en las categorías analíticas previamente construidas: conflicto, conflicto territorial, paz territorial y derecho a la movilidad donde se buscarán patrones narrativos, representaciones sociales y posibles puntos de encuentro para la transformación del conflicto.

La investigación se apega a los principios éticos del manejo responsable de la información y la protección de identidades cuando corresponde. Los datos utilizados provienen de material público, no existe riesgo de vulnerar la confidencialidad de testimonios privados. Se reconoce que las narrativas expresadas deben evitar cualquier uso que estigmatice o ponga en riesgo a personas o comunidades. No se incluirán nombres.

Consideraciones éticas

Esta investigación analizo un conflicto socio-territorial, por lo que fue necesario incorporar criterios éticos para proteger a las personas involucradas y asegurar un tratamiento responsable de la información. En función del contexto y de los métodos e instrumentos utilizados, se contempló lo siguiente:

- Protección de identidad. Para prevenir riesgos (exposición pública, estigmatización, tensiones vecinales o repercusiones políticas), se evitó referir datos personales. Se omitieron referencias que permitieran identificar indirectamente a las personas. También se cuidó que el lenguaje no emita juicios o ni descalificaciones al presentar hallazgos.
- Tratamiento ético de fuentes públicas y del debate mediático. En el análisis de notas periodísticas y documentos públicos (comunicados, minutas y registros institucionales), se respetó la integridad del material, se citó adecuadamente y se evitó reproducir fragmentos que expusieran datos sensibles innecesarios. Se priorizó una lectura crítica que distinga entre hechos, opiniones y encuadres narrativos, sin convertir la investigación en un mecanismo de señalamiento.
- Cuidado de la representación. Se buscó representar la pluralidad de perspectivas (vecinos/as, colectivos ciclistas, autoridades, usuarios del transporte, comercios, etc.).
- Socialización y devolución de resultados. Una vez concluida la investigación, se contempla un ejercicio de devolución con actores relevantes, en formatos comprensibles y útiles para la toma de decisiones. Se propone, además, un producto de divulgación (infografía) que traduzca hallazgos en aprendizajes para futuros procesos de implementación de infraestructura ciclista.

1.9 Tabla de congruencia

TABLA 2

Tabla de congruencias

Problema	**Objetivo general**	**Pregunta de investigación**	**Supuesto de investigación**	**Marco teórico: enfoques teóricos y categorías.**	**Metodología**	**Métodos**
En julio de 2017, la construcción de la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán, en Guadalajara, se convirtió en un punto de tensión social y política, evidenciando las disputas sobre el derecho a la ciudad, la movilidad sustentable y el uso del espacio público. El conflicto	Analizar los conflictos territoriales generados por la construcción de la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán (MGB), identificando los actores involucrados, sus intereses y las dinámicas,	¿Qué conflictos se dieron en la construcción de la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán (MGB) y cómo transformarlos desde la perspectiva de la paz territorial?	La construcción de la ciclovía en Marcelino García Barragán detonó un conflicto territorial urbano por el uso del espacio público y su reconfiguración, entre actores con visiones divergentes sobre la movilidad urbana y derecho a la ciudad. El conflicto se intensificó por la histórica hegemonía del automóvil en la política pública de la planeación de la ciudad, que ha producido desigualdades y ha invisibilizado la movilidad en bicicleta. Su escalada o	**1.** Conflicto territorial **2.** Paz territorial **3.** Derecho a la movilidad	Investigación cualitativa con enfoque de estudio de caso.	Análisis de narrativas del debate público, mesa de diálogo y artículos periodísticos (2017-2018) sobre el conflicto, utilizando muestreo intencional. .

escaló hasta derivar en la primera consulta pública en la historia de Jalisco para determinar la permanencia de la ciclovía. A lo largo del proceso, se evidenció la polarización de posturas.	con el fin de reconocer y proponer estrategias de construcción pacifica de acuerdos implementadas durante el proceso, así como sus resultados en la gestión del conflicto		contención estuvo mediada por narrativas públicas que le atribuyeron a la ciclovía un cambio simbólico y material de la vialidad. Este conflicto se pudo transformar mediante estrategias de paz territorial basadas en reconocimiento de derechos, diálogo y mediación participativa que atiendan la diversidad de necesidades de quienes se mueven por el espacio.			

ELABORACIÓN PROPIA

Capítulo 2 Del conflicto a la paz territorial

La disputa en torno a la construcción de la ciclovía en la Avenida Marcelino García Barragán no solo pone de manifiesto los intereses contrapuestos de diferentes grupos sociales, sino que también abre un debate fundamental sobre el futuro de las ciudades, el acceso equitativo al espacio público y el derecho de las personas a habitar y transformarlas según sus necesidades. Este conflicto urbano es un microcosmos de tensiones sociales y territoriales más amplias que surgen cuando se cuestiona el orden tradicional de las ciudades, marcado por la predominancia del automóvil como el medio de transporte principal.

En un contexto donde las grandes ciudades del mundo enfrentan retos relacionados con la sostenibilidad, la contaminación, la movilidad y la justicia social, el conflicto por la ciclovía se inserta en una trama más compleja de disputas sobre el uso del espacio urbano, el derecho a la movilidad y la lucha por una ciudad más inclusiva. La ciclovía, como propuesta de infraestructura para la movilidad no motorizada, representa un intento de transformar el modelo de ciudad hacia una lógica más sostenible y menos dependiente del automóvil. Sin embargo, la implementación de este proyecto se convierte en un campo de lucha, donde se enfrentan diferentes visiones sobre cómo debe organizarse el espacio urbano y qué derechos deben prevalecer en la toma de decisiones sobre el uso del territorio.

Este conflicto no es único de Guadalajara; por el contrario, es una representación local de un fenómeno global que se ha visto en muchas otras ciudades del mundo. La transformación de las ciudades, especialmente la reconfiguración de sus infraestructuras de transporte para priorizar a los peatones, ciclistas y el transporte público sobre los vehículos privados, está en el centro de un debate que involucra no solo aspectos técnicos y urbanos, sino también cuestiones políticas, sociales y culturales profundas. A través de este conflicto, es posible reflexionar sobre los derechos humanos emergentes, el derecho a la ciudad y la paz territorial, conceptos fundamentales para comprender las luchas sociales en las ciudades contemporáneas.

Desde una perspectiva de derechos, este puede ser comprendido a partir del derecho a la ciudad y el derecho a la movilidad urbana, ambos reconocidos como expresiones del ejercicio pleno de los derechos humanos. El derecho a la movilidad urbana implica

garantizar condiciones equitativas de desplazamiento y acceso a la ciudad para todos los sectores sociales.

A su vez, el análisis desde la paz territorial permite reinterpretar el conflicto no solo como una disputa por un espacio físico, sino como una oportunidad de entender las visiones del uso y apropiación del territorio urbano. Recuperar las voces, narrativas y significados de los distintos actores en la disputa, para comprender cómo se construye y transforma el territorio en un contexto de polarización social.

2.1 Conflicto

El conflicto es un fenómeno natural dentro de las relaciones sociales humanas y se convierte en un componente central cuando se trata de disputas sobre el uso y el control del territorio urbano. Johan Galtung (2003) plantea que el conflicto surge cuando existen "objetivos incompatibles" (Galtung, 2003) entre diferentes actores, lo que puede generar tensiones y, en casos extremos, escalar a enfrentamientos o violencia. Este concepto es particularmente relevante para el conflicto por la ciclovía en Guadalajara, donde los colectivos ciclistas y defensores de la movilidad sustentable tienen como objetivo transformar la infraestructura urbana en favor de los ciclistas y las personas peatonas, mientras que las y los comerciantes y así como algunas personas que residen en la zona luchan por mantener el modelo de movilidad centrado en el automóvil privado.

Este tipo de conflicto se articula a través de lo que Lederach menciona: "…se compone de la interacción de tres elementos: las personas, el proceso y el problema o las diferencias esenciales … cualquiera de estos tres elementos puede ser la causa del conflicto" (Lederach, 2000). En el contexto del conflicto sobre la ciclovía, las personas involucradas incluyen a los ciclistas, los residentes y comerciantes afectados, las autoridades gubernamentales y los defensores de la movilidad sustentable. El proceso es la implementación del proyecto de ciclovía y las diversas etapas que incluyen la planificación, la construcción y la resistencia de los opositores al proyecto. Finalmente, el problema se refiere a la disputa sobre el uso del espacio público y el modelo de movilidad en la ciudad.

Los conflictos también se manifiestan como disputas de cómo ejercemos el control de este. "Donde hay poder hay conflicto y donde hay conflicto hay poder; el conflicto soporta una escalada o una desescalada cuando se moviliza o reduce el poder y viceversa"

(Telleschi, 2021). Por eso podemos referir que el conflicto es un síntoma de estructuras de dominación y de resistencias diversas que buscan seguir apropiándose o reapropiarse de los territorios. El conflicto revela las tensiones entre un orden dominante (que busca mantenerse) y las demandas de aquellos que han sido excluidos. Por tanto, el conflicto no solo refleja una disputa de intereses, sino una lucha política por el reconocimiento de las y los otros. Esto refleja que las luchas por el espacio y la movilidad no solo son disputas sobre recursos materiales, sino también sobre el control simbólico y político del territorio. La ciudad y sus infraestructuras se convierten en un campo de batalla donde las dinámicas de poder son evidentes, y las tensiones entre los actores se alimentan de una profunda lucha por la legitimidad y el reconocimiento de las diversas formas de habitar el espacio urbano.

Entender el conflicto implica reconocerlo como una expresión legítima de pluralidad y de disputa de lo común. Sirve para comprender la dinámica de los territorios, las relaciones de poder que los atraviesan.

2.2 Conflicto territorial

El conflicto puede ser entendido como una tensión interpersonal, pero “cuando esa falta de acuerdo persiste en el tiempo y afecta a un grupo grande de individuos o hace que varios grupos sociales se enfrenten” (ACNUR, 2025), aquí es donde podemos referirnos a que es un conflicto social. Además, el conflicto social es “situaciones en las que dos o más actores persiguen objetivos que consideran mutuamente interdependientes pero incompatibles”. Esto significa que, para las partes, el logro de los objetivos de una de ellas se produciría a expensas de los objetivos de la otra” (Fajardo, 2025). Esto pone en evidencia situaciones estructurales en la sociedad que han promovido desigualdades.

> “Los conflictos sociales no sólo están vinculados a demandas materiales, sino también involucran factores emocionales y simbólicos … las tensiones están relacionadas con el reconocimiento de la identidad cultural, los lazos históricos con el territorio o la defensa de valores tradicionales” (Escuela Nacional de Administración Pública, 2025).

En el caso del conflicto por la ciclovía, los objetivos incompatibles se presentan de manera clara: los defensores de la ciclovía buscan promover una ciudad más sostenible y accesible para los ciclistas, mientras que los comerciantes y residentes sienten que sus

intereses económicos y sociales están siendo amenazados por la modificación del espacio público.

El conflicto social se articula a través de procesos de movilización colectiva, “en 5 etapas: base, manifestación, escalamiento, desescalamiento y acuerdo” (Fajardo, 2025), en los que grupos elaboran acción para disputar poder o resistir decisiones de gobierno.

Así, el conflicto puede ser un proceso de construcción y disputa del orden político y urbano, siendo un reflejo de “la ausencia del Estado… que favorezca la existencia de servicios públicos…, lo que provoca conflictos entre la población debido a las desigualdades” (ACNUR, 2025). El conflicto social se vincula con las desigualdades, la exclusión urbana y la violencia estructural, especialmente en contextos de desarrollo urbano desigual o de imposición de proyectos sin participación ciudadana.

Este conflicto social es también una manifestación de las desigualdades urbanas y la exclusión que prevalecen en las ciudades. La construcción de una ciclovía en una avenida importante no es solo una cuestión técnica, sino una lucha por los derechos de los habitantes a acceder al espacio público de manera justa y equitativa. Los conflictos sociales no solo se vinculan a demandas materiales, sino que también implican cuestiones simbólicas, como el reconocimiento de identidades culturales, los lazos históricos con el territorio y la defensa de valores que cada grupo social considera fundamentales. La resistencia a la ciclovía por parte de algunos sectores de la sociedad refleja un intento por defender una forma de vida basada en la movilidad en automóvil, que consideran que les pertenece y les garantiza una cierta calidad de vida.

Los conflictos sociales a menudo se desarrollan cuando hay ausencia de acuerdo en cuestiones fundamentales, y cuando las decisiones políticas no tienen en cuenta las necesidades y derechos de todos los actores involucrados. El conflicto en torno a la ciclovía es un ejemplo claro de cómo la falta de participación ciudadana, junto con una planificación urbana excluyente, puede dar lugar a movilizaciones colectivas que buscan cuestionar las decisiones tomadas desde las instituciones.

El conflicto territorial se manifiesta en la disputa por el uso del espacio, en un territorio que va más allá de lo físico, ya que “los conflictos territoriales son moduladores del territorio y son escenarios donde la disputa por la apropiación, uso, gestión y producción del mismo parte primordialmente de mediaciones simbólicas, culturales y políticas” (Vela,

2018). Los conflictos territoriales no solo involucran recursos materiales, sino también símbolos, valores, imaginarios y derechos.

En este marco, el conflicto territorial surge cuando diferentes actores, entre ellos grupos vecinales y movimientos sociales, buscan imponer o defender sus propios proyectos territoriales, es decir, sus formas de organizar, significar y/o controlar el espacio ya que el territorio es una "construcción social y política" (Puerta, E. 2023) que se define por relaciones de poder, prácticas de apropiación y sentidos asignados por quien lo habita.

Los conflictos territoriales tienen posibles causas basados en "los intereses relacionados con el modelo de desarrollo económico, la desigualdad social, la inadecuada implementación de políticas públicas, y la ausencia de diálogo intercultural entre los diversos actores territoriales" (Centro Latinomaricano para el desarrollo, 2025). Además, se identifican cinco tipos de conflictos, entre ellos están los:

- Conflictos interculturales por el ordenamiento territorial y el acceso a la tierra. Traslape de aspiraciones y solicitudes de figuras de ordenamiento territorial comunitarias.
- Conflictos ambientales por el uso y el ordenamiento ambiental. Tensiones alrededor de los usos del suelo y su impacto sobre el medio ambiente.
- Conflictos por modelos de desarrollo y uso del suelo. Tensiones derivadas del encuentro de diferentes visiones sobre el desarrollo y uso del suelo. (Centro Latinomaricano para el desarrollo, 2025)
- Conflictos por desigualdad social sobre el acceso diferenciado a recursos territoriales. Donde las tensiones de los actores son por la competencia al acceso del territorio, los servicios o las oportunidades.
- Conflictos derivados por la ausencia de diálogo y participación ciudadana que surgen por la falta de mecanismos participativos y adecuados para resolver tensiones por la disputa entre actores territoriales.

En el caso de la ciclovía, este conflicto territorial se manifiesta de manera clara: los defensores del proyecto buscan reconfigurar el espacio urbano para hacerla más inclusiva y sostenible, mientras que los opositores defienden un modelo tradicional en el que el automóvil tiene el control del espacio público.

El conflicto territorial no solo involucra a los actores que habitan un determinado espacio, sino también a aquellos que tienen el poder de decidir sobre su uso. Como señala el Centro Latinoamericano para el Desarrollo (2025), los conflictos territoriales a menudo son el resultado de políticas de desarrollo que no toman en cuenta las necesidades de todos los grupos sociales, lo que genera desigualdad y resistencia.

Bajo estas perspectivas, el territorio se ha convertido en el centro de disputas basadas en las diversas visiones cuando no se consideran las necesidades, derechos o modos de vida de quienes lo habitan. Los conflictos territoriales visibilizan una tensión entre ocupar el territorio en función del crecimiento económico y como sustento de vida, identidad y futuro colectivo. Esta tensión se expresa en luchas urbanas por el acceso a la ciudad, en resistencias al despojo, o en confrontaciones sobre proyectos de infraestructura de movilidad urbana.

Los conflictos territoriales pueden emerger cuando los procesos de planificación excluyen a sectores sociales y generan segregación física y social. Es decir, cuando el derecho a la ciudad, como lo menciona Henri Lefebvre, “se manifiesta como una forma superior de los derechos: derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, al hábitat y al habitar” (Paquot, 2011) se ve vulnerado por prácticas que subordinan el espacio urbano al interés privado o a la lógica de movilidad centrada en el automóvil.

El conflicto territorial, entonces, no solo es una lucha por espacio físico, sino una lucha por la legitimidad de ciertos usos del espacio frente a otros y por la posibilidad de construir una ciudad o territorio justo, equitativo y sustentable. En este sentido, la conflictividad territorial se expresa en el espacio de la ciudad, en donde se visibilizan múltiples tensiones sociales, políticas y culturales. Las ciudades, espacios de concentración de población, infraestructura, poder e intereses diversos, se convierten en escenarios de disputa. En ellas, los conflictos no solo se dan por la distribución de recursos materiales, como el suelo, el transporte o los servicios públicos, sino también por el acceso, el reconocimiento y la participación en la toma de decisiones que configuran la vida urbana.

El derecho a la ciudad no se reduce a habitarla, “sino el derecho a cambiarlo a partir de nuestros anhelos más profundos … de que podremos vivir con nuestras creaciones … el derecho a rehacernos a nosotros mismos creando un entorno urbano cualitativamente diferente” (Harvey, 2008) esto implica transformar la ciudad según las necesidades de quienes la viven cotidianamente.

En ese sentido, los conflictos territoriales urbanos “pueden ser calificados de luchas por la tierra y los servicios urbanos, de movilizaciones ambientales o patrimoniales, de oposición a proyectos públicos o a la autorización de ciertos usos urbanos, de antagonismos entre grupos por el uso del suelo” (Mele, 2016), el conflicto surge cuando las políticas urbanas responden a intereses en lugar de garantizar los derechos básicos de las personas. Así, las disputas urbanas no son simples desacuerdos técnicos, sino expresiones de relaciones de poder, luchas por el sentido de la ciudad y por el derecho a decidir sobre su configuración.

Las ciudades se han convertido en territorios de especulación financiera y control social a favor de proyectos de “renovación urbana” que refuerzan la segregación socioespacial. El conflicto se hace visible cuando los sectores desplazados o invisibilizados resisten y proponen formas alternativas de habitar, organizándose desde el espacio público.

El espacio urbano es un espacio de conflicto entre la planeación hegemónica (a menudo elitista y excluyente) y las prácticas populares de apropiación del territorio. El conflicto urbano se expresa en las luchas por una movilidad segura y sustentable, las tensiones no solo involucran infraestructura, sino también visiones enfrentadas sobre para quién debe estar diseñada la ciudad. Remite a las tensiones estructurales y cotidianas que atraviesan la vida en las ciudades, en las que distintos actores pugnan por reconocimiento, acceso a la ciudad.

Este es el caso de Guadalajara, donde la movilidad basada en el automóvil ha sido la norma durante décadas, y las políticas de infraestructura para los ciclistas han sido limitadas. En este sentido, la construcción de la ciclovía es un acto de transformación del espacio urbano que desafía las prácticas de movilidad basadas en el automóvil. Sin embargo, esta transformación es vista por algunos como una amenaza a su forma de vida, lo que genera resistencia y el inicio de un conflicto o la ausencia de paz.

2.3 Paz territorial

La paz ha sido abordada desde ópticas, va desde la ausencia de guerra, hasta visiones más complejas que refieren que es una construcción social. Para Johan Galtung se tienen dos abordajes: paz negativa y paz positiva. La primera se refiere a la ausencia de violencia directa (como la guerra o el conflicto armado), mientras que la segunda implica la ausencia de toda forma de violencia estructural, “al referirse a la violencia estructural con el término de injusticia social, Galtung (1969) se refería no sólo a la distribución de

los recursos en sí, sino al poder de decisión sobre dicha distribución … la paz positiva está relacionada con el desarrollo de las potencialidades humanas orientadas a la satisfacción de las necesidades básicas" (Trifu, 2018).

Para Josianne Gauthier "nos hemos acostumbrado a un sistema en el que la comodidad y la seguridad de algunos viene acompañada de la inseguridad, el sufrimiento, la explotación y la injusticia infligida a otros" (Gauthier, 2022) , la paz es una práctica cotidiana que trastoca las relaciones de poder y las estructuras de exclusión. "¡Sin justicia, no hay paz!". Este poderoso cántico suele acompañar … las que multitudes de apasionados activistas vinculan las cuestiones relacionadas con la justicia y dignidad de cada persona a la paz … no puede haber paz sin verdad, sin justicia, sin el respeto de los derechos básicos de cada persona" (Gauthier, 2022). Esto amplia la mirada sobre la paz en los espacios urbanos y territoriales, reconoce que las violencias cotidianas (como la exclusión del espacio público) también impiden una vida digna.

Estas perspectivas coinciden en que la paz es mucho más que la ausencia de conflicto. Se trata de una condición activa y relacional, que requiere justicia, reconocimiento y transformación estructural. En el contexto urbano y territorial, pensar en la paz implica revisar cómo se organiza el espacio, quiénes son incluidos o excluidos, y cómo se gestionan los conflictos que emergen en la vida colectiva.

La paz es un proceso social que se construye desde los territorios y las prácticas cotidianas. La paz se configura a partir del reconocimiento de la diferencia, la búsqueda de la justicia social y la transformación no violenta de los conflictos. Es una práctica situada que interpela las estructuras de poder, las condiciones de vida y las formas de habitar los territorios.

La paz territorial surge como una categoría para abordar y transformar los conflictos sociales desde un espacio o hábitat y las relaciones que se tejen en el mismo. Que los territorios no son solo espacios físicos, sino construcciones sociales y simbólicas donde se configuran relaciones de poder, desigualdad y vida colectiva.

Luis Peña refiere que la paz territorial "es un proceso político que consiste en (re)apropiar un espacio geográfico para realizar un proyecto económico-cultural de vida digna, ecológicamente sustentable y de protección de la vida individual y de la comunidad frente a las violencias" (Peña, 2019). También destaca que el territorio tiene funciones

colectivas como: “la producción sostenible, la afirmación de la identidad; el arraigo, la permanencia, la movilidad y el encuentro; las seguridades de la comunidad, y el disfrute y la espiritualidad” (Peña, 2019). Y que se aborda desde dos imaginarios, el moral y el geográfico, que pueden situarse en los territorios urbanos desde lo moral, la posibilita de la unidad de la comunidad; lo que hay que reparar y cómo hacerlo; cómo relacionarse con el enemigo; lo que fortalece al movimiento. Y en lo geográfico: de cómo debe la economía expresarse en el paisaje, los ritmos y las formas de apropiación cotidiana del espacio y por una visión de qué es el territorio. Finalmente plantea que “la paz territorial es un proceso de restitución de las funciones colectivas del territorio, desarrollando acciones que emergen de la imaginación moral y la imaginación geográfica de las comunidades” (Peña, 2019).

Para Eneida Puerta “comprender la categoría de paz territorial implica abordar el campo de investigación para la paz, la noción de territorio y las formas de lograrla” (Puerta, 2023) plantea que “la construcción de paz territorial debe abordarse desde elementos ecológicos que involucren el territorio” (Puerta, 2023). Su propuesta aborda que “implica reconocer que los conflictos y las violencias actuales no pueden analizarse sin tener presente la historia colonial y los diferentes desenlaces que esta originó en los territorios” (Puerta, 2023), que es una paz construida desde abajo, desde las comunidades quienes son parte del conflicto territorial y que se basa en las experiencias comunitarias de resistencia.

Esta visión también recupera el papel del territorio como lugar de arraigo, identidad y disputa, en el que se articulan proyectos de vida diversos ya que refiere que “la construcción de paz territorial le exige al espacio geográfico cinco condiciones y garantías para su construcción: i) producción sostenible; ii) seguridades de la comunidad; iii) disfrute y espiritualidad; iv) afirmación de la identidad; y v) arraigo, permanencia, movilidad y encuentro” (Puerta, 2023). Se busca abordar que se desarrolle un proyecto de vida digna como lo piden comunidades que han estado construyendo paz desde sus posibilidades.

Por su parte para Sandra Bautista “el conflicto y la paz deben ser interpretados desde una perspectiva territorial, con un enfoque que supera la simple mirada de lugar” (Bautista, 2017) además “el territorio deviene de las relaciones sociales que configuran el espacio, las cuales generan lógicas de apropiación del mismo, dando paso a territorialidades concretas” es por eso que “en la construcción paz territorial no solo se

debe reconocer que existen diversas formas de apropiar el espacio, sino que es necesario que se realice en múltiples escalas y en múltiples dimensiones".

Finalmente para Catalina Ortiz y Ángela Franco proponen que para avanzar a una paz territorial en las ciudades es necesario "consolidar territorios urbanos más equitativos, que incluyan la justicia transicional y restaurativa, es necesario implementar acciones concretas de mejoramiento de la calidad de vida" (Ortiz & Franco, 2022) con este planteamiento se articula la justicia con el territorio urbano, entendiendo que "las ciudades son escenarios donde se disputan formas de habitar y transformar el entorno". Ortiz plantea que la paz territorial debe incluir una dimensión de justicia espacial, que reconozca los derechos diferenciados de los habitantes urbanos, sus modos de habitar y las desigualdades acumuladas en el acceso a infraestructura, servicios y participación.

La paz territorial es una apuesta por transformar las condiciones espaciales y simbólicas de exclusión que se reproducen en los territorios. Implica desmantelar las estructuras que la generan y consolidar formas de convivencia basadas en la justicia, el reconocimiento y la participación desde lo local. La paz pensada para el bien común. El territorio no es solo un espacio físico, sino un entramado de relaciones, memorias, identidades y proyectos de vida que se disputan, se negocian y pueden ser transformados.

La paz territorial en contextos urbanos es una derivación que busca aplicar los principios de la paz territorial al contexto específico de las ciudades "hace referencia a los espacios urbanos como epicentros de la construcción de paz" (Pares Fundación Paz & Reconciliación , 2023)

> "La profundización de las desigualdades sociales producida por la mala distribución de las riquezas es la causa principal de la "nueva violencia" que desvelará al mundo: la que se proyectará en las ciudades. La paz urbana, antes que los conflictos entre Estados, es un nuevo paradigma a conseguir" (Conte, 2014)

La paz urbana es una práctica política que busca justicia espacial, el derecho al espacio público a la vinculación con la planeación urbana, el diseño del espacio público y la movilidad urbana, elementos que son recursos de las ciudades y que las personas buscan su acceso. Así, construir paz en la ciudad implica atender las raíces estructurales de la

violencia urbana, reconfigurar las relaciones entre ciudadanía e instituciones, y fomentar la corresponsabilidad en el cuidado, uso y resignificación del espacio común.

> “El enfoque integral de la Agenda Urbana para la Paz busca abordar las causas profundas de la violencia y los conflictos en entornos urbanos, tales como la desigualdad socioeconómica, la pobreza, la exclusión social y la falta de oportunidades … esta iniciativa se centra en fortalecer la participación ciudadana, lo cual es crucial para fomentar una cultura de paz” (Agenda urbana para la paz y no violencia, s.f.).

La paz territorial se refiere a la construcción de una ciudad más justa y equitativa, en la que todos los actores sociales puedan acceder al espacio público de manera segura y digna. La ciclovía en la Avenida Marcelino García Barragán es un ejemplo de un proyecto que busca transformar el espacio urbano hacia una forma más inclusiva y sostenible. Para los defensores de la ciclovía, este proyecto representa un paso hacia la construcción de una paz territorial, en la medida en que fomenta un modelo de ciudad que prioriza la movilidad no motorizada y la sostenibilidad.

La paz territorial también implica la restitución de las funciones colectivas del territorio, como la producción sostenible, el arraigo y la identidad. En el caso de la ciclovía, la disputa por el uso del espacio refleja la lucha por una ciudad más inclusiva, donde el espacio público no esté dominado por los intereses del automóvil, sino que esté al servicio de todos los ciudadanos. La paz territorial, en este sentido, no es solo la ausencia de conflicto, sino la construcción de un entorno urbano que favorezca el derecho a la ciudad y la movilidad urbana para generar equidad, justicia social y sustentabilidad.

2.4 Derecho a la movilidad urbana

Los derechos humanos son principios que reconocen que las personas tienen acceso a un conjunto de normas que buscan la libertad y la dignidad de estas. “Los derechos humanos son derechos inherentes a todos los seres humanos, sin distinción alguna …. sin discriminación alguna” (CNDH, 2025) que asientan como será la interacción entre las personas que vivimos en sociedad y que la misma junto al Estado los tienen que garantizar.

En la Declaración Universal de los Derechos Humanos podemos retomar que “Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”, así como

“Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial …. y los servicios sociales necesarios” (ONU, s.f.). Esto destaca no solo el carácter inherente y universal de los derechos humanos, sino también su función jurídica y protectora ante posibles condiciones que atenten contra la dignidad humana.

Pero además “Todos los derechos humanos son indivisibles e interdependientes. Esto significa que un conjunto de derechos no puede disfrutarse plenamente sin los otros” (OHCHR, s.f.). Retomando los Derechos de segunda y tercera generación, donde retomando algunos derechos como a la alimentación, a la educación, a la salud, y el trabajo (OHCHR, s.f.), así como al desarrollo sostenido, paz y de gozar de un medio ambiente sano, (ACNUR, s.f.) esto nos ayuda a reflexionar de cómo es necesario un conjunto de condiciones para garantizar una vida digna.

Esta mirada es fundamental cuando se analizan los Derechos Humanos Emergentes (Pareja & Guillén, 2007) como el derecho a la ciudad o el derecho a la movilidad urbana, que nacen de las luchas por habitar y circular dignamente en contextos de desigualdad y violencia territorial.

Los derechos humanos emergentes se han desarrollado en respuesta a las transformaciones sociales, ambientales y urbanas del mundo, “se construye desde las diversas experiencias y luchas de la sociedad civil global, recogiendo las reivindicaciones más perfiladas de sus movimientos sociales” (Fórum universal de las Culturas, 2007). Estos derechos abordan nuevas formas de derechos colectivos que surgen desde las prácticas sociales, las luchas ciudadanas y los contextos cambiantes de injusticia ya que basan en diversos principios como “la coherencia, horizontalidad, solidaridad, género e inclusión social” (Fórum universal de las Culturas, 2007) entre otros.

Son derechos emergentes como el derecho la renta básica, al ingreso, a la paz, a habitar un medio ambiente sano seguro, al espacio público, a la movilidad urbana que expresan necesidades colectivas no atendidas. A diferencia de los derechos de primera generación, que protegen libertades individuales (como la vida, la libertad o la propiedad), los de segunda generación garantizan condiciones materiales básicas (salud, educación, trabajo), y los de tercera generación buscan proteger bienes comunes y colectivos (como el desarrollo, la paz, el ambiente o el patrimonio cultural). Los derechos humanos

emergentes no sustituyen estas generaciones, sino que las amplían desde la experiencia vivida y situada de las personas en contextos contemporáneos.

El derecho a la ciudad es uno de los derechos humanos emergentes más relevantes para las luchas urbanas actuales. Este derecho articula no solo el acceso físico de los bienes urbanos, sino también la posibilidad de apropiarse, decidir y habitar el espacio de forma democrática, justa y sustentable.

El concepto del derecho a la ciudad refiere que “es el derecho de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna” (ONU Habitat, 2020), esto derecho surgió de las luchas sociales, los movimientos urbanos y los marcos de justicia territorial. Esto sitúa que los derechos pasan a situarse en el plano de las prácticas, los discursos y los imaginarios urbanos que disputan el sentido de lo público y lo común. “El derecho de los habitantes urbanos a construir, decidir y crear la ciudad, y hacer de esta un espacio privilegiado de lucha anticapitalista” (Camargo, 2016). Es un planteamiento de que las personas que habitan las ciudades se reapropien del espacio urbano (territorial), entendido no solo la infraestructura, sino el espacio social construido por la vida cotidiana de las mismas.

El derecho a la ciudad ha sido una herramienta de lucha frente a la urbanización desigual. Jordi Borja refiere que “las ciudades están sometidas a las leyes, las competencias y los recursos financieros” (Borja, 2019) que “se promueven ciudades excluyentes y una urbanización sin ciudadanía” (Borja, 2019) y que el “derecho a la ciudad es la exigencia ciudadana de la reproducción social en un marco de una democracia multidimensional (espacial, política, social, cultural, económica, ambiental)” (Borja, 2019), estos planteamientos son la base para democratizar el acceso al espacio urbano, garantizar servicios básicos, reconocer la diversidad y fomentar la participación en las decisiones sobre el territorio.

El derecho a la ciudad debe entenderse desde las prácticas colectivas de quienes habitan la ciudad, que van desde la autogestión y la resistencia, que disputan el acceso al territorio. El territorio (ciudad) es un campo de conflictos de diversos indoles, pero que son necesarias para avanzar al pleno derecho a la movilidad urbana, vivienda, acceso a espacios públicos entre otros. En este contexto, la construcción de la ciclovía es un

ejercicio de este derecho, ya que los colectivos ciclistas están luchando por un cambio en la estructura de la ciudad, para que sea más accesible, sostenible y segura para los ciclistas y los peatones.

El derecho a la movilidad urbana es un derecho que se articula con el acceso al territorio (la ciudad) desde la justicia social y ambiental. En la Constitución Mexicana en su artículo cuarto refiere que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad” (Cámara de Diputados, s.f.) en un entorno donde “toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar” (Cámara de Diputados, s.f.), así como en el artículo 9 de la Ley general de movilidad seguridad vial y transporte refiere que

> “la movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia” (Cámara de Diputados, s.f).

Garantizar el derecho a la movilidad urbana permite a las personas ejercer sus Derechos Humanos en la cotidianidad, acceder a oportunidades para desplazarse de forma segura, accesible, asequible y digna que además determina si una persona puede llegar a su trabajo, ir a la escuela, asistir a un hospital o visitar a su familia. La movilidad no es un fin en sí mismo, sino un medio para ejercer otros derechos. Cuando este derecho se restringe, ya sea por decisiones de planificación excluyentes o falta de infraestructura, se refuerzan las desigualdades sociales y territoriales que marginan a ciertos sectores de la población.

El derecho a la movilidad puede definirse como la posibilidad de que las personas puedan desplazarse dentro de la ciudad con la existencia de infraestructura para tener condiciones de seguridad e inclusión en las calles, pero también para tener un reconocimiento social y cultural que permita ejercer dicho derecho con equidad. Su negación reproduce desigualdades espaciales al limitar el acceso a servicios y una invisibilización de un reconocimiento social de la identidad de un sector que también habita la ciudad.

Una visión de movilidad urbana justa incorpora principios de equidad, sustentabilidad y participación ciudadana, cuya planificación debe centrarse en las necesidades de quienes más padecen las desigualdades urbanas. En este sentido se debe buscar.

> “promover el acceso equitativo y asequible a la infraestructura física y social básica sostenible para todos (...) la movilidad sostenible (...) velar por que esos servicios tengan en cuenta (...) personas en situaciones de vulnerabilidad. (...) alentamos la eliminación de barreras jurídicas, institucionales, socioeconómicas y físicas.” (Plataforma global por el derecho a la ciudad)

La movilidad urbana es un derecho colectivo, destacando que la circulación en las vialidades es producto de decisiones políticas que deben ser democráticas y discutidas. Además, la movilidad urbana es una experiencia cotidiana que reproduce o desafía relaciones de poder, género y clase, por lo que promover el derecho a la movilidad requiere transformar tanto las políticas públicas como los imaginarios y las prácticas sociales.

En base al artículo cuarto del código abierto de la Coalición movilidad segura:

> “el derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:
>
> 7. La integridad física y la prevención de las lesiones de las personas usuarias de las calles, en especial de las más vulnerables;
> 8. La accesibilidad de todas las personas a las calles y a los sistemas de transporte;
> 9. La movilidad eficiente de personas y bienes;
> 10. La adaptación y mitigación ante los efectos del cambio climático;
> 11. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial,
> 12. La eliminación de mecanismos de exclusión o diferenciaciones desventajosas al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad.” (Coalición movilidad segura, 2022)

Garantizar el derecho a la movilidad urbana requiere políticas integrales que promuevan modos de transporte sustentables, reduzcan las brechas de acceso a las vialidades, reconozcan la diversidad de formas de desplazarse y la distribución del espacio urbano, y fomenten la participación de la ciudadanía en la planificación urbana con tal de avanzar hacia ciudades más humanas, equitativas y justas.

En este sentido, la ciclovía es una herramienta para garantizar este derecho, al proporcionar a los ciclistas un espacio seguro para circular por la ciudad. Sin embargo, como demuestra el conflicto, la implementación de infraestructuras como la ciclovía no siempre es bien recibida por todos los sectores de la población, especialmente aquellos que se sienten afectados por los cambios en el uso del espacio.

El conflicto por la ciclovía en la Avenida Marcelino García Barragán refleja las tensiones sociales, territoriales y políticas que atraviesan las ciudades contemporáneas. No se trata solo de una disputa por el uso de un espacio físico, sino de una lucha por el derecho a una ciudad más inclusiva, equitativa y sostenible. La ciclovía es una manifestación de un cambio necesario en el modelo de ciudad, que debe ser más respetuoso con las necesidades de todos los ciudadanos y con el medio ambiente. La resolución de este conflicto requiere no solo acuerdos técnicos sobre el diseño urbano, sino un diálogo amplio y participativo sobre el modelo de ciudad que queremos construir.

La paz territorial, como señala Peña (2019), solo se logra cuando se restituyen las funciones colectivas del territorio, y cuando se construyen ciudades más justas y equitativas. El conflicto en torno a la ciclovía debe entenderse como una oportunidad para repensar la ciudad y avanzar hacia un modelo urbano más inclusivo, sostenible y justo. El derecho a la ciudad y el derecho a la movilidad son derechos humanos fundamentales que deben ser garantizados para todos los habitantes urbanos, y la ciclovía es solo un paso en ese camino hacia una ciudad más humana y democrática.

Te recomiendo que pongas apartados en el marco teórico de manera que podamos ver los diferentes conceptos. Asimismo, poner un párrafo de conclusión pero que ayude a conectar con el siguiente capítulo ayudaría para que no dé la sensación de corte.

Capítulo 3 De la ciudad motorizada a la ciudad en disputa

En los últimos años en el área metropolitana de Guadalajara ha iniciado un fenómeno que refleja la disputa por el uso del espacio público en especial calles y avenidas, particularmente en torno a la construcción de ciclovías y cómo estos proyectos generan tensiones entre diferentes actores que usan las vialidades, las personas que se mueven en coche y las que usan la bicicleta como medio de transporte.

A través de las protestas contra la implementación de ciclovías en dos importantes avenidas de Zapopan y Guadalajara, se expone un conflicto entre el derecho a la movilidad urbana de ciclistas y los intereses de otros usuarios de la ciudad, como comerciantes, residentes y conductores de vehículos privados.

El fenómeno central es el cambio en la planificación y el diseño vial que, históricamente, ha privilegiado al automóvil como medio principal de transporte. Con la introducción de infraestructura ciclista, como las ciclovías, se busca fomentar un modelo de movilidad más inclusivo y sustentable que garantice el derecho a una movilidad segura para todos los ciudadanos, incluyendo peatones y ciclistas. Sin embargo, esta transformación no está exenta de oposición, pues implica reconfigurar las vialidades, eliminando espacios de estacionamiento y reduciendo carriles de circulación para coches. Esta situación genera resistencia, especialmente entre quienes sienten que sus intereses están siendo afectados, como los comerciantes que temen la pérdida de clientes debido a la reducción de estacionamientos cercanos a sus negocios o los residentes que ven incrementado el tráfico en sus calles.

Este conflicto revela la coexistencia de diversas formas de movilidad dentro del mismo espacio urbano, cada una buscando un lugar seguro y digno para operar. Mientras que las autoridades y colectivos ciclistas defienden la construcción de ciclovías como una estrategia para reducir el uso del automóvil, disminuir la contaminación y mejorar la calidad de vida, los opositores argumentan que estos proyectos no consideran las características específicas de las vialidades o las necesidades de la comunidad local.

3.1 Colonización del automóvil

En el año de 1898 llegó el primer automóvil privado a Guadalajara (CEIT ITESO, 2002); este número fue creciendo hasta llegar a 1´472,445 millones en el año 2016 de automóviles privados en el Área Metropolitana de Guadalajara (INEGI)[1]. Uno de los factores que incidieron en este proceso fueron las políticas públicas o acciones de gobierno que abrieron paso a fomentar este medio de transporte.

[1] Integrada por los Municipios de El Salto, Juanacatlán, Guadalajara, Tlajomulco de Zúñiga, Zapopan, Tonalá, Ixtlahuacán de los Membrillos y Zapotlanejo.

Por ejemplo, tenemos que en el año de 1948 la calle Juárez se amplía a cuatro carriles y en 1973 se construye la av. Federalismo con 6 carriles. Así fue como “las autoridades intentaron establecer planes de ordenamiento urbano para la ciudad con el fin de aliviar el problema del tráfico en las principales calles y avenidas” (Vázquez-Piombo, 2015).El día 28 de marzo de 1971 el periódico El informador publica en la portada y en la página 5-A que de acuerdo con el Departamento de Tránsito del Estado de Jalisco las bicicletas no pueden circular en un área de la zona centro de la ciudad de Guadalajara entre las 9 de la mañana y las 9 de la noche ya que es peligroso para las personas que andan en bici.

El 05 de abril del mismo año se publica en el mismo periódico una entrevista al director de tránsito del Estado de Jalisco Salvador Villaseñor menciona en una entrevista que “Guadalajara no es un pueblo chico, y como ciudad importante tienen que utilizar lo que las grandes urbes han experimentado y ha obtenido beneficios colectivos” (El Informador,1977).

Por otro lado, el desarrollo del transporte público ha sido mínimo. El número de camiones para pasajeros registrados en el Municipio de Guadalajara en el año de 1980 fue de 3,964 y para el año 2016 era de 4,188, un crecimiento de un 5%, en contraste con el número de vehículos privados que paso de 165,843 a 626,011, en el mismo periodo tuvo un crecimiento del 277%[2]. Esto no es fortuito, de acuerdo con ITDP México (2014) en su análisis “Invertir para movernos” que muestra el gasto de los fondos federales entre los años 2010 a 2013 en proyectos de movilidad en el área metropolitana de Guadalajara. Estos datos reflejan que el gasto en obras en infraestructura peatonal se limita al 1%, transporte público 10%, ciclista 3% por año, y en ocasiones ha sido de cero %. El gasto en infraestructura para coches va entre un 80 al 94% por año.

Así, las políticas públicas en la Área Metropolitana de Guadalajara fueron posicionando al automóvil privado como la forma de movilidad principal, la construcción de puentes y pasos a desnivel dejaban a un lado la inversión para mejoras al trasporte público o para el uso de la bicicleta. A esto agregamos que el tener un automóvil se vuelve un objeto de

[2] Datos obtenidos del registro de vehículos de motor en circulación del INEGI, http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/transporte/vehiculos.asp?s=est?c=13158

aspiraciones sociales, económicas y de poder.

> “la espiral imaginaria ha llevado a colocar al automóvil en un lugar central de sus relaciones sociales, reconociéndolo como un elemento necesario para la creación de vínculos sociales básicos …. dotándonos no sólo de un sentido de pertenencia sino también de una identidad” (Preciado-Robles, K. 2011)

El uso excesivo de vehículos privados trajo diversos problemas a la ciudad: el aumento de la contaminación del aire, de los congestiones viales, de la contaminación auditiva, la pérdida de espacios públicos por la construcción de infraestructura para el automóvil, como pasos de desnivel o puentes elevados y un mayor número de siniestros viales, muertes a causa de los vehículos motorizados, pérdida de la accesibilidad y monopolización de la calle por los autos, limitando su uso para ciclistas y peatones.

Hasta el 2007 existía poca infraestructura para el uso de la bicicleta en el Área metropolitana de Guadalajara (AMG). Existían solamente la ciclovía segregada de av. Laureles en el tramo de av. Parres Aries a Periférico en el Municipio de Zapopan y la ciclo banda en av. Chapultepec entre av. México y Av. Niños Héroes en el Municipio de Guadalajara, que estaba en mal estado ya que la traza ya no era visible. No se tenía ningún proyecto por parte de gobiernos para fomentar o garantizar la seguridad vial de las personas que usaban la bicicleta como medio de transporte. No se vislumbraba que este tema fuera algo que estuviera en la agenda social y política de la ciudad. El ciclismo urbano estaba en el olvido.

3.2 Acciones por el cambio

El 27 de junio del 2007 un grupo de jóvenes, hombres y mujeres, convocaron a un recorrido nocturno que se llamó Paseo Popular Nocturno En Bici. Tenía como objetivo “tener alternativas para la promoción del uso de la bici, que te recordaran como usuario del espacio público, que la bici tenía un lugar en la escena urbana” (Mario Delgado, entrevista 2016).

Este fue el inicio de un movimiento ciudadano que decidió realizar acciones para visibilizar a la bicicleta como una opción para mejorar la movilidad en la ciudad y dar alternativas para dejar de usar el coche. Desde entonces los grupos ciudadanos han realizado más que recorridos nocturnos en bicicleta, han diversificado el mensaje y sus canales de comunicación, realizando diversas acciones como manifestaciones, charlas, conferencias

en universidades y espacios públicos, publicación de investigaciones, actividades culturales y lúdicas, intervenciones callejeras (urbanismo táctico), activaciones como festivales callejeros y proyecciones de películas o documentales, talleres de aprendizaje de mecánica para bicicletas y para aprender a andar en bicicleta, elaboración de materiales informativos como revistas y programas de radio, campañas de educación vial, propuestas de cambios en leyes, reglamentos y programas de gobierno, así como la organización de foros y congresos.

Esa fue la semilla para que otras personas empezaran a organizarse para realizar otros recorridos o paseos en otros días y horas; y a otro tipo de actividades donde el tema del uso de la bicicleta como medio de transporte fue eje central. Se empezaron a formar grupos organizados que desde distintas posturas tocaban el tema de la movilidad, con la bicicleta como un eje común.

Basado en una investigación propia, desde el año 2018 se tienen ubicadas casi 100 organizaciones que trabajan en redes y participan en espacios junto con gobiernos Municipales y Estatal como en el Consejo Ciudadano de Movilidad no Motorizada del Municipio de Guadalajara y el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco. Además, el movimiento ciclista en Guadalajara está integrado por diversos actores de la sociedad que se han involucrado y sumado a las acciones como investigadores/as académicos, universidades, empresarios/as, reporteros/as, líderes de opinión, políticos/as, despachos técnicos locales, nacionales e internacionales y finalmente, se encuentra un grupo de personas que empezaron a participar en el tema de movilidad desde sociedad civil y/o instituciones y que se han incorporado a la función pública.

Los mensajes de este movimiento social se centran en la construcción de una ciudad para todas las personas y el derecho a una movilidad segura en las calles. construir ciudad entre todas las personas que vivimos en ella, es basarnos en los deseos, enfrentando una realidad que puede ser negativa o positiva desde su visión. Es sentirse parte de la ciudad y lo que esto puede incidir para hacer frente a esta realidad y actuar para un cambio de imaginario urbano

> “es la construcción de la representación social y cultural tanto individual como colectiva de una práctica social-cultural en un determinado espacio de un tipo de

cultura y que, a partir de la interacción, los significados y símbolos permean una territorialidad dada" (Torres, E. 2010).

De esta forma nos imaginamos dinámicas en las calles que son parte de lo que nos gustaría que fuera nuestro espacio cotidiano donde nos movemos.

Las acciones de los grupos o actores sociales abarcan tanto la incidencia social como la educación popular, para genera conocimiento colectivo y empoderar a la gente para empezar una acción o cambio desde la idea de que falta justicia ambiental en la ciudad, falta accesibilidad a espacios que en teoría son comunes o públicos o incidir en los gobiernos en los proyectos que realizan.

Desde la Constitución mexicana como habitantes de la ciudad tenemos derechos, por ejemplo, desde el artículo 1 refiere que no podemos ser discriminados/as por sexo, raza, religión, pero también el artículo 4 refiere que tenemos derecho a la inclusión e igualdad en la forma de trasladarnos. La bicicleta se convirtió en un símbolo que tomaron diversos colectivos y personas para buscar espacios seguros y dignos para circular, abanderando un discurso que cuestionaba la distribución de los espacios y de las inversiones en las calles, y que empoderó a un sector de la población para salir a las calles y reclamar una ciudad que parecía que los había olvidado.

Después de varios años de incidencia el concepto de desarrollo de la ciudad en temas de movilidad ha ido cambiando. Se posicionó el tema en los gobiernos que empezaron a modificar políticas de movilidad y a realizar acciones y/o proyectos que fomentaban el uso de la bicicleta como medio de transporte. Como punto de inicio se empezaron a construir ciclovías.

3.3 Y los cambios llegaron

En el año 2008 se construyó la ciclovía de av. Federalismo que cruza el centro del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). En el 2009 el gobierno del Estado de Jalisco invirtió cerca de 5 millones de pesos para realizar el Plan Maestro de Movilidad No Motorizada donde se plantean varias zonas peatonales y 1,220 km de ciclovías, entre ellas 380 km de una red primaria que cruzaría toda el Área Metropolitana de Guadalajara (Gobierno del Estado de Jalisco, 2010). Para inicios del año 2018 ya se cuenta con 111 km de ciclovías de acuerdo con la Dirección de movilidad no motorizada del Instituto de movilidad y transporte del Estado de Jalisco.

En diciembre del 2014 inicia el sistema de bicicleta pública con 860 bicicletas y que en el 2018 llegó a dos mil bicicletas que están operando en los Municipios de Guadalajara, Zapopan y Tlaquepaque; para el mes de abril del 2018 se realizaron 5 millones de viajes. En el 2017 se publica el manual de ciclismo urbano por el Gobierno del Estado de Jalisco. Además, se publica la Ley de Movilidad y transporte del Estado de Jalisco la cual aborda con mayor profundidad los derechos que tienen las personas que usan la bicicleta al circular por la ciudad. Se construye una red de ciclopuertos, inician campañas en medios y redes sociales donde se fomenta el uso de la bicicleta como medio de transporte y campañas de seguridad vial.

A mediados del año 2013 el Municipio de Zapopan anunció la construcción de la ciclovía de avenida Santa Margarita. La ciclovía se trazó por camellón y algunas cuadras se tuvieron que ensanchar redimensionando el espacio de circulación de los coches que tenían dos carriles de circulación y uno de estacionamiento (práctica que estaba prohibida). Con la nueva configuración de la avenida desaparece el espacio de estacionamiento en una zona donde existen muchos locales comerciales.

3.4 Y también la disputa

Esto dio pie a que se iniciara una serie de protestas afuera del palacio municipal de Zapopan y en la Avenida Santa Margarita por parte de algunas personas que vivían en la zona y que trabajaban en los negocios ubicados en la avenida. Algunos de los argumentos que aparecieron en los medios de comunicación y las pancartas que podían leerse en las manifestaciones eran

> “No estamos en contra de las ciclovías … el problema es que simplemente aquí no cabe, las medidas de esta vialidad son muy estrechas, ellos la quieren meter por la parte central demoliendo camellones y árboles que hemos cuidado durante 10 o 20 años y no vamos a permitirlo. Sabemos que una ciclovía por el centro simplemente no es viable” (González, E. 2013),

Se inició un proceso se socialización del proyecto por parte del Municipio de Zapopan con las personas que vivían en la zona, se realizaron varias reuniones entre personas que estaban en contra del proyecto con grupos del movimiento ciclista encabezados por

grupos universitarios que integran la Red Universitaria para la Movilidad (RUM). En entrevista con El Informador, Elton Osorio, integrante de la RUM, comentó:

> “Nos dimos cuenta de que la mayoría de los comerciantes que decían no a esto, realmente estaban desinformados, o les habían dicho mentiras. Buscamos que el proyecto siga adelante, que se corrijan las demandas legítimas de los comerciantes y de los ciudadanos, pero que no se deje a una lucha o jaloneo político que a final de cuentas es un proyecto que nació ciudadano” (El Informador, 2013).

Como antecedente, el 10 de enero del año de 2011 las organizaciones ciudadanas BiciTec, Ciudad para todos y GDL en bici convocaron a la construcción de la ciclovía ciudadana en un tramo de dicha avenida (Carfreegdl. 2011). En un día pintaron una ciclo banda, cajas bici, instalaron señalética vertical que informa de la existencia de una ciclovía de 2.5 km en los dos sentidos de la avenida y dos meses después la secretaria de movilidad del Estado de Jalisco la intervino para validarla pintando la ciclovía e instalando señalética vertical. (Eufracio, J. 2018).

Otro ejemplo es la ciclovía Colonia Jardines del Bosque. En noviembre del 2016 por la implementación del sistema de bicicleta pública en la Colonia Jardines el bosque en el Municipio de Guadalajara se empieza a pintar señalética vertical e instalar señalética horizontal donde se informaba que los carriles de las calles secundarias y de la avenida Las Rosas era prioridad ciclista. Y en avenida Tonantzin entre avenida Las Rosas y avenida Lázaro Cárdenas se plantea la construcción de una ciclovía segregada lo cual implicaba quitar un carril de circulación (dejando uno de circulación y uno de estacionamiento) en un tramo de 3 cuadras.

Esto desató varias quejas de algunas personas que vivían en la zona en contra de la ciclovía, “de repente un día amaneció un ciclopuerto en una calle que para nosotros es complicada, después aparecieron otros dos y nunca avisan nada, entonces tenemos un problema muy grande de vialidad” (Rubio, C. 2016) y “nadie quiere la ciclovía porque somos adultos mayores los que vivimos aquí y nadie anda en bicicleta” (Cárdenas, J. 2017).

Las y los vecinos se organizaron y solicitaron reuniones con el Gobierno del Estado de Jalisco que era el encargado del proyecto. En algunas estuvieron representantes de organizaciones ciclistas que argumentaban a favor de la ciclovía

> "Vecinos defienden ese espacio como si fuera suyo, pero no lo es, cualquier persona de la ciudad puede opinar sobre lo público. En este caso, ese espacio es público, entonces si se democratiza para infraestructura ciclista para garantizar la seguridad de los ciclistas, lo vemos positivo" (Cárdenas, J. 2017).

Finalmente se modificó el proyecto de avenida Tonantzin y quedaron dos carriles de circulación, uno donde se da prioridad a la bicicleta de circulación. Dos ejemplos más son el caso de la ciclovía de la avenida Esteban Loera (Municipio de Guadalajara) y el proyecto de ciclovía Av. Guadalupe y Niños Héroes. En el primer caso**,** la ciclovía se construyó, pero solo se dejó una cuadra sin ciclovía a la altura del Mercado del mar ya que los comerciantes se opusieron y realizaron manifestaciones para impedir los trabajos en dicha zona. Uno de los vecinos narra para un reportaje en el periódico

> "Estamos en una zona muy comercial y la verdad seremos afectados con más tráfico … no es que estemos en contra de la ciclovía, pero queremos que se mueva a la Calle 30 o a la 40 … pasan seis rutas de camión … nos robarían un carril … entonces nos quedaría sólo uno y sería un caos vial, va a haber más accidentes y smog". (Rubio, C. 2016)

En el proyecto de ciclovía de avenida Guadalupe y Niños Héroes (Municipios de Guadalajara y Zapopan), al enterarse del proyecto, todavía no se ha iniciado la construcción, la postura del presidente de colonos de la colonia Lafayette fue en contra. "No me pidas a cajón o con calzador (una ciclovía) en las vías donde va el transporte público y los vehículos, es una estupidez, eso es lo que están provocando, es un problema grave, están motivando que la Ciudad se vaya al caos" (Compton 2016),

En el año 2015 el gobierno del Estado de Jalisco anuncia el programa de vías ciclistas (provici) donde se anuncia la construcción de 40 kilómetros de ciclovías. En agosto del 2016 el Gobierno del Estado de Jalisco empieza la construcción de la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán, una de las principales avenidas que une al Municipio de Guadalajara con Tlaquepaque. El diseño de la avenida de seis carriles (cuatro para circulación de vehículos y dos de estacionamiento en algunos tramos) pasa a ser cuatro

carriles de circulación y una ciclovía segregada en ambos sentidos de la vialidad. Esto generó que a finales del mes de noviembre un grupo de personas que vivían en las colonias aledañas a la avenida Marcelino García Barragán empezaran una serie de manifestaciones para detener la construcción de la ciclovía.

Por varias semanas cerraron la circulación por momentos de vehículos en el cruce de avenida Marcelino García Barragán y Calzada Olímpica solicitando el retiro de la ciclovía que llevaba un 70% de avances. Algunas de las notas periodísticas que aparecieron dan cuenta del grado de conflictividad del proyecto.

> "Los manifestantes aseguran que la obra afecta la movilidad en la zona y que la ciclovía es poco utilizada. Advierten a las autoridades que de no quitar la ciclovía de lunes a martes cerrarán la vialidad, además son apoyados por los choferes de las rutas afectadas por dicha obra" (NTR Guadalajara, 2016).

Ante esto, colectivos ciclistas publican el 24 de noviembre del 2016 un pronunciamiento sobre el derecho a la ciudad, la seguridad vial, la desigualdad y los problemas medio ambientales.

> "El circular de forma segura y con la infraestructura ciclista adecuada para ello, como ciclovías y señalética en las calles de la ciudad es un derecho de las personas que optan por la bicicleta como medio de transporte en su vida cotidiana" (Colectivos Ciclistas 2016).

Las y los vecinos realizaron varias reuniones con el Gobierno del Estado y al no tener respuesta y bajo el argumento de que la Dirección de movilidad no motorizada del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco no tenía argumentos técnicos para parar la obra, el 06 de diciembre ingresan 2,600 firmas al Instituto de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco (IEPC Jalisco) para solicitar una consulta popular sobre la ciclovía. Al realizar todos los trámites administrativos y de forma en el IEPC Jalisco el día 11 de mayo del 2016 se aprueba la consulta promovida por una parte de las personas vecinas con la pregunta "¿Debe permanecer la ciclovía en el Boulevard General Marcelino García Barragán?: Si debe o No debe" para realizarse el día 09 de junio del 2017.

Ese mismo día los colectivos GDL en bici, Bicicleta Blanca y Femibici ingresan una queja ante la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Jalisco (CEDH Jalisco) al IPEC Jalisco por aprobar la consulta popular argumentando que el artículo 387 del Código

Electoral y de Participación Social del Estado de Jalisco el párrafo 2 menciona que “ninguno de los instrumentos de participación social podrá utilizarse para disminuir o revocar el reconocimiento o ampliación de derechos humanos” (Congreso del Estado de Jalisco, 2008).

Esto inició un proceso de acciones desde tres frentes: el grupo de personas que promovieron la consulta dando sus razones sobre por qué se debería quitar la ciclovía, colectivos ciclistas con aliados dando sus razones de por qué debería permanecer la ciclovía y otro grupo de colectivos haciendo un proceso legal ante diversas instituciones con el argumento de que los derechos no pueden ser puestos a consulta popular.

El grupo de vecinos contra la ciclovía fue integrado por personas que vivían en las colonias Obrera, Unidad Modelo, Olímpica, Universitaria, Rancho Blanco (Guadalajara), Quinta Velarde, Atlas, Bosque de Boulevard, Jardines del Rosario, el Rosario, Rancho Blanco (Tlaquepaque), San Carlos, Patronato de la habitación 1 (González Gallo) representados por el vecino Sahagún Neri, los cuales realizaron una campaña de entrega de papeles para llamar a votar a las personas por el NO debe permanecer la ciclovía en esas colonias.

El grupo de ciclistas y aliados a favor de la ciclovía se conformó por 45 colectivos ciclistas y diversas organizaciones que iniciaron una campaña que se llamó #SíaLaCiclovía.Esta campaña incluyó diversas actividades como charlas públicas (con especialistas y medios de comunicación), rodadas en apoyo, videos, campañas en redes sociales y actividades lúdicas para difundir un mensaje a favor de la ciclovía.

Finalmente, el grupo de colectivos que impulsaron la estrategia legal estuvo conformado por GDL en bici, Femibici y Bicicleta blanca, quienes ingresaron una queja ante la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Jalisco (CEDH Jalisco) y un recurso de revisión al IEPC Jalisco sobre la procedencia de la consulta.

En el caso la queja en la CEDH de Jalisco, el proceso se llevó a cabo con el objetivo de que se investigaran todas y cada una de las presuntas violaciones a los derechos humanos que se acreditaran, que se dictaran las medidas precautorias o cautelares correspondientes para que se evitara la consulta popular y que se realizaran recomendaciones al IEPC Jalisco para evitar nuevas consultas con este tema.

La queja se sustentó en los derechos que se mencionan en la Ley de movilidad y transporte del Estado en los artículos siguientes. Artículo 6º, “el ordenamiento y regulación de la movilidad y transporte tiene como principal finalidad la satisfacción de las necesidades sociales, garantizando la integridad y el respeto a la persona, a su movilidad”. Artículo 8º, “se otorgará el derecho de preferencia a los peatones, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, ciclistas y los usuarios del transporte público, quienes gozarán de preferencia sobre los vehículos en todos los cruceros o zonas de paso peatonal” y el Artículo 12, “de igual manera, los ciclistas tienen derecho a una movilidad segura y preferencial antes que el transporte público … disponer de vías de circulación exclusivas” (Congreso del Estado de Jalisco, 2013).

La queja fue ingresada el 11 de mayo del 2018 y tuvo respuesta por la CEDH Jalisco el día 06 de julio del mismo año con la resolución de que la Comisión era incompetente para dar una resolución por ser un tema electoral ya que la queja se basaba en un párrafo del Código Electoral y de Participación Social del Estado de Jalisco.

Con respecto al recurso de revisión al IEPC Jalisco, se ingresó el 11 de mayo del 2018, ante los acuerdos tomados de procedencia de la consulta popular por parte de la Comisión de participación ciudadana y de participación social del IEPC Jalisco argumentando que dicha consulta estaba disminuyendo los derechos a una movilidad segura de acuerdo con el artículo 31 de la Ley de movilidad, seguridad vial y transporte del Estado de Jalisco,

> “Derechos de las personas usuarias de vehículos para la movilidad activa. Las personas ciclistas … tendrán derecho a: Contar con vías de circulación suficientes, seguras e interconectadas y disfrutar del uso exclusivo, preferencial o compartido que la autoridad determine, a través de infraestructura ciclista en sus diferentes tipos de configuración, así como una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas” (Congreso del Estado de Jalisco, 2013).

Se solicitaba mayor análisis para la procedencia de la consulta. El 24 de mayo se vuelve a ingresar un nuevo recurso de revisión para su análisis bajo el artículo 387 del código de Código Electoral y de Participación Social del Estado de Jalisco.

Finalmente se rechazan los recursos de revisión argumentando que la consulta no era vinculante y que por eso no afectaría derechos humanos. Se mencionó que la ciudadanía tenía derecho a la participación social por medio de este mecanismo a los temas que vean convenientes como el caso de decidir qué hacer con su entorno en la ciudad.

Esto dio paso a solicitar un amparo indirecto por parte de GDL en bici movilidad sustentable A.C. en el juzgado séptimo en materia administrativa y de trabajo del Estado de Jalisco ante la consulta popular aceptada por el IEPC Jalisco el 16 de junio del 2017. El 19 de junio el juzgado séptimo da respuesta que desecha la solitud de amparo debido a que no ve que de manera directa se afecten los derechos de la parte quejosa con la consulta y no se cumple un interés jurídico ni legitimo sino un mejor interés simple.

El 19 de junio se ingresa un recurso de revisión al fallo argumentando una falta de análisis casuístico de todos los actos reclamados y la existencia de interés legítimo respecto de la realización de la consulta popular por tratarse de derechos fundamentales, cuya posible afectación es protegida por la Carta Magna, los Instrumentos Internacionales y la propia legislación de la materia.

El 05 de octubre del 2017 el quinto tribunal en materia administrativa del tercer circuito por unanimidad de votos de los magistrados da fundado el recurso de queja de la resolución y solicita al juzgado se siga con el recurso de amparo ante la consulta popular. Finalmente, el juzgado da por terminado el proceso al haber pasado ya la fecha de la consulta el 09 de julio del 2017. Vale la pena señalar que el 16 de junio la Comisión Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED) emite una carta al IPEC Jalisco donde menciona “al realizar la consulta ciudadana en el caso de la ciclovía, en su determinación no aplique un criterio de regresividad en el reconocimiento de un derecho garantizado por ese Estado, como lo es, el de la movilidad”.

Al seguir el proceso de la consulta, se inició un debate público entre las personas que promovieron la consulta, gobiernos, grupos ciudadanos que impulsan la movilidad en bicicleta y una parte de la sociedad sobre los problemas que actualmente se tienen en la ciudad relacionados con la movilidad, el uso del vehículo privado y las externalidades que provoca. Se debatió sobre las nuevas políticas públicas que tiene el gobierno para impulsar una movilidad sustentable y la forma de socializar los proyectos. También se habló del derecho a la ciudad que tienen las personas y el alcance de este concepto en

las leyes y reglamentos de construcción de la ciudad, así como la participación ciudadana y la visión que tiene la sociedad sobre la accesibilidad a la ciudad.

EL IEPC Jalisco organizó dos espacios de diálogo entre los actores en contra y a favor de la ciclovía, el primero difundido por las redes sociales del IPEC Jalisco y el segundo televisado por señal abierta en canal 44 de la Universidad de Guadalajara. Para el debate televisado se elaboraron posturas con cinco representantes que se registraron por parte de la comunidad vecinal que promovieron la consulta y cinco personas de los colectivos a favor de la ciclovía. Los principales argumentos a favor y en contra utilizados en el debate:

NO debe permanecer

1. La ciclovía viola el reglamento de imagen urbana de Guadalajara, además, el libre tránsito implica que no debe haber exclusividad para nadie, según la Constitución.
2. La construcción de la ciclovía no se consultó ni se socializó con los vecinos que ahora son los afectados.
3. La mala planeación de la ciclovía pone en peligro a sus usuarios, a personas con alguna discapacidad, adultos mayores, y peatones, sobre todo, en las paradas del camión.
4. La ciclovía provoca afectaciones a la calidad de vida, al comercio y aumenta el tiempo de traslados; provoca estrés y contaminación.
5. La ciclovía ha provocado aumento de accidentes, robos y atropellamientos afectando a peatones, ciclistas y automovilistas: nula presencia de SEMOV.
6. Debe anteponerse el bienestar social, de salud y económico, antes que cualquier obra pública.
7. La ciclovía dificulta la movilidad de los vehículos de emergencia.
8. Es una ciclovía que no tienen continuidad y que no cumple con los objetivos que planteó la SEMOV en cuanto a tráfico vehicular, resolución de problemas en intersecciones y redistribución de vialidad para ciclistas y peatones.
9. Afecta a los usuarios del transporte público y obstaculiza el acceso para subir o bajar del camión
10. Los ciclistas tienen derechos y no obligaciones económico-administrativas.

SI debe permanecer

1. Exigimos al gobierno condiciones óptimas para movilidad de todas las personas.
2. Esta ciclovía es el triunfo de una larga lucha ciudadana.
3. Estamos cambiando el rumbo de la movilidad en esta ciudad.
4. Se está beneficiando a más de 30,000 estudiantes.
5. Ofrece condiciones seguras que incentivan el transporte en bicicleta.
6. Cubre de manera irremplazable una zona estratégica para el transporte eficiente en bicicleta.
7. Es pieza clave para los beneficios del transporte combinado.
8. Es una vacuna contra las enfermedades que causan los automóviles.
9. Es punta de lanza para la movilidad sustentable.
10. Es una transformación del espacio público para el beneficio de toda la zona metropolitana.

El cual se elaboró una imagen que se difundió ampliamente en medios de comunicación (Instituto electoral y de participación ciudadana, 2018).

Diversos actores de peso también se posicionaron frente a este debate. Por ejemplo, el Gobernador del Estado de Jalisco Aristóteles Sandoval y Enrique Alfaro, presidente Municipal de Guadalajara, hicieron pública su postura en torno a la consulta y la ciclovía. Sandoval apoyó la postura de los colectivos ciclistas y declaró.

> "… la Ciclovía … llegaron para quedarse … los derechos de los ciclistas no se consultan, se hacen valer. (…) la apuesta es el poder fomentar un modelo de movilidad integral por lo que no se ve viable la visión de dar preferencia al automóvil que ha provocado que la ciudad sea colapsada con tráfico y embotellamiento" (Milenio, 2017).

Enrique Alfaro, también respaldó la construcción de la ciclovía argumentando: "Queremos quitar espacio a los coches, queremos ganar espacio para la gente, para una movilidad sustentable, que tenga futuro ... para construir la infraestructura que la ciudad demanda para recuperar nuestra calidad de vida" (Milenio, 2017).

Finalmente, el día 9 de julio se realizó la consulta con la participación de 22 mil 142 personas, de las cuales 17 mil 274 votaron por "SI debe permanecer "y 4 mil 868 eligieron "No debe permanecer". Eso significó un 78% de apoyo a la ciclovía y un 22% en contra. De estas personas participaron 11 mil 629 personas residentes de las colonias que

promovieron la consulta, un 52 % del total que fueron a emitir su opinión. De estas, 7 mil 453 votaron por “SI debe permanecer” y 4 mil 176 eligieron “No debe permanecer”. Es decir, un 64 % apoyó a la ciclovía y un 36 % estuvo en contra (Hernández. 2017)

La consulta pública visibilizó aún más la diversidad de formas de movernos en la ciudad, cómo la vivimos y las características que tienen sus habitantes, cómo la reconocemos, desde nuestra realidad, a partir de las dinámicas cotidianas. Esto genera sentimientos o percepciones que van desde la desigualdad por la falta de espacios hasta de una apropiación casi única del espacio y que da paso a un sentimiento de agresión cuando algo cambia o se modifica en el mismo a pesar de reconocer que se pierden privilegios de unos para ganar derechos de otros.

En el imaginario de las personas se fue formando la idea de que las vialidades eran solo para el uso de vehículos motorizados. Esto se puede entender ya que “el espacio es producto de prácticas, las identidades espaciales se constituyen de manera relacional”; (Massey D. 2014), al solo invertir y desarrollar un medio de transporte como el coche, las personas que vivimos en la ciudad nos hacemos a la idea de que las vialidades no son para otros medios de transporte no motorizado como la bicicleta. Construir ciclovías se percibe como algo negativo que afecta, ya que en ocasiones se piensa que la bicicleta debería ser solo en parques y los domingos, relacionándola solo para uso recreativo o lúdico.

Cuando inició el movimiento ciclista se cuestionó desde lo político y social los viejos imaginarios del uso de las calles, se posicionó que las bicicletas son también otro medio de transporte y que son un vehículo más en las calles, con los mismos derechos en las vías. De esa forma empezaron a proponer la construcción de ciclovías en las zonas de circulación de vehículos. La demanda era que se democratizara el espacio para todos los medios de transporte y se compartieran las calles y avenidas, con base al derecho a que también la bicicleta debía circular en espacios seguros. Después de varios años los gobiernos cambiaron sus políticas públicas para dar paso a que se cumpliera lo que solicitaba una parte de la sociedad que vive en esta ciudad. Sin embargo, otro sector de la población empezó a organizarse y hacer pública su postura de que la construcción de ciclovías estaba violentando las dinámicas que por años habían tenido: “No deben estar en vialidades ya establecidas”, “no debe haber exclusividad para nadie en las calles”, “se está quitando un carril destinado para abrirle tráfico al coche”, “dificulta la movilidad de

los vehículos". Se puede identificar un sentimiento de agresión al uso del espacio donde se les "roba" un lugar.

Pero también se visibilizó el sentir de las personas que usan la bicicleta, que argumentaban que la ciudad es para todas y todos, que moverse por la ciudad, en el espacio público les da un sentido de pertenencia y que esa infraestructura garantiza una movilidad segura e incluyente. Se abrió el tema de mejoras a la movilidad peatonal y un medio ambiente menos contaminado.

En el proceso de debate de la consulta pública de la ciclovía se identificaron puntos en común entre grupos, que no necesariamente son antagonistas, pues los dos buscan mejorar las condiciones actuales y solucionar los problemas de movilidad que tienen la ciudad, cada uno desde su visión. El grupo que no quiere la ciclovía argumentaba que no estaban en contra de los ciclistas sino de la forma como se planea la ciudad por parte del gobierno. Los dos grupos se reconocen con derecho a la ciudad, a tener espacios seguros y accesibles, es un punto en común entre ambos. Como señala Borja "El espacio público expresa la democracia en su dimensión territorial. Es el espacio de uso colectivo. Es el ámbito en el que los ciudadanos pueden (o debieran) sentirse como tales, libres e iguales" (Borja, J. 2014).

Las personas que viven en la ciudad, sin importar cómo se mueven, cómo viven o sus cotidianidades empiezan a darse cuenta de que todas las personas tienen derecho a estar, sentir y vivir. Esto abre nuevas dinámicas para relacionarnos y para opinar sobre cómo el gobierno planea y/o realiza obras, el diálogo es parte importante de la construcción de la ciudad. En su posicionamiento de cierre, tras conocer los resultados de la consulta, los colectivos ciclistas declararon.

> "Hoy dimos un paso por una ciudad incluyente e igualitaria, una ciudad que mira al futuro y busca un cambio de paradigma hacia uno de desarrollo sustentable, amigable con el medio ambiente. A las y los vecinos que solicitaron la consulta y se opusieron a la ciclovía les decimos que buscamos lo mismo, una mejor movilidad en la ciudad. Y esperamos vernos en un frente común por calles seguras e incluyentes para todas las personas" (Colectivos a favor de la ciclovía, 2017).

Capítulo 4 Narrativas en conflicto

El conflicto territorial en la construcción de la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán (MGB) fue un escenario para comprender las tensiones contemporáneas en la disputa por el espacio público urbano (territorio), desde las dimensiones del derecho a la movilidad urbana y la construcción de paz territorial.

Para abordar el conflicto se adoptó una metodología cualitativa para comprender sentidos, argumentos y relaciones de poder que estructuran el conflicto en torno a la ciclovía. El análisis, las narrativas de actores a favor y en contra, se aborda desde lo interpretativo, situado y relacional, se busca captar significados.

4.1 Fuentes de análisis

El análisis narrativo se aplica a tres fuentes: notas de medios, a una mesa de diálogo y un debate público, para construir un conjunto de categorías que ayuden a las representaciones del territorio, derechos reivindicados, tensiones y polarización, así como para comprender qué relatos se legitiman y, cómo se disputan.

Las notas de medios, entre 2016 y 2017, fueron seleccionadas por su relevancia para el seguimiento del conflicto. Estas notas ofrecieron una fuente que permitió explorar la construcción de narrativas en la esfera pública. Ver anexo 1.

La mesa de diálogo, organizado por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC), es donde se encontraron narrativas concretas. Este material es la transcripción de la mesa de diálogo convocada como espacio alternativo de encuentro entre actores, anterior al debate formal. Se caracterizo por una dinámica más deliberativa, en la que emergieron elementos de negociación, reconocimiento parcial y exploración de alternativas. Ver anexo 2.

El debate público, organizado también por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC), que se transmitió por la televisión por canal 44 de la Universidad de Guadalajara, donde se condenso la controversia es una síntesis de las narrativas y contra narrativas. Esta transcripción reunió intervenciones de representantes de colectivos ciclistas y vecinos/as, lo que permitió observar la confrontación directa de narrativas. Ver anexo 3

4.2 Actores

- Defensores de la ciclovía: integrados por colectivos ciclistas, organizaciones de movilidad sustentable, académicos y estudiantes universitarios.
- Opositores al proyecto: conformados por comerciantes y vecinos/as de colonias aledañas.
- Instituciones y autoridades: Del gobierno Estatal, Municipal y organizaciones como el IEPC y la comisión Estatal de derechos humanos.

4.3 Momentos clave

El proceso puede sintetizarse en los siguientes hitos:

1. Inicio de las obras en 2016, a finales de ese mismo año se conforma grupo ciudadano de opositores a la ciclovía, realizan protestas en la avenida y solicitan una consulta ciudadana ante el IEPC.
2. A inicios del 2017 los colectivos ciclistas inician un proceso de defensa de las ciclovías mediante varias acciones mediáticas, jurídicas y de actividades en las vialidades.
3. Entre abril y junio del 2017 se realizan reuniones entre colectivos ciclistas y el grupo ciudadano opositor a la ciclovía, además se realiza una mesa de diálogo y un debate organizados por el IEPC.
4. En julio del 2017 se realizar la consulta ciudadana del IEPC.

El análisis se apoya en como las narrativas son la arquitectura del conflicto territorial. “Las narrativas estructuradas organizan experiencias, justifican posiciones y orientan acciones” (Hamui, 2011) y “el paisaje narrativo (raíces, troncos y ramas) ubica memorias, marcos y prácticas” (IFIT, 2021). Los derechos es la tensión en la movilidad urbana y la paz territorial la que reconoce puntos en común desde el reconocimiento.

Aplicar un enfoque narrativo en este caso tiene al menos tres ventajas. Captar la complejidad social que permite considerar la multiplicidad de voces y experiencias, evitando reducir el conflicto a un enfrentamiento binario. Revelar marcos simbólicos que ayuda a identificar valores, creencias y emociones que sustentan las posiciones. Reconocer las narrativas en disputa donde es posible encontrar elementos de conexión que faciliten la construcción de acuerdos.

El primer paso fue realizar un análisis en Atlas.ti, para identificar palabras de entrada en el análisis narrativo. Se identifico qué palabras dominan en las discusiones, ya sea de forma directa o que hacen referencias a términos que comparten actores con posiciones distintas para ubicar conceptos que funcionan como ejes articuladores del conflicto. Esto da un arranque de términos-puente, primeros códigos y palabras ancla.

Actores clave
1. Colectivos
2. Vecinos/as
3. Gobierno
4. Usuarios/as
5. Universidades
6. Automovilistas
7. Estudiantes

Conflicto
1. Derechos
2. Planeación
3. Consenso
4. Congestionamiento
5. Imposición
6. Desigualdad
7. Inconformidades

Territorio
1. Seguridad
2. Derechos
3. Movilidad
4. Inclusión
5. Accesibilidad
6. Estacionamiento
7. Diseño

Elementos clave
1. Planificación
2. Visiones
3. Conflicto
4. Prioridades
5. Inadecuada
6. Infraestructura
7. Derechos

Narrativas de movilidad
1. Infraestructura
2. Derechos
3. Social
4. Colectiva
5. Congestionamiento
6. Intereses
7. Tensión

Narrativas sociales
1. Seguridad
2. Movilidad
3. Derechos
4. Inseguridad
5. Comunidad
6. Sustentable
7. Conflicto

Percepción de la movilidad
1. Dependencia
2. Segura
3. Limitada
4. Oportunidades
5. Vehicular
6. Polarización
7. Opciones

Enfoque de paz
1. Participación
2. Colaboración
3. Dialogo
4. inclusión
5. Empatía
6. Derechos
7. Soluciones

Estrategias de paz
1. Planificación
2. Comunitaria
3. Consulta
4. Derechos
5. Inclusivo
6. Dialogo
7. Participativo

Transformación de conflictos
1. Interacción
2. Vecinal
3. Beneficios
4. Comunes
5. Argumentación

4.4 Categorías de análisis

La identificación de palabras realizado y la organización de términos en bloques funciona como un enlace entre el material de análisis y da pie a elaboración de categorías de investigación. Al identificar qué palabras dominan las narrativas y cuáles son compartidos por actores con posiciones distintas, es posible ubicar términos (derechos, seguridad, movilidad, planificación, inclusión, congestión, participación, diálogo) que condensan tensiones del conflicto y del conflicto territorial (disputa por el uso y sentido del territorio), pero también aspiraciones asociadas a la paz territorial (colaboración, soluciones, reconocimiento, beneficios comunes) y el abordaje al derecho a la movilidad urbana (accesibilidad, seguridad, oportunidades, opciones de movilidad).

Los primeros códigos permiten articular el análisis narrativo con el marco teórico, mostrando cómo la narrativa de las/los actores se entrelazan en la disputa por el territorio, las formas de gestionar el conflicto y las reivindicaciones del derecho a moverse de manera segura, justa y digna en la ciudad.

Conflicto

Cada una de las siguientes palabras nombra el conflicto:
Derecho/s, Planeación, Imposición, Desigualdad, Inconformidad, Prioridad, Inadecuada, Intereses, Inseguridad, Dependencia, Limitada.

Conflicto territorial

Las palabras que expresan el conflicto territorial:
Derecho/s, Planeación, Congestionamiento, Desigualdad, Seguridad, Movilidad, Inclusión, Accesibilidad, Estacionamiento, Diseño, Visiones, Prioridad, Infraestructura, Inseguridad, Sustentable, Opciones.

Paz territorial

Las palabras que se relacionan con la paz territorial:

Derecho/s, Planeación, Consenso, Seguridad, Movilidad, Inclusión, Accesibilidad, Diseño, Planificación, Infraestructura, Social, Colectiva, Comunidad, Sustentable, Oportunidades.

Derecho a la movilidad

Las palabras que expresan el derecho a la movilidad:
Derecho/s, Planeación, Seguridad, Inclusión, Accesibilidad, Diseño, Infraestructura, Colectiva, Sustentable.

4.5 Síntesis de narrativas

A partir de la clasificación por familias de palabras en las categorías, se realizó un análisis de los tres insumos donde se identificaron las narrativas más recurrentes que se integraron en una tabla, ver anexo 4. Después se depuraron en las más significativas, esto permite ver cómo se distribuyen los sentidos en disputa entre actores, facilita la triangulación entre fuentes, y ayuda identificar los cruces para el análisis narrativo.

Narrativas a favor de la ciclovía

- “Gracias a la ciclovía… puedo recorrer desde Tlaquepaque hasta … donde todos los medios de transporte tengan cabida, no solamente el automóvil.”
- “Soy vecino… gracias a [la ciclovía] comencé a utilizar la bicicleta… los invito a votar por una movilidad sustentable e incluyente.”
- “Queremos una ciudad más humana, una ciudad con aire más limpio y donde todos los medios de transporte tengan cabida.”
- “Los ciclistas buscan concientizar… de que la ciudad… necesita transporte público de calidad y menos automóviles contaminando.”
- “Ciclistas rodarán a favor de la infraestructura ciclista… buscando una ciudad con transporte público de calidad y menos automóviles contaminando.”
- “Debemos explicarle a la ciudadanía de la importancia de esto… el chiste es pensar en todos y no sólo en un medio de transporte.”
- “Hemos luchado por años por una ciudad más humana.”
- “Representamos una lucha ciudadana por la movilidad.”

- “Es importante repensar la movilidad de la ciudad… incluir un transporte público de calidad… sin transformar la movilidad de la ciudad difícilmente vamos a poder crecer como sociedad.”
- “No hay argumentos técnicos para retirar la ciclovía… está sustentada en seguridad vial.”
- “Las ciclovías no son una ocurrencia, sino una solución al problema histórico de movilidad y a la necesidad de cambiar el paradigma.”
- “Defendemos la infraestructura ciclista como parte del derecho humano a la movilidad segura.”
- “La ciudad es de todos y debe transformarse… hacia una ciudad más amable, donde podamos movernos de manera segura.”
- “La ciclovía es el esfuerzo de una larga lucha ciudadana… no es por la bondad del gobierno en turno.”
- “Vivimos en una ciudad con conflictos … entran 300–400 autos al día al parque vehicular… las calles no van a dar abasto (por eso hay que cambiar el modelo).”

Narrativas en contra de la ciclovía

- “Esta ciclovía jamás tuvo una consulta… es muy peligrosa para … por lo que solicitamos que se retire.”
- “También estamos de acuerdo que usen la bicicleta, pero en lugares donde no las queremos … por tanto problema que están causando.”
- “La ciclovía no garantiza seguridad… hay accidentes y riesgos para todos.”
- “La única opción que tuvimos fue la consulta ciudadana, puesto que no hubo respuesta de las autoridades.”
- “Esta ciclovía definitivamente es muy peligrosa para los estudiantes, peatones, ciclistas y automovilistas.”
- “Imagínense cruzar por la avenida Marcelino … es imposible cruzar a pie esa avenida.”

- “Mi postura de no a la ciclovía es porque ha alterado el flujo… y también por los ciclistas ya que realmente no le bajan la velocidad.”
- “Esta vialidad, esta ciclovía no tiene continuidad, no le sirve a la ciudadanía… hay robos a carros estacionados, celulares, carteras”
- “No estamos en contra de la bicicleta… pero aquí usuarios del camión corren grave peligro al subir y bajar.”
- “Tenemos tráfico y un transporte deficiente.”
- “Lo que discutimos hoy tiene que ver con una mala planeación urbana.”
- “Esto no tiene por qué resolverlo el gobierno… no queremos que alguien más decida por nosotros el rumbo de esta ciudad.”
- “Es la primera consulta ciudadana en Jalisco… debemos ser escuchados y tomados en cuenta por nuestras autoridades.”
- “Pedimos retirar el transporte de carga… pedimos agentes viales… y no lo hicieron.”
- “Pedimos banquetas amplias y seguras para nuestros adultos mayores.”
- “Faltó criterio… pusieron a consulta infraestructura que supuestamente resguarda y garantiza el derecho a moverse de forma segura.”
- “Nuestra calidad de vida ha cambiado… tantos accidentes, choques y atropellados.”
- “Nosotros somos la voz de nuestros vecinos que constantemente manifiestan su inconformidad.”
- “No hubo socialización adecuada ni estudios previos suficientes; fue una imposición y una mala planeación.”

4.6 Narrativas por categorías

Conflicto

A favor

- “Las ciclovías no son una ocurrencia, sino una solución al problema histórico de movilidad y a la necesidad de cambiar el paradigma.”
- “Vivimos en una ciudad con conflictos… entran 300–400 autos al día al parque vehicular… las calles no van a dar abasto (por eso hay que cambiar el modelo).”
- “La mayoría … avalaron la ciclovía en consulta.”
- “Hemos luchado por años por una ciudad más humana.”
- “La ciclovía es el esfuerzo de una larga lucha ciudadana… no es por la bondad del gobierno en turno.”
- Ciclistas rodarán a favor de la infraestructura ciclista… buscando una ciudad con transporte público de calidad y menos automóviles contaminando.”
- “Exigimos que se reanude y concluya la ciclovía con la totalidad del presupuesto asignado.”
- “Debemos explicarle a la ciudadanía la importancia… el chiste es pensar en todos y no sólo en un medio de transporte.”

En contra

- “Nuestra calidad de vida ha cambiado… tantos accidentes, choques y atropellados.”
- “Mi postura de no a la ciclovía es porque ha alterado el flujo…”
- “Tenemos tráfico y un transporte deficiente.”
- “No hubo socialización adecuada ni estudios previos suficientes; fue una imposición y una mala planeación.”
- “La única opción que tuvimos fue la consulta ciudadana, puesto que no hubo respuesta de las autoridades.”
- “No estamos en contra de la bicicleta, pero en este tramo causa tanto problema…”
- “Nosotros somos la voz de nuestros vecinos que constantemente manifiestan su inconformidad.”

- “Esto no tiene por qué resolverlo el gobierno… no queremos que alguien más decida por nosotros el rumbo de esta ciudad.”
- “Es imposible cruzar a pie esa avenida.”

Las frases colocan a la ciclovía como respuesta a un problema estructural de la movilidad urbana (congestión, más coches, inseguridad vial). Como un problema en el deterioro de la vida cotidiana de las personas que viven en su entorno. Aquí chocan dos visiones, los problemas de la movilidad desde la hegemonía del auto; una obra con mala planeación que altera las dinámicas de la calle centrando al coche como el actor principal. Una narrativa de un problema que nombra visiones distintas de la ciudad.

Se disputa la legitimidad: legitimidad social (movimientos sociales y derechos) contra legitimidad procedimental (información y participación previa). La obra es a la vez símbolo de derecho y símbolo de mala planeación. Y la calle se convierte en el escenario de manifestaciones (rodadas y cierre de la misma).

La tensión escala cuando se da narrativamente el choque de derechos, por un lado, se habla de una movilidad segura y por otro lado la inseguridad peatonal local. Un dilema del modelo de ciudad “prioridad al auto contra la movilidad activa” y esta narrativa estructura el debate. Se contraponen falta de estudios y socialización contra la legitimidad por derechos y lucha ciudadana.

Conflicto territorial

A favor

- “Gracias a la ciclovía… puedo recorrer desde Tlaquepaque hasta”
- “No hay argumentos técnicos para retirar la ciclovía… está sustentada en seguridad vial.”
- “Defendemos la infraestructura ciclista como parte del derecho humano a la movilidad segura.”
- “Queremos una ciudad más humana, incluyente y con aire más limpio.”
- “La ciudad es de todos y debe transformarse… hacia una ciudad más amable, donde podamos movernos de manera segura.”
- “Sin transformar la movilidad… difícilmente vamos a poder crecer como sociedad.”

- “Representamos una lucha ciudadana por la movilidad.”
- “Soy vecino… gracias a la ciclovía comencé a utilizar la bicicleta”
- “Antes era un gran estacionamiento; ahora es una vialidad viva.”
- “El chiste es pensar en todos los medios de transporte, no sólo en el automóvil.”

En contra

- “Esta ciclovía definitivamente es muy peligrosa para estudiantes, peatones, ciclistas y automovilistas.”
- “Esta vialidad, esta ciclovía no tiene continuidad, no le sirve a la ciudadanía…”
- “También estamos de acuerdo que usen la bicicleta, pero en lugares donde no las queremos…”
- “Pedimos banquetas amplias y seguras para nuestros adultos mayores.”
- “Pedimos retirar el transporte de carga… pedimos agentes viales… y no lo hicieron.”
- “Ha alterado el flujo… los ciclistas no le bajan la velocidad.”
- “La ciclovía no garantiza seguridad… hay accidentes y riesgos para todos.”

El conflicto territorial como refiere Norma Vela “modulan el territorio” y es el escenario donde se disputa la apropiación y uso del espacio, que está mediada por intereses del modelo de desarrollo, desigualdades y fallas de la política pública, así como del diálogo. El conflicto se manifiesta por una lucha de los servicios que puede dar una vialidad, y por los antagonismos ante el proyecto o por usos del suelo.

La ciclovía es un objeto territorial, la narrativa a favor la ve como una infraestructura que es un bien común que protege y da seguridad vial. Y la narrativa en contra, la ve como un riesgo para adultos mayores, para los mismo ciclistas y peatones además que es disfuncional ya que no tiene continuidad y altera el flujo de la vialidad que antes se tenía.

La ciudad se ve como un territorio para “re-habitar” con aire limpio y espacios para todas las movilidades, pero “que usen bici pero no aquí” donde se acepta el derecho a la movilidad, pero en otra calle. Y donde la vialidad resignifica otras formas de movilidad, así como la convivencia modal, pero sin que se altere el flujo vial existente.

Dos narrativas chocan, la ciclovía como infraestructura de cuidado y derecho; la ciclovía como riesgo y alteración a la circulación de los coches. Se contraponen dos visiones de ciudad: transición a una movilidad sustentable y multimodal como un avance social; conservación de la “vía rápida” y una mirada auto centrista de las calles.

El territorio se resignifica de “vía rápida” a “vialidad de derechos”; la disputa ya no es por una ciclovía, sino por quién define usos, derechos y jerarquías. La ciclovía da varios tipos de narrativas: “mala planeación”, “imposición”, “no se hicieron estudios”; “lucha ciudadana”, “planes la avalan”, “conecta y aumenta el número de personas que la usan”. Se contrapone narrativas de estándares técnicos contra justicia socioambiental y seguridad vial.

La ciudad se reclama “de todos/as” y que es “transformable”. Aparece la idea de un cambio de paradigma y se visibiliza un tejido social alrededor de la ciclovía conformado por colectivos ciclistas y vecinos que una coexistencia conflictiva que reclaman diálogo.

Las narrativas confirman que el conflicto es territorial (apropiación/uso/gestión del espacio), con memorias y símbolos que anclan identidades y legitimidades. El conflicto no es la infraestructura, sino sobre buscar un bien común en el territorio; es decir, infraestructura y proyectos coproducidos con quienes habitan la calle. Ambas narrativas invocan “cuidado” y “bienestar”, pero con énfasis distintos: quienes apoyan subrayan beneficio colectivo; quienes rechazan priorizan el uso del coche.

Paz territorial

A favor

- “La mayoría … avalaron la ciclovía en consulta.”
- “Invitamos a participar en la consulta popular … para decidir si debe permanecer la ciclovía.”
- “El chiste es pensar en todos y no sólo en un medio de transporte.”
- “Queremos una ciudad… donde todos los medios de transporte tengan cabida.”
- “Queremos… aire más limpio.”
- “Menos automóviles contaminando… transporte público de calidad.”
- “Debemos explicarle a la ciudadanía… pensar en todos.”

En contra

- “Esta ciclovía jamás tuvo una consulta… por lo que solicitamos que se retire.”
- “Vecinos que se oponían reunieron las 2,628 firmas necesarias para realizar el ejercicio.”
- “Aquí [usuarios del camión] corren grave peligro al subir y bajar.”
- “Faltó criterio… pusieron a consulta infraestructura que supuestamente resguarda… el derecho a moverse de forma segura.”

La paz territorial, parafraseando a Luis Peña, es un “proceso político” de “(re)apropiación” de la vialidad de un proyecto “económico-cultural de vida digna, ecológicamente sustentable y de protección de la vida individual y comunitaria frente a violencias urbanas (territoriales). Esto requiere articular el territorio con las visiones de ciudad que tienen todas las personas además de reconocer las historias de cómo se había habitado el espacio y como se quiere habitarlo en un futuro. Como refiere Eneida Puerta “Implica reconocer que los conflictos y las violencias actuales no pueden analizarse sin tener presente la historia colonial y los diferentes desenlaces que esta originó en los territorios” (Puerta, E. 2023), esto nos lleva a buscar claves de justicia para consolidar territorios urbanos más equitativos mediante acciones concretas de mejora de la calidad de vida.

Las narrativas a favor: llaman a la participación (consulta, rodadas), convivencia (todos los modos), salud (aire limpio) y co-diseño (pensar en todas las personas) y las que están en contra: reclaman mejor planeación (socialización, estudios), reconocimiento de riesgos y ajustes (paradas, banquetas).

La paz territorial no aparece como un fin del debate, sino como ciclo de diálogo/ajuste/evaluación capaz de traducir el disenso en reglas de convivencia espacial, pero que es insuficiente si no va acompañada de socialización y rediseños. Se propone convivencia entre vehículos, transporte público y bicicleta, con mejoras de calidad y seguridad; se alinea con la paz territorial como re-apropiación para una vida digna y sustentable. Se vincula la ciclovía con salud, emisiones y cambio climático; la paz territorial requiere un abordaje climático. La paz territorial busca pasar de posiciones a criterios (seguridad, accesibilidad, calidad, inclusión, mitigación climática) y aun reconocimiento de otras movilidades de las personas donde toda solución debe satisfacer sus derechos y necesidades.

Derecho a la movilidad

A favor

- “Defendemos la infraestructura ciclista como parte del derecho humano a la movilidad segura.”
- “Es como querer consultar si alguien debe tener derecho a la salud… los derechos no se plebiscitan.”
- “La ciudad… donde podamos movernos de manera segura.”
- “Queremos una ciudad más humana, incluyente…”
- “Transporte público de calidad y menos automóviles contaminando.”
- “La mayoría… avalaron la ciclovía.”

En contra

- “La ciclovía no garantiza seguridad… hay accidentes y riesgos para todos.”
- “Es imposible cruzar a pie esa avenida.”

- “Aquí usuarios del camión corren grave peligro al subir y bajar.”
- “Pedimos banquetas amplias y seguras para nuestros adultos mayores.”
- “Tenemos tráfico y un transporte deficiente.”
- “No hubo socialización adecuada ni estudios previos…”

El derecho a la movilidad establece que toda persona debe moverse con seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. La ciclovía busca seguridad vial, accesibilidad y una mejor movilidad para las personas; es una adaptación/mitigación climática y eliminación de desigualdades. Así como el acceso equitativo y asequible a infraestructura y servicios básicos, con atención a las personas más vulnerables.

Las narrativas a favor enmarcan la ciclovía como medio para ejercer el derecho (seguridad, salud, inclusión) y como parte de un cambio estructural (menos autos, mejor transporte público) y las que están en contra abordan una situación de inseguridad y problemas de accesibilidad (cruces peligrosos; riesgo en paradas), y cuestionan la planeación y su socialización.

El derecho a la movilidad se invoca como paraguas normativo para ordenar prioridades de diseño desde la seguridad, accesibilidad e inclusión. La ciclovía es una garantía de ese derecho. Pero las preocupaciones por la movilidad de personas mayores y con discapacidad; riesgos por la reducción de carriles y paradas de transporte público inseguras nos habla de una percepción de exclusión de este derecho de las personas que están en contra y que no se sienten en igualdad. El derecho a la movilidad urbana ofrece un punto de partida para dirimir controversias de diseño que permite reencuadrar el conflicto desde bases legales que desde posiciones identitarias.

4.7 Análisis

El conjunto de narrativas por categoría muestra que el conflicto por la ciclovía no es un simple “a favor” o “en contra” de una infraestructura, sino un campo complejo donde se entrelazan modelos de ciudad, visiones del territorio y acceso a derechos. En las cuatro categorías (conflicto, conflicto territorial, paz territorial y derecho a la

movilidad) se repiten una serie de palabras-ancla (seguridad, planeación, cuidado, participación) que son compartidas por actores con posiciones opuestas, pero cargadas de significados distintos. No hay dos historias desconectadas, sino una misma narrativa urbana disputada.

En el conflicto, las narrativas ubican la ciclovía como respuesta a un problema estructural de movilidad (congestión, incremento del parque vehicular, siniestros viales), frente a otra lectura que la define como origen del deterioro de la vida cotidiana en la zona. De un lado, la causa del problema es la hegemonía histórica del automóvil; del otro, la “mala planeación” y la “imposición” de una obra que altera dinámicas. Se disputa, al mismo tiempo, la legitimidad mediante la falta de socialización y estudios, así como la elaboración de una consulta). La ciclovía se vuelve símbolo doble: de derecho conquistado y de obra cuestionada, mientras la calle se convierte en escenario de rodadas, cierres y campañas de movilización que expresan un choque de derechos.

Sobre el conflicto territorial, las narrativas confirman que lo que está en juego es la apropiación, uso y gestión de la avenida como territorio urbano. La ciclovía aparece como objeto territorial disputado. Para quienes la apoyan, es infraestructura de bien común, que protege y habilita la movilidad segura; para quienes la rechazan, es un riesgo para adultos mayores, peatones y ciclistas, disfuncional por su falta de continuidad y responsable de alterar la movilidad de lo que antes era concebido como vía rápida. Esta disputa resignifica el territorio: de estacionamiento a una vialidad para todes, o bien de calle de derechos a calle peligrosa. Dos modelos de ciudad se enfrentan: transición hacia una movilidad sustentable como avance social, frente a la defensa de la movilidad de coches y una mirada auto-centrista de las calles. El territorio se modula a partir de proyectos, antagonismos y usos del territorio, lo que confirma el carácter territorial del conflicto.

En la paz territorial, las narrativas muestran que la paz no aparece como fin del debate, sino como posibilidad de transformar el conflicto a través de criterios compartidos y ajustes concretos. Del lado favorable se invoca la participación

(consulta, rodadas), la convivencia entre modos, la salud (aire limpio), el co-diseño pensado entre todas las personas, mientras que las voces críticas exigen mejor planeación, socialización, estudios, así como reconocimiento de riesgos y adecuaciones (paradas, banquetas). Tenemos que reinterpretar estas tensiones, la paz territorial es un proceso político de (re)apropiación de la vialidad para un proyecto de vida digna, sustentabilidad y de seguridad vial, que tiene que articular narrativas de cómo se ha habitado el espacio con visiones de futuro más equitativas. Lejos de suponer armonía, las narrativas sugieren una paz territorial entendida como ciclo de diálogo y ajuste, donde el disenso se traduce en reglas de convivencia espacial si se acompaña de socialización y rediseños.

Y por último el derecho a la movilidad termina de ordenar el conflicto en clave de derechos humanos emergentes. De un lado, la ciclovía se enmarca como medio para ejercer el derecho humano a la movilidad segura (equiparable simbólicamente al derecho a la salud, en la idea de que “los derechos no se plebiscitan”) y como parte de un cambio estructural hacia menos autos y transporte público de calidad en una ciudad más humana e incluyente. Del otro, las narrativas subrayan que hoy “no garantiza seguridad”, denuncia cruces imposibles, riesgo en paradas y la necesidad de banquetas seguras para personas mayores, además de tráfico y transporte deficiente. Esto revela una experiencia de exclusión, quienes se oponen no rechazan el derecho en sí, sino sienten que no se les reconoce en condiciones de igualdad. Se concluye que el derecho a la movilidad funciona como paraguas normativo para reordenar prioridades de diseño (seguridad, accesibilidad, inclusión) y para reencuadrar el conflicto desde bases legales más que desde identidades enfrentadas, pero también pone sobre la mesa el reto de que ese derecho sea percibido como efectivo para todos.

Al mirar en conjunto las categorías, se observa que el conflicto narrado confirma los supuestos de la investigación: la infraestructura ciclista puede detonar conflictos territoriales urbanos; los actores poseen representaciones divergentes sobre el territorio y la movilidad urbana; la planificación históricamente centrada en el automóvil genera desigualdades en el acceso al espacio público; y la gestión del

conflicto está mediada por narrativas públicas que escalan o des escalan tensiones. Pero, al mismo tiempo, las narrativas muestran puntos de encuentro: todas las posiciones hablan de cuidado, seguridad, calidad de vida, ciudad más humana; lo que cambia es el territorio imaginado donde esos valores deberían materializarse.

En términos de paz territorial, lo que ofrecen estas narrativas es ambivalente pero fértil: la ciclovía MGB aparece como nodo donde se cruza un conflicto territorial, lenguajes de derechos y búsquedas de vida digna en la ciudad. El análisis deja ver que el conflicto no se resuelve suprimiendo la disputa, sino reconociendo las memorias y miedos que la alimentan, traduciendo las posiciones en criterios compartidos (seguridad, accesibilidad, inclusión, justicia climática) y asumiendo que la reconfiguración del espacio público debe ser coproducida con quienes lo habitan. Así, las narrativas no sólo describen una ciudad en disputa, sino que abren la posibilidad de imaginar, desde la avenida Marcelino García Barragán, una transición hacia territorios urbanos más justos, multimodales y pacíficos.

El conflicto por la ciclovía MGB revela las grietas de la ciudad: desigual acceso al espacio público, planeación centrada en el automóvil, invisibilización de quienes se mueven a pie o en bici, y una cultura política donde las decisiones urbanas se toman “desde arriba” y se justifican después.

Al mismo tiempo, el conflicto abre una ventana de oportunidad:

- visibiliza el derecho a la movilidad como derecho humano;
- obliga a gobiernos y ciudadanía a discutir qué ciudad se quiere;
- pone sobre la mesa la necesidad de procesos participativos reales para decidir sobre el espacio común.

Para los movimientos ciudadanos por la movilidad sustentable, el caso confirma que la infraestructura no basta, sin procesos de diálogo, de reconocimiento del otro/a y de cuidado de los impactos cotidianos (tiempos, seguridad, economía local), la

transformación del modelo de ciudad genera resistencias que pueden deslegitimar incluso políticas técnicamente bien sustentadas.

Para las comunidades vecinales y de comerciantes, el conflicto hizo evidente que su experiencia cotidiana y sus temores (pérdida de clientela, inseguridad, caos) pocas veces son tomadas en serio en el diseño de obras públicas, lo que alimenta desconfianza hacia las instituciones.

El significado social central es que la forma en que se gestiona este tipo de conflictos define la calidad democrática de la ciudad: si la ciudad se gobierna solo a partir de decisiones técnicas, o si se construyen capacidades colectivas para deliberar, ajustar y compartir el espacio urbano con justicia.

La infraestructura ciclista puede detonar conflictos territoriales urbanos. Toda intervención vial reordena jerarquías de uso, cambia reglas implícitas y toca identidades; por eso los proyectos se suelen escalar del desacuerdo técnico al conflicto territorial (disputa por uso, control y sentido del espacio). La ciclovía pasó de la polémica técnica a la disputa entre actores (vecinos, colectivos, autoridades) y a episodios de movilización (rodadas, consulta, debates).

Los actores poseen representaciones sociales divergentes sobre la ciudad y la movilidad. Las visiones (representaciones) orientan la acción mientras personas ven la vialidad como la “vía rápida”, otras como la “vialidad de derechos”. En el debate y en prensa se oponen tramas narrativas: la ciclovía como bien común, parte de un plan y de un cambio de paradigma (prioridad a movilidad activa y transporte público; beneficios en salud y seguridad) o un riesgo para personas mayores y peatones, disfuncionalidad/ falta de continuidad, afectación al flujo vehicular y a actividades locales.

La planificación centrada en el automóvil produjo desigualdades de acceso y apropiación del espacio público. El modelo de ciudad basado en el uso del coche invisibiliza a peatones y ciclistas y distribuye de forma inequitativa el territorio (vialidad). Genera riesgos y beneficios urbanos desiguales; corregirlo implica

redistribuir carriles, tiempos y prioridades. Actores pro-ciclovía enfatizan la saturación por autos y la necesidad de revertir esta problemática; autoridades y colectivos enmarcan la obra en instrumentos y leyes vigentes de movilidad que priorizan modos no motorizados. El propio proceso de consulta activó la discusión sobre si una mayoría puede revertir infraestructura que garantiza derechos.

El conflicto puede transformarse mediante reconocimiento de derechos, diálogo y acuerdos. Transformar conflictos urbanos exige pasar de posiciones a criterios compartidos (seguridad vial, accesibilidad universal, inclusión, sustentabilidad) y a un diálogo/ajuste. El grupo a favor y el grupo en contra llegan desde posiciones aparentemente irreconciliables (mantener la ciclovía vs. retirarla), cuando ambos pueden hablar de co-diseño, socialización y ajustes en puntos críticos, dejan ver que detrás de esas posiciones hay intereses compartidos.

Quienes defienden la ciclovía buscan garantizar una movilidad segura, sustentable y con respaldo técnico; quienes la cuestionan demandan seguridad para sus trayectos cotidianos, certidumbre económica para sus negocios y participación real en las decisiones que transforman su entorno. El “terreno común” de los ajustes con criterios técnicos y sociales muestra que, más allá del sí o el no a la obra, los intereses centrales de ambos grupos se acercan: seguridad vial, ordenamiento claro del espacio, menor afectación negativa a la vida cotidiana y reconocimiento como interlocutores válidos en la planeación urbana. Leer el conflicto desde estos intereses, y no solo desde las posiciones, permite abrir la posibilidad de acuerdos que transformen el conflicto territorial en procesos de paz territorial: co-diseñar soluciones específicas, corregir tramos problemáticos, establecer mecanismos de diálogo y seguimiento, y reconocer el derecho tanto a una movilidad segura como a ser parte de las decisiones sobre el territorio que habitan.

Los marcos narrativos activan legitimidad o deslegitimación, agregan apoyos y orientan decisiones institucionales. La campaña #SíALaCiclovía, rodadas y posicionamientos de colectivos instalaron el marco de derechos, y empujaron a autoridades a cerrar filas. Del otro lado, el marco de la mala planeación/ imposición/

riesgo sostuvo firmas vecinales para la consulta que dio como resultado una consulta ciudadana organizada por autoridades electorales.

El caso de la ciclovía de MGB confirma que una ciclovía no solo redistribuye espacio sino reescribe el territorio de convivencia. La divergencia de representaciones (vía rápida contra calle de derechos) explica la escalada; pero también muestra dónde está la salida con acuerdos basados en derechos y en rediseños (seguridad en cruces y paradas). Cuando se lee y se encuadra el conflicto como controversia de derechos y no como conflicto de identidades, la gobernanza puede mejorar y la paz territorial se vuelve algo que puede ser real.

4.7 Hallazgos

El conflicto no es técnico, sino territorial y simbólico. La disputa no gira solo en torno a carriles, cajones de estacionamiento o fluidez del tráfico, sino sobre qué modelo de ciudad debe prevalecer: una ciudad organizada alrededor del automóvil o una que priorice movilidad activa, transporte público y derecho a la movilidad segura.

La ciclovía reconfigura la convivencia del territorio. La infraestructura ciclista no "quita" espacio, sino que redistribuye jerarquías: da visibilidad y prioridad a quienes históricamente fueron marginados (ciclistas y peatones), cuestionando el privilegio del automóvil y detonando resistencias de quienes se sentían dueños del espacio vial.

Las narrativas revelan representaciones sociales divergentes sobre la ciudad y los derechos. Defensores de la ciclovía hablan de derecho a la movilidad segura, justicia socioambiental, ciudad más humana y menos contaminada. Los opositores enfatizan afectaciones económicas, pérdida de estacionamiento, caos vial, inseguridad y una percepción de imposición gubernamental y las instituciones combinan discursos técnicos (estudios, normas, seguridad vial), marcos legales y compromisos internacionales, pero sin traducirlos a un lenguaje cercano para las personas.

El conflicto expresa desigualdades y fallas en la participación ciudadana. La manera en que se diseñó y socializó la obra muestra una planeación vertical, poco transparente y con baja participación. Esto minó la confianza y facilitó la polarización.

La paz territorial urbana aparece como horizonte. Hay pasos hacia la paz territorial en la disposición al diálogo de algunos actores, en los intentos del IEPC por abrir espacios deliberativos y en las narrativas que buscan compatibilizar derechos (visiones que se adaptan, ajustes de diseño). Sin embargo, la lógica de "ganar/perder" y la ausencia de una política integral de movilidad y participación limitaron la transformación del conflicto.

El derecho a la movilidad emerge como derecho humano en disputa. El derecho a la movilidad todavía no se asume socialmente como un derecho colectivo que implique redistribuir el espacio vial, sino que es interpretado de manera fragmentada según el modo de movilidad de cada actor.

La consulta ciudadana fue un hito ambivalente. Abrió un precedente democrático, pero también reforzó la polarización (sí/no a la ciclovía) y tuvo una capacidad limitada para construir acuerdos duraderos sobre el modelo de ciudad.

La empatía en entorno urbanos. "La habilidad de comprender y sentir las emociones, pensamientos y experiencias de los demás. … La capacidad de ponernos en el lugar de los demás facilita la coexistencia pacífica y la colaboración en entornos urbanos" (Diario digital XXI) nos puede ayudar a crear las narrativas para redefinir no solo el espacio territorial sino el social. La calle es un territorio donde dinámicas sociales y de cuidado se dan, no sólo es infraestructura de movilidad, es donde sentimos experiencias situadas (miedos, rutinas, expectativas, afectos). La empatía permite reconocer a otras formar de movernos y las personas detrás de ellas ya que es "la capacidad para conectarse con gente diferente a uno mismo, para encontrar puntos en común, para intercambiar y compartir" " (Barrios-Padura, Á., Jiménez-López, I., Mariñas-Luis, J., & Molina-Huelva, M.), este sentido para fraseando a estos autores/as el que podamos tener éxito de la construcción de

más ciclovías será “la combinación de dos componentes: infraestructura en el espacio público y una estructura relacional y de cooperación entre personas y espacios”.

El derecho a la movilidad se liga a indicadores de empatía que capturen la experiencia diferenciada ya que “en entornos urbanos cada vez más diversos, la empatía emerge como un factor crucial en la promoción de la comprensión intercultural. La capacidad de comprender y compartir los sentimientos de los demás, especialmente aquellos cuyas experiencias difieren significativamente de las propias” (CRdiario). La empatía actúa como puente para reducir prejuicios, mejorar la comunicación y resolver conflictos en contextos urbanos; lo anterior respalda mesas de diálogo con una escucha activa. Así la empatía urbana en la comunidad es “la capacidad de conectar con personas diferentes, encontrar puntos en común y compartir experiencias, es fundamental. Una ciudad exitosa es aquella donde los sistemas funcionan para todos y la población se relaciona a través de la cooperación y la búsqueda del bien común” (Armesto, C. 2024). Esto ayuda a encontrar puntos en común que permite acordar acuerdos para pasar de un “sí/no” a la co-creación de soluciones equitativas y accesibles para todas las personas.

Vinculación del supuesto de investigación con los hallazgos

“La construcción de la ciclovía… detonó un conflicto territorial urbano por el uso del espacio público y su reconfiguración, entre actores con visiones divergentes…” Los hallazgos confirman que el conflicto es territorial y simbólico, porque la disputa no giró únicamente en torno a infraestructura o dinámicas de la vialidad, sino en torno al modelo de ciudad que debe construir o planearse y quién o quiénes pueden definirlo. La ciclovía activó una confrontación entre visiones divergentes sobre movilidad urbana y derecho a la ciudad, por actores que interpretaron de forma distinta los impactos, beneficios y costos del reordenamiento vial.

“El conflicto se intensificó por la histórica hegemonía del automóvil… que ha producido desigualdades e invisibilizado la movilidad en bicicleta.”

La narrativa aborda que el conflicto se intensifica porque la redistribución del espacio vial no continua con lo que históricamente se ha dado en la ciudad alrededor del automóvil. Lo que para las personas que usan la bicicleta es disminuir la desigualdad de la infraestructura en las vialidades, para otras es una pérdida o una afectación para el uso del automóvil. Esta diferencia de visiones ayuda a explicar por qué la discusión se cargó de dichos sobre desigualdades, percepciones de agravio y disputas.

“Su escalada o contención estuvo mediada por narrativas públicas que le atribuyeron a la ciclovía un cambio simbólico y material de la vialidad.” El análisis aborda que las narrativas operaron como mecanismos de escalamiento o contención. La ciclovía aparece como un cambio simbólico de un cambio de paradigma de la planeación de la ciudad.

“Este conflicto pudo transformarse mediante estrategias de paz territorial basadas en reconocimiento de derechos, diálogo y mediación participativa…” Los hallazgos permiten afirmar que en el conflicto hubo avances hacia la paz territorial, de manera incipiente y condicionada. Hubo apertura de espacios deliberativos como la mesa de diálogo y el debate público, llamados al diálogo por los diversos actores y el reconocimiento del otro/a por parte de algunas personas de ambos grupos, además las narrativas buscaron nombrar puntos en común como la seguridad, el cuidado y la calidad de vida. La paz territorial pudo operar en la disputa al referir que el conflicto es una controversia sobre el reconocimiento de derechos y afectaciones en un territorio con un entramado de relaciones humanas.

Sin embargo, no se puedo consolidar la paz territorial porque las condiciones que las sostenía fueron insuficientes como una socialización deficiente del proyecto, la percepción de una planeación impuesta, la baja confianza en las instituciones y la falta de una política integral de movilidad urbana y participación ciudadana. Sobre todo, el mensaje que daba la consulta ciudadana de "ganar o perder” con su pregunta binaria de sí o no, que reforzó la polarización y restó capacidad para construir acuerdos duraderos.

“…que atiendan la diversidad de necesidades de quienes se mueven por el espacio.” La diversidad de necesidades se vuelve visibles cuando el conflicto se

entiende como una experiencia situada del territorio donde los miedos, rutinas, expectativas y necesidades se toman en cuenta. Aquí, la empatía urbana se propone como un componente clave para reorientar narrativas y prácticas para reconocer a las personas detrás de cada modo de movilidad, encontrar puntos en común y construir cooperación (infraestructura + necesidades) para que se puedan dar acuerdos.

Los hallazgos confirman el supuesto al mostrar que la ciclovía funcionó como detonante de una disputa territorial por el espacio público, intensificada por una estructura histórica automotriz y mediada por narrativas que polarizaron (o, en menor medida, contuvieron) el conflicto. Al mismo tiempo la vía de transformación desde la paz territorial depende menos del "sí/no" a la infraestructura y más de un arreglo con el reconocimiento de derechos, participación, mediación y construcción de acuerdos que respondan a necesidades diversas de quienes habitan y se mueven por el territorio.

4.8 Conclusiones

Con el análisis de las narrativas se permiten sostener que el caso de la ciclovía en MGB fue más que un desacuerdo, constituyó una disputa por el orden técnico, social y político de la calle. El conflicto no fue sobre una ciclovía, sino sobre el territorio y el modelo de ciudad, donde se muestra que la ciudad no es un escenario neutro, sino un territorio donde se disputan jerarquías de movilidad, beneficios, y sentidos de pertenencia donde se cruzan memorias, miedos, deseos y proyectos a futuro.

La ciclovía, lejos de ser solo una obra de infraestructura con efectos en la reducción/reconfiguración de carriles, cambios en estacionamiento y nuevas reglas de circulación se convierte en un símbolo que activó identidades ya que para algunas personas es una medida de seguridad, equidad y derecho a la ciudad; para otras, una imposición que altera rutinas y la idea de cómo debe funcionar la avenida.

La disputa no se redujo a una discusión técnica; se desplazó hacia preguntas: ¿quién decide, con qué información, con qué criterios y con qué mecanismos de participación la construcción de la ciudad queremos? Esta idea reubica el problema

que cuando una ciclovía se vuelve conflicto, no es únicamente por su geometría, sino por cómo reordena las prácticas de movilidad (la movilidad en automóvil, la cargar mercancía, el dónde estacionarse, como moverse con seguridad para todas las personas), y por cómo afecta expectativas históricas de uso del espacio. La calle apareció como un bien común en disputa, pero también como una infraestructura capturada por usos dominantes. Por eso, la ciclovía se interpretó como ruptura para bien o para mal.

La hegemonía del automóvil no solo es infraestructura es un marco cultural y narrativo, el supuesto sobre esta hegemonía se confirma al observar que muchas posiciones se articulan desde una normalización de que la vialidad es solo para autos, mientras que la bicicleta aparece como algo que no debe estar y debe ir por otro lado. Esto ayuda a explicar por qué la redistribución del espacio produce fricción ya que no se discute desde un piso parejo, sino desde una historia donde ciertas movilidades han sido priorizadas y otras invisibilizadas.

A la vez, el caso permite precisar que la hegemonía del automóvil no se sostiene solo por decisiones de planeación, sino por representaciones sociales (eficiencia en la movilidad asociada al auto). Por eso, la discusión se cargó de narrativas de perder clientela, sensación de imposición, indignación por el riesgo vial, preocupación por siniestros viales. Estas narrativas forman parte de cómo se construye el conflicto y de cómo se abre (o se cierra) la posibilidad de acuerdos.

El análisis de las narrativas permitió ver que el conflicto se mueve en tramas que compiten por volverse hegemónicas. Tramas de afectación y caos vial; tramas de derechos, seguridad y sustentabilidad; tramas sobre legalidad, consulta y legitimidad. En esa competencia, se escala al simplificar al otro/a, al generalizar (los/as ciclistas, los/as automovilistas). Cuando la narrativa de imposición domina, la ciclovía deja de ser un proyecto discutible y se vuelve símbolo de abuso; cuando domina la narrativa de derecho, se lee como defensa de este. Aquí es donde el conflicto se puede volver moral con buenos y malos y se pierda el terreno de negociación.

También se identifican huellas de desescalada (llamados a diálogo, reconocimiento del otro/a), pero queda limitada por condiciones institucionales y sociales como la baja confianza, reglas poco claras, representatividad disputada, y falta de mecanismos para ajustar la intervención en función de evidencias y acuerdos. En ese sentido, el caso muestra que la consulta o los espacios de dialogo no garantizan paz territorial.

Desde la perspectiva de la paz territorial, el conflicto por la ciclovía es un momento que obliga a reconocer las necesidades y desigualdades que han configurado la movilidad urbana en Guadalajara. Transformar la ciudad para que sea más segura, accesible y sustentable implicará necesariamente más conflictos de este tipo. Estos conflictos son oportunidades para reescribir la convivencia urbana donde en una avenida puedan estar personas peatonas, ciclistas, que usan el transporte público y autos; pero, sobre todo, una avenida donde cada persona se reconozca como parte del territorio. La paz territorial y el derecho a la movilidad no son solo marcos teóricos, son invitaciones éticas y políticas a seguir disputando la ciudad, pero a disputarla con más escucha, más empatía y más capacidad colectiva de imaginarla distinta.

El conflicto puede transformarse mediante estrategias de paz territorial, la transformación no depende de “convencer” a una parte, sino de construir condiciones para que la pluralidad. La paz, en este contexto, no significa que se acabe la discusión ni que todos estén de acuerdo, sino por la capacidad de generar acuerdos y de construir un territorio/vía más justo con reconocimiento y disminuir las desigualdades.

Aporte de la investigación

Se busca visibilizar un posible puente conceptual entre paz territorial y conflictos urbanos de la movilidad urbana. Se toma el concepto de paz territorial, originada sobre todo en contextos rurales, y se traslada al análisis de un conflicto urbano por una ciclovía. La paz territorial también es una categoría para pensar el territorio-ciudad como espacio de vida, arraigo, identidad, seguridad, movilidad y encuentro.

El caso permite ver el derecho a la movilidad como un campo de disputa donde se enfrentan intereses, imaginarios y desigualdades. Este derecho se cruza con el derecho a la ciudad, la justicia espacial y la sustentabilidad. El uso de un análisis de narrativas muestra un potencial para comprender conflictos territoriales urbanos. No solo se identifican argumentos, sino tramas, emociones, silencios, escaladas y posibles puentes narrativos para la transformación del conflicto.

El trabajo contribuye a la caracterización de un conflicto territorial urbano emergente a un conflicto territorial ligado a la transición de un modelo de movilidad motorizado a uno sustentable, donde la infraestructura ciclista actúa como detonante de tensiones. Esta caracterización es útil para futuras acciones en la política pública y para otros casos similares en la ciudad.

Para el movimiento ciclista esta investigación puede ofrecer un mapa de cómo se construyen resistencias y qué argumentos, miedos y valores las sostienen. Esto puede ayudar a evitar caer en marcos que polarizan (reducir a las/os opositores a enemigos), y en su lugar construir narrativas compartidas de cuidado, seguridad vial y beneficios comunes. Pensar en estrategias de incidencia que articulen derechos con mitigaciones concretas como la carga/descarga de mercancías, cruces seguros para todas las personas y accesos a comercios mostrando que la movilidad ciclista no está en contra con la movilidad de la comunidad y argumentar con mayor fuerza sobre el derecho a la movilidad y la seguridad vial, sin perder la sensibilidad hacia afectaciones y sin permitir que la hegemonía del automóvil se reproduzca como algo incuestionable. Esto puede convertirse en una herramienta para construir alianzas, mejorar comunicación pública y sostener procesos de implementación con empatía urbana.

Para vecinos/as, este estudio no invalida sus preocupaciones las coloca como parte de un conflicto territorial donde las afectaciones importan. Su utilidad es distinguir entre afectaciones atribuibles al diseño/operación y por tanto corregibles para una mejora en la seguridad vial para otras movilidades y de las afectaciones atribuibles a cambios más amplios del modelo urbano. Así como de contar un marco para exigir

procesos participativos para construir exigencias más precisas y negociables, en lugar de posiciones de todo o nada.

Para gobiernos, es mostrar que una ciclovía no es solo obra pública es intervención territorial con consecuencias políticas. Este trabajo puede servir al gobierno para diseñar procesos de implementación que reduzcan conflictos mediante pilotos, ajustes, comunicación anticipada, y canales de atención. Comprender que la legitimidad no se gana solo con normativa, sino con participación significativa e información. Para evitar repetir patrones de imposición y construir instrumentos de co-evaluación que sostengan el proyecto incluso cuando haya resistencia. Esto puede ayudar en la construcción de ciclovías donde se tenga menos desgaste, menos costos políticos, más seguridad vial y más confianza.

Recomendaciones para investigaciones futuras

Abrir varias líneas de investigación para profundizar en las voces que no quedaron del todo recogidas como de mujeres, personas cuidadoras, comerciantes, personas con discapacidad y usuarios/as de transporte público que viven o transitan por MGB, para tener una mirada interseccional sobre el derecho a la movilidad. Realizar entrevistas a personas clave para contrastar narrativas públicas con experiencias (emociones, aprendizajes).

Comparar con otros casos de conflictos por ciclovías u otras infraestructuras de movilidad (carriles exclusivos o preferenciales) como el caso de la implementación de mi macro calzada (BRT) o la ciclovía de avenida Guadalupe o de avenida Copérnico y que permita identificar patrones y condiciones de éxito/fracaso en implementación.

Explorar con mayor detalle la dimensión de empatía urbana al desarrollar investigaciones que vinculen narrativas y emociones (ciudad empática), analizando cómo el reconocimiento del otro/a y la capacidad de imaginar su experiencia de movilidad pueden convertirse en insumo concreto para el diseño urbano y la negociación de conflictos además de vincular más el análisis narrativo con instrumentos de política pública para diseñar metodologías que traduzcan el paisaje

narrativo de los conflictos en herramientas de planeación participativa o guías de gestión de conflictos urbanos desde la paz territorial.

El caso MGB muestra que la disputa por una ciclovía es, en el fondo, la disputa por el tipo de ciudad que se quiere habitar y por quién es reconocido en esa ciudad. El aporte de este trabajo es haber colocado esa disputa en un marco que permite comprenderla y transformarla: conflicto territorial, hegemonía automotriz, narrativas públicas y paz territorial. Su utilidad no es dictar un veredicto, sino ofrecer un puente: de la polarización hacia acuerdos verificables; del “todo o nada” hacia la co-evaluación; de la imposición o el rechazo hacia una gobernanza que cuide la vida, respete la pluralidad y haga posible una movilidad urbana más justa.

Bibliografía

44, C. (01 de 07 de 2017). Debate sobre ciclovía en avenida Marcelino García Barragán. Obtenido de Canal 44: https://www.youtube.com/watch?v=sD3X0PdQ_hI&t=474s

ACNUR. (16 de 4 de 2025). ACNUR. Obtenido de https://eacnur.org/es/blog/conflicto-social-que-es-y-efectos#:~:text=La%20palabra%20conflicto%20implica%20una,podemos%20hablar%20de%20conflicto%20social.

ACNUR. (s.f.). ACNUR. Obtenido de ¿Cuáles son los derechos humanos de tercera generación?: https://eacnur.org/es/blog/derechos-humanos-tercera-generacion

Agenda urbana para la paz y no violencia. (s.f.). Agenda urbana para la paz y no violencia. Obtenido de Agenda urbana para la paz y no violencia: https://agendaurbanapaz.org

Arnesto, C. (2024). ¿Puede medirse la “empatia” de una ciudad?, Empatia soluciones de valor. https://empatiacomunidad.com.ar/puede-medirse-la-empatia-de-una-ciudad/

Barrios-Padura, Á., Jiménez-López, I., Mariñas-Luis, J., & Molina-Huelva, M. (s/f). LA CIUDAD EMPÁTICA. Hacia un nuevo modelo de sociabilidad urbana. Libro de Actas del 3er Congreso Internacional de Construcción Sostenible y Soluciones Eco-Eficientes, 156–167.

Batatina, M. (2017). El transitar en la investigación narrativa y su empleo en la construcción de teoría. Revista de investigación, 124-142.

Bautista, S. (2017). Contribuciones a la fundamentación conceptual de paz territorial. Revista Ciudad Paz-ando, 100-110.

Borja, J. (2019). Derecho a la ciudad, de la calle a la globalización. Monografías CIDOB, 33-43.

Borja, J. (2014). Espacio público y derechos a la ciudad. Las disputas por la ciudad, espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa Pág. 539-570. México, Biblioteca Mexicana del Conocimiento.

Bayón, M. (2023). La justicia social, más allá de la redistribución de la riqueza, Gaceta UNAM. Available at: https://www.gaceta.unam.mx/la-justicia-social-mas-alla-de-la-redistribucion-de-la-riqueza/ (Accessed: 10 September 2024).

Calderón Concha, P., (2009). Teoría de conflictos de Johan Galtung. Revista de Paz y Conflictos, (2), 60-81.

Cárdenas, J. (2017). Buscan frenar dos ciclovías. 13 de mayo 2018, de Mural Sitio web: https://www.mural.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?Id=1022200&v=2&Fuente=MD

Carfreegdl. (2011). Carfree.mx Ciclovía ciudadana You tube. https://www.youtube.com/watch?v=iFUbrme9V0M&t=103s

Cámara de Diputados. (s.f.). Cámara de Diputados. Obtenido de Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf

Camargo, F. M. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. Folios, 3-19.

Centro Latinomaricano para el desarrollo. (16 de 4 de 2025). rimisp. Obtenido de Los tipos de conflictos socio-territoriales que desafían la construcción de paz en el Alto Patía y Norte del Cauca en Colombia: https://rimisp.org/los-tipos-de-conflictos-socio-territoriales-que-desafian-la-construccion-de-paz-en-el-alto-patia-y-norte-del-cauca-en-colombia/

CEIT, ITESO. (2002). Movilidad, una visión estratégica en la zona metropolitana de Guadalajara.

CNDH. (16 de 4 de 2025). https://www.cndh.org.mx. Obtenido de ¿Qué son los derechos humanos?: https://www.cndh.org.mx/derechos-humanos/que-son-los-derechos-humanos

CRdiario. (s/f). La empatía como clave para la comprensión intercultural en entornos urbanos. CRdiario. Recuperado el 10 de octubre de 2025, de https://www.crdiario.es/la-importancia-de-la-empatia-en-la-construccion-de-relaciones-interculturales-en-entornos-urbanos-2/12612

Coalición movilidad segura. (2022). Código abierto para leyes estatales de movilidad y seguridad vial. México.

Colectivos ciclistas. (2016). Pronunciamiento de grupos ciclistas en pro de infraestructura ciclista en el Área Metropolitana de Guadalajara. 20 de mayo de 2018, de GDL en bici Sitio web: https://gdlenbici.org/2016/11/24/pronunciamiento-de-grupos-ciclistas-en-pro-de-infraestructura-ciclista-en-el-area-metropolitana-de-guadalajara/

Colectivos a favor de la ciclovía. (2017). Guadalajara apoyó un mejor futuro #SíALaCiclovía (comunicado). 21 de mayo de 2018, de GDL en bici Sitio web: https://www.facebook.com/notes/gdl-en-bici-ac/guadalajara-apoy%C3%B3-un-mejor-futuro-s%C3%ADalaciclov%C3%ADa-comunicado/1280059758782741/

Congreso del Estado de Jalisco, (2008). Código electoral y de participación ciudadana del Estado de Jalisco. Transparencia Jalisco.

Congreso del Estado de Jalisco, (2013). Ley de movilidad y transporte del Estado de Jalisco. Transparencia Jalisco. https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Ley%20de%20Movilidad%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco_2.pdf

Conte, G. (11 de 06 de 2014). Universidad politécnica de Madrid. Obtenido de Paz urbana: un nuevo paradigma: https://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2403

Delgado, M. (s.f.). Origen del Paseo Popular Nocturno. Obtenido de GDL en bici: https://gdlenbici.org/2007/08/12/origen-del-paseo-popular-nocturno/

Diario digital XXI. (s/f). La clave del éxito en entornos urbanos: descubre la importancia de la empatía en las relaciones interculturales. Diario digital XXI. Recuperado el 10 de octubre de 2025, de https://www.diariodigital.info/la-importancia-de-la-empatia-en-la-construccion-de-relaciones-interculturales-en-entornos-urbanos

El Informador. (2013). Socializan la ciclovía de Avenida Santa Margarita. 10 de mayo de 2018, de El Informador Sitio web: https://www.informador.mx/Jalisco/Socializan-la-ciclovia-de-Avenida-Santa-Margarita-20130717-0252.html

Escuela Nacional de Administración Pública. (2025). Prevención y gestión de conflictos sociales . Lima, Perú: Escuela Nacional de Administración Pública.

Eufracio, J. (2018). La construcción de agenda pública sobre movilidad no motorizada el caso de la ciclovía de Santa Margarita, Zapopan, Jalisco. Revista Mexicana de Análisis Político y Administración Pública, 7, 79–104.

Fajardo, A. (16 de 4 de 2025). Universidad de los Andes. Obtenido de Conflicto social 2021: retos y oportunidades desde el sector privado: https://www.uniandes.edu.co/es/noticias/gobierno-y-politica/conflicto-social-2021-retos-y-oportunidades-desde-el-sector-privado#:~:text=Los%20conflictos%20sociales%20son%20definidos,los%20objetivos%20de%20la%20otra.

Fórum universal de las Culturas. (2007). Declaración universal de derechos humanos emergentes. Monterrey: Cátedra UNESCO de derechos humanos.

Galtung, J. (2003). Tras la violencia, 3R: reconstrucción, reconciliación, resolución. . Pais Vasco: Gernika Gogoratuz.

Gauthier, J. (14 de 04 de 2022). CIDSE. Obtenido de ¡Sin justicia, no hay paz!: https://www.cidse.org/es/2022/04/14/no-justice-no-peace/

GDL en bici, Bicicleta Blanca, Femibici. (2017). Queja ante la CEDH del Estado de Jalisco hacia el IEPC de Jalisco por la consulta ciudadana de la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán. 20 de mayo de 2018, de GDL en bici Sitio web: https://gdlenbici.org/2017/05/11/queja-ante-la-cedh-del-estado-de-jalisco-hacia-el-iepc-de-jalisco-por-la-consulta-ciudadana-de-la-ciclovia-en-la-avenida-marcelino-garcia-barragan/

Gobierno del Estado de Jalisco, (2010), Síntesis Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada de la zona metropolitana de Guadalajara, 15 de mayo de 2014 de Gobierno del Estado de Jalisco Sitio web: http://ow.ly/swK4D

González, E. (2013). Construcción de ciclovía es imposición: vecinos. 10 de mayo de 2018, de Milenio Diario Sitio web: http://m.milenio.com/jalisco/Construccion-ciclovia-imposicion-vecinos_0_171582920.html

Hamui, L. (2011). Las narrativas del padecer: una ventana a la realidad social. Cuicuilco, vol. 18, núm. 52, 51-70.

Harvey, D. (2008). El derecho a la ciudad. 19 de noviembre de 2015, de Sin permiso Sitio web: http://www.sinpermiso.info/textos/el-derecho-a-la-ciudad

Hernandez, J. (2017). La consulta ciudadana no fue una lucha entre “buenos” y “malos”. Marca textos. https://marcatextos.com/la-consulta-ciudadana-no-fue-una-lucha-entre-buenos-y-malos/

Herrera, S. (2015). Oportunidades de desarrollo orientado al transporte y bajo en emisiones en Guadalajara. México: ITDP México.

Instituto electoral y de participación ciudadana, (2018). Consulta Popular Ciclovía Boulevard Marcelino García Barragán. Instituto electoral y de participación ciudadana. https://www.iepcjalisco.org.mx/sala-de-prensa/boletines/consulta-popular-ciclovia-boulevard-marcelino-garcia-barragan

IFIT – Institute for Integrated Transitions. (2021). The Role of Narrative in Managing Conflict and Supporting Peace. Inclusive Narratives Practice Group. Sitio web https://ifit-transitions.org/publications/the-role-of-narrative-in-managing-conflict-and-supporting-peace/

ITDP México. (2014). Invertir para movernos. 25 de octubre de 2015, de ITDP México Sitio web: http://itdp.mx/invertirparamovernos/

Lederach, J. (2000). El abecé de la paz y los conflictos. . Pais Vasco: Gernika Gogoratuz.

Lefebvre, H. (1968). El derecho a la ciudad. Barcelona: Ediciones Península.

Massey, D. (2014). Geografía de responsabilidad. Las disputas por la ciudad, espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa Pág. 29-59. México, Biblioteca Mexicana del Conocimiento.

Mele, P. (2016). ¿Que producen los conflictos urbanos? En F. Carrion, & J. Erazo, El derecho a la ciudad en América Latina, visiones desde la política (págs. 127-157). México: PUEC-UNAM.

Milenio. (2017). Pide Alfaro votar a favor de ciclovía de García Barragán. 20 de mayo de 2018, de Milenio Sitio web: http://www.milenio.com/region/enrique_alfaro-ciclovia_marcelino_garcia_barragan-lopez_cotilla-noticias_jalisco_0_988701299.html

Milenio. (2017). Gobierno del estado no retrocederá en ciclovía: Gobernador. 20 de mayo de 2018, de Milenio Sitio web: http://www.milenio.com/region/aristoteles_sandoval-ciclovia_marcelino_garcia_barragan-movilidad-noticias_jalisco_0_959304278.html?print=1

NTR Guadalajara. (2016). Vecinos cumplen la amenaza; vuelven a cerrar Marcelino García Barragán. 19 de mayo de 2018, de Ntr Guadalajara Sitio web: http://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=57487

OHCHR. (s.f.). Naciones . Obtenido de ¿Qué son los derechos humanos?: https://www.ohchr.org/es/what-are-human-rights

OHCHR. (s.f.). OHCHR. Obtenido de Derechos Económicos, Sociales y Culturales: https://www.ohchr.org/es/human-rights/economic-social-cultural-rights

ONU Habitat. (24 de 2 de 2020). Obtenido de Componentes del Derecho a la Ciudad: https://onu-habitat.org/index.php/componentes-del-derecho-a-la-ciudad

ONU. (s.f.). Naciones Unidas. Obtenido de La Declaración Universal de los Derechos Humanos: https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights

Ortiz, C., & Franco, A. (2022). Mejoramiento integral del hábitat como estrategia para la transición hacia la paz territorial urbana. Universidad del Valle.

Paquot, T. (2011). Releer El derecho a la ciudad de Henri Lefebvre. Urban, 81.87.

Pascual, I. (2019) El Conflicto Urbano. resistencias y propuestas, Critica Urbana. 15 de septiembre 2024, Sitio web: https://criticaurbana.com/el-conflicto-urbano-resistencias-y-propuestas.

Pareja, E., & Guillén, A. (2007). La carta de derechos humanos emergentes: Una respuesta de la sociedad civil a los restos del siglo XXI. Naturaleza y alcance de los derehos humanos emergente, 4-34.

Pares Fundación Paz & Reconciliación . (2023). Sin paz urbana no hay paz total. Bogotá, Colombia: Fundación Paz & Reconciliación (Pares).

Peña, L. (2019). Paz territorial: conectando imaginación moral e imaginación geográfica. Bogota, Colombia: CAPAZ.

Plataforma global por el derecho a la ciudad. (s.f.). Agenda del derechos a la ciudad. Sitio web: https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A6.1_Agenda-del-derecho-a-la-ciudad.pdf

Preciado- Robles, K. (2011). Los imaginarios sociales sobre los objetos tecnológicos en la sociedad moderna, El caso del automóvil en la Zona Metropolitana de Guadalajara (tesis de maestría). Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, Guadalajara, Jalisco.

Puerta, E. (2023). Revisión integrativa. Perspectivas teóricas en la construcción de paz territorial en Colombia. Obtenido de Scielo: https://doi.org/10.17533/udea.espo.n66a08

Rodríguez Ortiz, A. M. (2020). La narrativa como un método para la construcción y expresión del conocimiento. Sophia, colección de Filosofía de la Educación, 16(2), 183–195. https://doi.org/10.18634/sophiaj.16v.2i.965

Rubio, C y Compton, J. (2016). Divide ciclovía opinión vecinal. 18 de mayo de 2018, de Reforma Sitio web: https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=998970&md5=ecf07041950e5c005bd9f965d7b5b3a8&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe

Rubio C. (2016). Vecinos rechazan vía para ciclistas. 13 de mayo de 2018, de Mural Sitio web: https://www.mural.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=975868&md5=6f3f3bb797186e5e24005d3163c654f8&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe

Rubio, C. (2016). Rechazan otra ciclovía en GDL. 15 de mayo de 2018, de Mural Sitio web: https://www.elnorte.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=980750&md5=f741d1d2cf2d1756a142111da3f110e4&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe

Salcedo, Y. (2016). Pedaleando hacia una ciudad cicloincluyente. Tlaquepaque, Jalisco: ITESO.

Sánchez, C. Ferniza, M. (2014). En la disputa por la ciudad, el sentido de la carta de la ciudad de México por el derecho a la ciudad. Las disputas por la ciudad, espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa Pág. 571-603. México, Biblioteca Mexicana del Conocimiento.

Sedaño, E. (2022). La justicia espacial y su aplicabilidad en espaciospúblicos de México. Revista de arquitectura (Bogotá).

Soja, E. (2016). La ciudad y la justicia espacial. En B. Bret, P. Gervais-Lambony, C. Hancock, & F. Landy, Justicia e injusticias espaciales (págs. 99-106). Rosario, Argentina: UNR.

Trafico ZMG. (2016). Sigue controversia entre vecinos y ciclistas por ciclovías. 20 de mayo de 2018, de Trafico ZMG Sitio web: http://traficozmg.com/2016/11/sigue-controversia-vecinos-ciclistas-ciclovias/

Telleschi, T. (2021). ¿Cómo el poder y el conflicto cambian en la sociedad cambiente? ¿Qué clase de individuo están reproduciendo? Revista de cultura de paz , 35-62.

Torres, E. (2010). La ciudad desde los imaginarios urbanos. 13 de abril de 2014, de La ciudad viva Sitio web: http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=3569

Trifu, A. (2018). Reflexiones sobre la paz positiva. Un diálogo con la paz imperfecta. Revista de Paz y Conflictos, 29-59.

Vargas, X (2011). ¿Cómo hacer investigación cualitativa? Una guía práctica para saber qué es la investigación en general y cómo hacerla, con énfasis en las etapas de la investigación cualitativa. Etxeta

Vázquez-Piombo, P. (2015). El Desarrollo urbano en Guadalajara. En Cruz González Franco, L. (coord.) Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos, vol. IV. El Siglo XX, tomo II. En la antesala del tercer milenio. México: FCE, UNAM, FA, pp.329-340.

Vela, N. (2018). Conflictos territoriales, think tanks y pólitica pública Colombiana, *Análisis Político*, *31*(92), 39-51. https://doi.org/10.15446/anpol.v31n92.71096

Villaseñor, T. (2013). Protestan, de nuevo, contra ciclovía en Santa Margarita. 10 de mayo del 2018, de El Informador Sitio web: https://www.informador.mx/Jalisco/Protestan-de-nuevo-contra-ciclovia-en-Santa-Margarita-20130806-0169.html

Anexos

Anexo 1, Notas de medios de comunicación

Notas de medios recabadas de las páginas web de los medios de comunicación Mural, Milenio, NTR Guadalajara, UDGTV y El Occidental entre los meses de noviembre de 2016 a agosto del 2017.

Grupo REFORMA
Guadalajara (09 julio 2017)

Algunos funcionarios se han dado cita este domingo para emitir su opinión en la primera consulta pública que se hace en Jalisco para determinar si la ciclovía de Marcelino García Barragán debe permanece o no.
A temprana hora, el secretario de Desarrollo e Integración Social, Miguel Castro Reynoso emitió su voto a favor de la ciclovía en Marcelino García Barragán en la casilla ubicada en la Estancia Infantil Jugando Aprendiendo.
Manifestó que su voto fue a favor de la ciclovía pues considera que debe apostarse a la movilidad no motorizada.
"Es una alternativa importante el voltear a ver ya no al vehículo automotor como la única fuente o posibilidad para podernos mover. Debemos construir un mejor transportes público, y fortalecer cada vez más el derecho al uso de las ciclovías", comentó.
Señaló que es necesario construir un nuevo modelo de transporte y mejores condiciones para la ciudad, y que este tipo de ejercicios aunque no son vinculantes, es importante reconocer la opinión de la población.
"Ya ha sido claro el gobernador, que no va ser vinculante el resultado con la decisión, la ciclovía va, pero es importante reconocer lo que la ciudadanía opine".Según dijo, este tipo de temas que tienen que ver con la movilidad no deberían ponerse bajo el escrutinio de una consulta pública, pues son temas de derechos humanos.
Más tarde, a pie y rodeado de escoltas llegó el rector de la Universidad de Guadalajara, Tonatiuh Bravo Padilla a la Vocacional de donde partiría a emitir su voto a favor de la ciclovía en Marcelino García Barragán.
Desde su perspectiva la movilidad en la zona metropolitana debe transformarse y apoyar la ciclovía es una forma de hacerlo.
"Aprobar la ciclovía no es la única medida que debe adoptarse pero en principio es una medida sana, saludable que impulsa todo tipo de movilidad no motorizada de carácter personal y que, por otro lado, coincido, debe ir complementada con un transporte urbano eficaz y eficiente para que la gente no tenga que utilizar el auto", argumentó.
Manifestó que aún es poco el número de estudiantes que se mueve por las ciclovías ya que no es muy seguro, sin embargo, en los centros Universitarios tarde la corneta y el norte el uso de la bicicleta es masivo.
"Es un medio de transporte masivo, es mucho más usado en los centros regionales, gracias, precisamente a las ciclovías".
Acerca de los vecinos inconformes que llegaron y le reclamaron su presencia por apoyar la ciclovía expresó que respeta su opinión pero deben comprender que la ciudad es de todos y debe transformarse.

Fuente: https://www.mural.com.mx/participan-en-consulta-por-ciclovia/ar1157952

Ruedan rumbo a consulta

César Rubio
Guadalajara (09 julio 2017)

Para hacer valer su voz, cerca de 3 mil ciclistas -según Bici 10- adheridos a diversos colectivos, rodaron con rumbo a la ciclovía de Bulevar Marcelino G. Barragán para emitir su "voto".
Los asistentes de organizaciones como BiciClan, Comparte la Ciudad, CicloCuaad, GDL en Bici, Red Universitaria de Movilidad (RUM), Rodantes Nocturnos, entre otros, se reunieron en la Plaza las Ramblas Cataluña y partieron al filo de las 10:30 horas. Otro grupo, de Cámara Rodante salió desde el templo de El Refugio.
La primera consulta pública en Jalisco, para determinar si permanece o no la ciclovía ubicada en dicha vía, arrancó esta mañana y se cerrará a las 18:00 horas.
"Vamos a pasar por colonias aledañas al Bulevar Marcelino García Barragán para invitar a toda la gente que no está enterada de la consulta a que vote, a que ejerza su voz como ciudadano", dijo Víctor Morales, miembro de Bici 10.
"(La ruta fue) Enrique Díaz de León, Niños Héroes, Los Ángeles, R. Michel; Río Autlán, Torrecillas, Río Juárez, Obregón; Río Nilo y Bulevar Marcelino García Barragán".
La participación requiere de un minuto, pues sólo se tienen que seguir cuatro pasos: seleccionar un género, rango de edad, colonia de origen y responder la pregunta: ¿Debe permanecer la ciclovía en el Bulevar General Marcelino García Barragán? Sí debe o No debe.
"Desde aquí (Plaza de la Bandera) nos vamos a distribuir en grupos para ir a votar (en los 6 sectores)", agregó Morales.
"En Plaza de la Bandera de diez de la mañana a seis de la tarde habrá diferentes actividades culturales, tales como música, exhibición de fotografías, bailarines"

Fuente: https://www.mural.com.mx/ruedan-rumbo-a-consulta/ar1157976

Avala mayoría ciclovía

César Rubio y Guadalupe Martínez
Guadalajara (09 julio 2017)

La mayoría de tapatíos que participaron en la primer consulta pública en la historia de Jalisco, avalaron la ciclovía de Bulevar Marcelino G. Barragán.

El Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) reveló que de 22 mil 142 personas que participaron en el ejercicio, 17 mil

274 votaron a favor de que se conserve la infraestructura ciclista y 4 mil 868 en contra.

El rango de edad que más emitió sufragio fue el de 18 a 35 años, con 8 mil 466 votos, le siguen los de 36 a 59, con 7 mil 268; 17 años o menos con 4 mil 14 y 60 años o más con 2 mil 397.

La participación social, cuyo costo fue de un millón 727 mil pesos, se llevó a cabo este domingo de 8:00 a 18:00 horas, para lo cual se instalaron 81 casillas ? con un presidente y un secretario, así como dos suplentes? en 50 domicilios ubicados en 12 colonias: Atlas, Olímpica, Unidad Modelo, Patronato de la Habitación Número 1, Jardines del Rosario, Universitaria, Obrera, Quinta Velarde, El Rosario, San Carlos, Rancho Blanco y Bosques de Bulevar.

El ejercicio solo requirió un minuto, pues solo se tuvieron que seguir cuatro pasos: seleccionar un género, rango de edad, colonia de origen y responder la pregunta: ¿Debe permanecer la ciclovía en el Bulevar General Marcelino García Barragán? Sí debe o No debe.

¡Piden analizar solicitudes de consulta!

Tras realizarse la primera consulta pública, los integrantes del colectivo #SíAlaCiclovía exigieron a los legisladores que se modifique la Ley Electoral y de Participación Social para que ninguna consulta vuelva a comprometer los derechos de las personas.

Lo anterior, luego de reprochar al organismo electoral la mala interpretación de los consejeros del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco (IEPC) para aprobar este ejercicio y poner a consulta los derechos de los ciudadanos.

"Les faltó criterio para interpretar las leyes para aprobar la consulta, ya que en el Artículo 387 habla de que las herramientas de participación social no deben minimizar y revocar los derechos, se escudaron incontables veces en que el resultado de la consulta no era vinculante y poner a consulta la infraestructura que resguarda y garantiza el derecho a moverse de forma segura", mencionó Vania Contreras, del colectivo ciclista Metropolitano en Bici.

Ante esta situación, el diputado independiente Pedro Kumamoto, presidente de la Comisión de Participación Ciudadana, Transparencia y Acceso a la Información del Legislativo, dijo que en máximo 15 días estará presentando las modificaciones al Código Electoral y de Participación Ciudadana para que las consultas no sean utilizadas con tintes electorales y que no se pongan a consulta los derechos humanos.

"Nosotros ya estamos por presentar probablemente la semana que entra o la que sigue, las modificaciones al Código Electoral y de Participación Ciudadana para que no quede ninguna duda, y remarcarlo, que este tipo de consultas no pueden ser, sí deben de pasar procesos de participación antes de que se realicen las ciclovías", señaló.

Por su parte, Guillermo Alcaraz Cross, presidente del órgano electoral, coincidió con el legislador e indicó que enviará al Legislativo un proyecto de solicitudes para que consideren realizar una reforma que brinde certeza sobre las decisiones que se deban tomar en consultas ciudadanas.

Fuente: https://www.mural.com.mx/avala-mayoria-ciclovia/ar1158190

Suman su apoyo

César Rubio
Guadalajara (10 julio 2017)

Para Jaime, ayer valió madrugar en domingo.

Junto con Jackeline, su novia, y cuñados, viajó desde las 8:00 horas, durante 35 minutos, desde El Bethel hasta la Colonia Obrera, en Guadalajara, para hacer historia y "elevar" su voz en la consulta pública de la ciclovía en Bulevar Marcelino G. Barragán.

"Usamos bicicleta desde toda la vida, tengo 26 años, desde muy pequeño la usaba", dijo, al recordar su infancia.

"Me trae muchos recuerdos, cuando era niño me transportaba mucho en bicicleta junto con mis primos, cada que agarro una bici vuelvo a esos momentos".

Ayer se realizó el primer ejercicio electoral para consultar la permanencia de la infraestructura ciclista sobre esta avenida, luego de que vecinos que se oponían a ésta reunieran las 2 mil 628 firmas necesarias para realizar el ejercicio.

En 81 casillas, el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana recibió el voto de vecinos de las 12 colonias aledañas a la bicisenda, pero también de activistas, ciclistas ocasionales y hasta niños interesados en participar en la consulta.

Abraham fue uno de ellos. Junto con su esposa e hijas hizo fila bajo una intermitente lluvia para expresar su rechazo a este trazo ciclista, por la falta de planeación y socialización del proyecto.

"Considero que esta ciclovía no se construyó ni se planeó como se debería haber hecho, y que existen otras muchas opciones para que los ciclistas tengan seguridad y puedan transitar como es su derecho.

"Estas obras se construyeron para ir cumpliendo promesas electorales y ganarse votos, pero al final de cuentas la mayoría va a decidir", comentó con un dejo de molestia por la obra.
La ciclorruta se extiende a lo largo de 3.5 kilómetros y, de acuerdo con activistas, tiene un promedio de mil 600 ciclistas circulando.

Uno de ellos es don Luis, quien a sus 71 años de edad sigue utilizando la bicicleta para trasladarse a diario desde el Centro de Guadalajara hasta San Pedro Tlaquepaque y viceversa.

El vehículo, mencionó, le facilita realizar sus mandados, por lo que cuando comenzó la edificación de la ciclorruta, sintió emoción.

"Me dio gusto cuando empecé a ver que la iban a hacer, yo luego, luego me imaginé porque vi a las grúas trabajando y ahora que está hecha y ya la quieren quitar ¿qué no cuesta dinero del pueblo? Me imagino que sí, eso se me hace una falta de respeto para todos", expresó.
Tras emitir su voto, don Luis utilizó la ruta ciclista para trasladarse, pues lo protege de los camiones y carros cuando "rueda".
EN FAMILIA. Jackeline Valdés, Breneli Soltero Valdés, Stephanie Valdés, Jesús Alberto Valdés Escobedo, Uzzi Jaimes Ceja (atrás) y Guillermo Rosales votaron ayer por la permanencia de la ciclovía.

Fuente: https://www.mural.com.mx/suman-su-apoyo/ar1158347

Celebran el resultado de ciclovía

Guadalupe Martínez y César Rubio
Guadalajara (10 julio 2017)

Ganó el "sí" y los puso eufóricos.

Los integrantes del colectivo #SíAlaCiclovía festejaron ayer afuera de las instalaciones del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) que 17 mil 274 personas ?de 22 mil 142 que participaron? avalaran la permanencia de la bicisenda en Boulevard Marcelino García Barragán, en la primera consulta popular regulada por el organismo.

Sin embargo, reprocharon la mala interpretación de los consejeros del IEPC para aprobar el ejercicio y poner a consulta los derechos de ciudadanos.

"Les faltó criterio para interpretar las leyes para aprobar la consulta, ya que en el Artículo 387 habla de que las herramientas de participación social no deben minimizar y revocar los derechos, se escudaron incontables veces en que el resultado de la consulta no era vinculante y poner a consulta la infraestructura que resguarda y garantiza el derecho a moverse de forma segura", mencionó

Vania Contreras, del colectivo ciclista Metropolitano en Bici.

Tras realizarse la primera consulta pública, los ciclistas exigieron a los legisladores que se modifique la Ley Electoral y de Participación Social para que ninguna consulta vuelva a comprometer los derechos de las personas.

En este sentido, el diputado independiente Pedro Kumamoto, presidente de la Comisión de Participación Ciudadana, Transparencia y Acceso a la Información del Legislativo, dijo que en máximo 15 días estará presentando las modificaciones al Código Electoral y de Participación Ciudadana para que las consultas no sean utilizadas con tintes electorales y que no se pongan a consulta los derechos humanos.

"Nosotros ya estamos por presentar probablemente la semana que entra o la que sigue, las modificaciones al Código Electoral y de Participación Ciudadana para que no quede ninguna duda, y remarcarlo, que este tipo de consultas no pueden ser, sí deben de pasar procesos de participación antes de que se realicen las ciclovías", señaló.

Por su parte, Guillermo Alcaraz Cross, presidente del órgano electoral, coincidió con el legislador e indicó que enviará al Legislativo un proyecto de solicitudes para que consideren realizar una reforma que brinde certeza sobre las decisiones que se deban tomar en consultas ciudadanas.

Fuente: https://www.mural.com.mx/celebran-el-resultado-de-ciclovia/ar1158245

Reprocha politizar ejercicio

Grupo REFORMA
Guadalajara (10 julio 2017)

La consulta popular sobre la permanencia o no de la ciclovía de Marcelino García Barragán se contaminó con la presencia de políticos, acusó el impulsor José Francisco Sahagún Neri.

"Esto se politizó. No tiene por qué entrar (Enrique) Alfaro. No tiene por qué entrar la FEU. No tienen por qué entrar los partidos. Esto tienen que resolverlo los puros habitantes de las doce colonias. Y aun así vamos a ganar porque somos 49 mil vecinos. Así traigan acarreados con lonche vamos a ganar", señaló ayer por la mañana, antes de conocer los resultados del ejercicio.

A las urnas acudieron ayer el Secretario de Desarrollo e Integración Social, Miguel Castro Reynoso, quien votó a favor. En el mismo tenor votó el Rector de la UdeG, Tonatiuh Bravo Padilla, quien se pronunció por transformar la movilidad en la zona metropolitana y apostarle a las ciclorrutas.

Aunque en su momento el diputado Independiente Pedro Kumamoto declaró que no debía llevarse a cabo una consulta popular sobre el derecho a la movilidad, fue uno de los que también se presentó a emitir su voto y decir sí a este tipo de infraestructuras ciclistas.

Los emecistas Alejandro Hermosillo y Hugo Luna, así como Mario Silva, director de Movilidad de Guadalajara, y Juan Carlos Soto, de la misma dependencia, pero en Zapopan, también sumaron su aval a la vía ciclista.

Fuente: https://www.mural.com.mx/reprocha-politizar-ejercicio/ar1158341

Ahora, a acabar ciclovía

César Rubio y Guadalupe Martínez
Guadalajara (10 julio 2017)

Con amplio margen, en la primera consulta ciudadana de la historia de Jalisco ganó el sí a la permanencia de la ciclovía en Bulevar Marcelino García Barragán.

El conteo del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) arrojó que de 22 mil 142 personas que colaboraron, 17 mil 274 votaron a favor y 4 mil 868 en contra, es decir, 78 y 22 por ciento, respectivamente.

La bicisenda, que quedó terminada a un 95 por ciento a finales de 2016 ?faltó balizamiento y señalética?, generó controversia porque se enfrentó a la oposición de vecinos y tuvo apoyo de usuarios y colectivos ciclistas.

En el ejercicio de ayer, que costó 1.7 millones de pesos, participó cualquier ciudadano, incluso menores de edad, pero no tenía efectos vinculatorios, es decir, las autoridades no estaban obligadas a acatar los resultados.

Pese a ello y a que hay cuatro días para impugnar el resultado, el Gobernador de Jalisco, Aristóteles Sandoval, publicó en Twitter ayer por la noche que instruyó a que se finalice la ciclovía a partir de hoy.

Según Guillermo Alcaraz, presidente del IEPC, sólo hubo incidentes menores, como integrantes de la FEU que visitaron algunas de las 81 casillas sin estar acreditados, así como provocaciones verbales entre ciclistas y vecinos.

Fuente: https://www.mural.com.mx/ahora-a-acabar-ciclovia/ar1158323

Hágase escuchar: consultan ciclovía

César Rubio
Guadalajara (09 julio 2017)

El momento de emitir su opinión sobre la ciclovía Bulevar Marcelino García Barragán llegó.

La consulta popular, primera en su tipo en la historia de Jalisco, se llevará a cabo hoy, desde las 8:00 hasta las 18:00 horas, y en ella podrá participar cualquier ciudadano, sin importar la colonia donde radique o su edad. Incluso niños podrán emitir el sufragio.

Para recabar la opinión, el Instituto Electoral de Participación Ciudadana (IEPC) habilitará 81 casillas ?cada una funcionará con un presidente y un secretario, así como dos suplentes? distribuidas en 50 domicilios ubicados en 12 colonias circunvecinas a la infraestructura ciclista, tales como Atlas, Olímpica, Unidad Modelo, San Carlos, entre otras.

Guillermo Alcaraz Cross, presidente del órgano electoral, informó que los resultados podrán darse a conocer entre las 18:15 y 18:30 horas, tiempo que podría recorrerse si hubiera personas en espera de emitir su "voto".

La pregunta que deberán responder los participantes en una urna electrónica será ¿Debe permanecer la ciclovía en el Bulevar General Marcelino García Barragán? La respuesta es simple: sí o no.

Sin embargo, el resultado de este instrumento no será vinculante, es decir, no determinará la permanencia de la vía ciclista.

La ubicación exacta de los centros para emitir su opinión se pueden localizar en el portal oficial del IEPC, en www.iepcjalisco.org.mx.

¡De estreno!
La consulta popular sobre la permanencia de la ciclovía en Marcelino García Barragán es la primera acción de participación ciudadana, tras la aprobación de esta figura por el Congreso.
2,628
firmas reunieron para solicitar la consulta.
1.7
mdp costó organizar la consulta popular.
81
casillas estarán habilitadas hoy.
?10 horas estará abierta la emisión de opinión

Fuente: https://www.mural.com.mx/hagase-escuchar-consultan-ciclovia/ar1157660

Condenan aval de consulta

César Rubio
Guadalajara (07 julio 2017)

El Observatorio Ciudadano de Movilidad en conjunto con la Federación de Estudiantes Universitarios (FEU), condenaron que el Instituto Electoral de Participación Ciudadana de la entidad (IEPC) solo se limitó a aceptar la solicitud de la consulta ciudadana.

Será este domingo cuando ciudadanos podrán salir a opinar si están o no de acuerdo con la permanencia de la ciclovía de Bulevar Marcelino García Barragán.

"Ninguno de los instrumentos de participación social podrá utilizarse para disminuir o revocar el reconocimiento o ampliación de derechos humanos", citó Ana Vázquez, integrante de la Plataforma Metropolitana por la Sustentabilidad, basándose en el Artículo 387 del Código Electoral y de Participación Social de la entidad.

Asimismo, subrayó que el órgano no hizo un análisis de fondo a la petición, pese que lo estipula la ley.

"Estamos en contra de la consulta popular, ya que su pregunta '¿debe permanecer la ciclovía o no?' significa una disminución de un derecho humano como lo es la movilidad", comentó.

Vázquez agregó que la consulta no es de carácter vinculante, por lo que si el resultado no es favorable, no obliga a las autoridades a retirar la infraestructura.

Por su parte, el presidente de la FEU, Jesús Medina Varela, llamó a las escuelas Politécnica, Vocacional, Preparatoria 12 y el Centro Universitario de Ciencias Exactas e Ingenierías (CUCEI), para que acudan a votar a alguna de las 82 urnas electrónicas que estarán distribuidas en la zona.

Los dispositivos estarán disponibles en 33 planteles, 35 casas y 11 sitios públicos en un horario de 8:00 a 18:00 horas.

La organización estudiantil convocó a una rodada ciclista el domingo a las 10:00 horas, que saldrá de la Rambla Cataluña rumbo a la zona.

En tanto, el integrante del colectivo Bicicleta Blanca, Elton Osorio, expresó que para que se eviten las consultas ciudadanas que vulneren o reduzcan los derechos humanos se necesita reformar el Código Electoral, para que una tercera instancia revise las solicitudes; iniciativa presentada el diputado emecista Alejandro Hermosillo. (FOTO: Archivo)

https://www.mural.com.mx/condenan-aval-de-consulta/ar1157113

Fuente: Exponen resultados de encuesta ciclista

Fernanda Carapia
Guadalajara (07 julio 2017)

Con la consulta para la ciclovía de Marcelino García Barragán en puerta, la Dirección de Movilidad del Ayuntamiento de Guadalajara presentó una encuesta de hábitos y percepción de ciclistas.

Mario Silva Rodríguez, titular de la dependencia municipal, mencionó que con los resultados se dieron cuenta que las ciclovías son más usadas de lo que se piensa, inclusive, el 19 por ciento es gente mayor.

"Es falso que las ciclovías sean usadas solo por gente joven. Estamos hablando de un 19 por ciento de población que agrupa de más de 50 y hasta los 70 años que utilizan las ciclovías. También es falso que la infraestructura ciclista solo se usa con fines recreativos, vimos que la mayoría usa la ciclovía, más de cinco veces a la semana, y que la mayor razón son viajes escolares o de trabajo", detalló.

En la encuesta, que se aplicó a 404 ciclistas, se detectó la realización de conductas de riesgo como circular en sentido contrario, usar como ciclovía el carril del Macrobús, pasarse la luz roja o ir sobre la banqueta.

"Hay un reconocimiento de las personas que usan la bicicleta sobre conductas y situaciones de riesgo (...), vemos un desconocimiento en la comunidad que usa las vías ciclistas del marco normativo, de sus responsabilidades y derechos".

Entre el desconocimiento de los derechos está el que pueden circular por la parte central del carril derecho, pues la Ley de Movilidad los reconoce como un vehículo no motorizado; de acuerdo con la encuesta, el 60 por ciento no lo sabe.

Silva comentó que el objetivo de esta encuesta es rediseñar los programas de capacitación tanto con ciclistas como automovilistas, además de que se entregarán los resultados a la Secretaría de Movilidad.

Agregó que se harán más encuestas, tanto entre ciclistas como en peatones, e incluso con automovilistas, y la intención es realizarlas de manera anual.

Fuente: https://www.mural.com.mx/exponen-resultados-de-encuesta-ciclista/ar1156669

Impulsa garantizar derecho a la movilidad

Martín Aquino
Guadalajara (05 julio 2017)

El diputado local de Movimiento Ciudadano, Alejandro Hermosillo, anunció una iniciativa que pretende reformar la Constitución del Estado para establecer la movilidad como un derecho humano.

Según el congresista, Jalisco debe garantizar un sistema integral de calidad que permita el desplazamiento efectivo de las personas, por lo que se plantea modificar el Artículo 4 constitucional.

"Toda persona tiene derecho a la movilidad. El Estado debe garantizar este derecho bajo un sistema integral de calidad, aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita un desplazamiento efectivo para la satisfacción de las necesidades y pleno desarrollo de toda persona", señala el ajuste a la Constitución propuesto por Hermosillo.

El legislador también hizo un exhorto el Ejecutivo estatal para que concluya la ciclovía en Avenida Marcelino García Barragán, tal como lo han externado organizaciones de ciclistas.

"Exigimos al Gobernador (Aristóteles Sandoval) que se reanude y se concluya la ciclovía en la Avenida Marcelino García Barragán, que se ejerza la totalidad de los 49 millones de pesos presupuestados para el programa denominado Provici (Programa Metropolitano de Vías Ciclistas)", apuntó.

"Exigimos también la continuación en la implementación de una movilidad no motorizada y la defensa de la infraestructura necesaria", agregó.

Asimismo, hizo un llamado a ciudadanos para que avalen la ciclovía en Marcelino García Barragán, la cual será sometida a consulta por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana el 9 de julio.

Fuente: https://www.mural.com.mx/impulsa-garantizar-derecho-a-la-movilidad/ar1154240

Critica priista consulta por ciclovía

Fernanda Carapia
Guadalajara (01 julio 2017)

Para el senador del PRI, Jesús Casillas, la consulta popular de la ciclovía Marcelino García Barragán es inútil, pues ya se sabe de antemano el resultado.

"Cuando haces una consulta que previamente ya sabes el resultado, no le encuentro mucho sentido (...) si hoy por hoy las estadísticas te dicen que la movilidad en nuestro Estado se ha privilegiado a los usuarios de automóvil, pregunto ¿cuál va a ser el resultado?", cuestionó.

Casillas refirió que en el tema de la movilidad no se debe preguntar a la gente, sino se deben seguir impulsando las políticas públicas, ya que si no se hace, en unos años la Ciudad estará colapsada.

Aunque dijo que se están realizando acciones como la construcción de la Línea 3 del Tren Ligero o el nuevo modelo de transporte público, son insuficientes para desahogar las calles.

"El tema de las ciclovías ni siquiera debe estar a discusión, sé que quien nunca ha usado o va a usar una bicicleta, está en su derecho de decir que no quiere una ciclovía, pero estoy seguro que cuando se tenga un espacio seguro, circular de manera segura, donde dejar la bicicleta y tomar el transporte público, va a haber muchos automovilistas que vamos a dejar el carro".

Casillas mencionó que los beneficios de las ciclovías no sólo son para quienes usan la bicicleta como medio de transporte, sino también para los propios automovilistas, pues las calles estarán más despejadas.

Además, agregó el legislador, quien ha promovido el uso de la bicicleta, no ve caso hacer la consulta cuando su resultado no es vinculante, es decir, pese a que se rechace la bicisenda, el Gobierno no está obligado a destruirla.

Mañana, el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) llevará a cabo un simulacro en la Preparatoria 4, de lo que será la consulta popular de la ciclovía Marcelino García Barragán.

Fuente: https://www.mural.com.mx/critica-priista-consulta-por-ciclovia/ar1151971

Resolverán queja ¡en 10 meses!

Julio Cárdenas
Guadalajara (30 junio 2017)

La queja que se presentó ante la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco (CEDHJ) contra la consulta pública de la ciclovía en Marcelino García Barragán podría resolverse hasta dentro de 10 meses.

Así lo indicó el cuarto visitador del organismo, Eduardo Sosa Márquez, luego del recurso que interpusieron el 11 de mayo integrantes de la asociación civil GDL en Bici, en contra del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco (IEPC) por someter a votación la viabilidad de la bicisenda.

"A lo que se ha comprometido el Presidente de la Comisión de Derechos Humanos (Felipe de Jesús Álvarez Cibrián) es a resolver las quejas dentro del término de 10 meses; esta queja apenas fue presentada en los últimos 30 días", dijo el funcionario.

"Es decir, no tenemos ni siquiera el 10 por ciento del término que ha señalado el Presidente para concluirla".

Esto, pese a que el ejercicio está establecido para el próximo domingo 9 de julio, lo que significa que la resolución se daría a conocer después de la consulta.

"Sí es una de las posibilidades", respondió Sosa Márquez a pregunta expresa.

"Hay que recordar que existen medios jurisdiccionales que las partes pueden hacer valer para en su momento frenar la consulta, la Comisión Estatal de Derechos Humanos no tiene facultades coactivas para impedir que se celebre la consulta".

Explicó que actualmente están el proceso de recibir e integrar los informes de la autoridad señalada para determinar la admisión de la queja.

Para la celebración de la consulta, el IEPC instalará 81 casillas ubicadas en 13 colonias aledañas a la ciclovía; el ejercicio tendrá un costo de 1.7 millones de pesos, pero los resultados no son vinculantes, es decir, el Gobierno del Estado no está obligado a acatar la resolución.

Sin embargo, diversos colectivos ciclistas y de movilidad no motorizada, así como la Federación de Estudiantes Universitarios (FEU) han anunciado que participarán para defender el carriles de cada sentido de la arteria que se reservó para las bicicletas.

Fuente: https://www.mural.com.mx/resolveran-queja-en-10-meses/ar1150720

Piden oportunidad para las ciclovías

Fernanda Carapia
Guadalajara (27 junio 2017)

Todo cambio causa resistencia y en la movilidad no es la excepción.

Yeriel Salcedo, profesor del ITESO y activista promotor de la bicicleta, consideró que las ciclovías que se construyen en la Ciudad están técnicamente bien hechas, pero falta que la ciudadanía les dé una oportunidad.

"Las ciclovías generan la confianza para que la gente se decida a andar en bici (...) hay que darle la oportunidad a esta infraestructura", apuntó Salcedo.

La construcción de estos senderos para bicicletas ha causado molestia en algunos sectores de la población, que asegura se le está "robando" espacio al vehículo para darlo a un grupo minoritario, al grado de llegar a la subutilización de estos espacios.

"Se está culpando de un problema que ya tenía Guadalajara desde antes que llegaran las ciclovías, antes ya había congestionamiento, contaminación y quizá sí se quita un carril, pero muchas veces ni es un carril, sino el estacionamiento".

Salcedo consideró que el hecho de que un automovilista no vea a un ciclista circulando a la par de él no quiere decir que no haya usuarios de las bicisendas.

En noviembre, comentó, grupos ciclistas hicieron un conteo de los usuarios de la ciclovía de Marcelino García Barragán ?cuya construcción fue suspendida y será sometida a una consulta pública? y se registró el paso de mil 426 personas de las 6:00 a las 22:00 horas; tres meses después la cifra subió a mil 550.

MURAL publicó ayer que el Ejecutivo ha faltado a su palabra de construir, durante el sexenio, más de 200 kilómetros de ciclovía, pues a poco más de un año de que termine la Administración sólo se tiene un 8 por ciento de avance.

UN EJEMPLO

En Marcelino García Barragán subió número de usuarios

1,426
usuarios en noviembre de 6:00 a las 22:00 horas.

1,550
usuarios en febrero en el mismo horario.

Fuente: https://www.mural.com.mx/piden-oportunidad-para-las-ciclovias/ar1147926

Irán estudiantes a consulta por ciclovía

Grupo REFORMA
Guadalajara (23 junio 2017)

El periodo vacacional no impedirá que estudiantes participen en la consulta pública sobre la ciclovía de Bulevar Marcelino García Barragán, en Tlaquepaque.

Jesús Arturo Medina Varela, líder de la Federación de Estudiantes Universitarios (FEU), señaló que implementarán una campaña para favorecer que el alumnado manifieste su opinión sobre esta pista el próximo 9 de julio.

"Tuvimos que tomar una decisión y decidimos ponernos las pilas y prepararnos para el día de la elección y no la vamos a perder. Vamos a salir a las calles, vamos a invitar a los estudiantes, vía redes sociales, vamos a hacer videos, todavía faltan algunos días", dijo.

Agregó que antes de que saliera la convocatoria pidieron al Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco (IEPC) que tomara en cuenta las vacaciones, pues gran parte de la comunidad estudiantil podría no participar.

En la zona está ubicado el Centro Universitario de Ciencias Exactas e Ingenierías (CUCEI), de la UdeG; la Escuela Vocacional de Guadalajara, y la Escuela Politécnica.

"Fuimos al instituto y les dijimos: 'ustedes tienen una población que vive ahí de 40 mil personas, pero hay una población flotante de estudiantes que hacen uso de la ciclovía, que es una nueva alternativa de movilidad de 30 mil estudiantes, consideren que tal vez la consulta pueda ser posterior'.

"La denegaron, la rechazaron y, bueno, los colectivos ciudadanos han hecho Amparos y han estado movilizándose para que la consulta no se realice", señaló Medina Varela.

Desde su perspectiva, la consulta nunca debió aprobarse, ya que resta derechos a la ciudadanía que utiliza este medio de transporte, pues se viola el derecho a la movilidad.

Fuente: https://www.mural.com.mx/iran-estudiantes-a-consulta-por-ciclovia/ar1145310

Urgen a concluir ciclovía en boulevard

Julio Cárdenas
Guadalajara (13 junio 2017)

La infraestructura ciclista en el Boulevard Marcelino García Barragán, así como todo el Programa Metropolitano de Vías Ciclistas (Provici) deben retomarse hasta concluirse.

Así lo demandaron representantes de al menos 50 organizaciones de la sociedad civil concentrados en el Consejo Ciudadano de Movilidad no Motorizada de Guadalajara, quienes emitieron un exhorto al Gobernador del Estado, Aristóteles Sandoval.

"Dentro de la competencia de este Consejo no tenemos ninguna competencia legal o facultad legal que nos autorice a emitir una recomendación al Gobernador del Estado, de este tipo, sin embargo, lo hacemos en nombre y en representación de todos los consejos colectivos y grupos de la sociedad civil organizada", comentó Hugo Iván Soltero, coordinador general del consejo.

Los ponentes expusieron que desde noviembre que se inició la construcción de la senda, que actualmente comprende una longitud de 3.5 kilómetros en cada uno de los sentidos de la arteria, la afluencia de ciclistas se triplicó, pasando de 500 a mil 600 hasta abril de este año, de acuerdo con cifras de Bici Blanca.

Otra de las consideraciones es que la obra inconclusa pone en riesgo la vida de los ciclistas, ya que la falta de infraestructura que no garantiza distancias de seguridad incrementó los decesos en un 35 por ciento en el 2016, en comparación con el año anterior.

Sobre la consulta que realizará el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco (IEPC) el 9 de julio, adelantaron que participarán con una rodada ciclista que partirá a las 11:00 horas del Andador Escorza, hasta la Pila Seca, donde ejercerán su voto de apoyo.

"Venimos exhortando al Gobernador Aristóteles Sandoval a que termine de construir la ciclovía de Marcelino García Barragán que tiene un proceso del 75 por ciento de avance", subrayó Soltero.

"Y también para que se continúen con todos los planes, con todas las ciclovías y con todos los senderos proyectados en Provici".

Fuente: https://www.mural.com.mx/urgen-a-concluir-ciclovia-en-boulevard/ar1137404

Llaman a votar por la ciclovía

Julio Cárdenas
Guadalajara (04 junio 2017)

Pedaleando es como llegarán los 50 colectivos ciclistas de la Zona Metropolitana de Guadalajara, a ejercer su voto de respaldo a la ciclopista del Bulevar Marcelino García Barragán.

La cita es el próximo 9 de julio ?día de la consulta?, y partirán del Andador Escorza, con rumbo a La Pila Seca, con la intención de apoyar la infraestructura ciclista.

"Es un rumbo nuevo que debe tomar la Ciudad, puesto que ya estamos abarrotados y hasta el tope de coches, ya es otra cara que debemos dar a la Metrópoli", opinó Víctor Morales, dirigente del movimiento Bici 10.

"Al parecer hay muchos jóvenes que quieren darle el nuevo rumbo a la ciudad y que tienen todas las pilas puestas para votar a favor de la ciclovía".

Agregó que el 1 de julio impulsarán la celebración de un debate que podría ser transmitido por un canal de televisión.

El 11 de mayo, el pleno del Instituto Electoral de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco (IEPC) dio luz verde para la consulta, que someterá al escrutinio la pregunta ¿debe permanecer la ciclovía en el bulevar Marcelino García Barragán?, mientras que los ciudadanos podrán contestar, sí o no.

El ejercicio tendrá un costo cercano a los 2 millones de pesos, sin embargo, no tiene carácter vinculatorio, es decir, la autoridad responsable, en este caso el Gobierno del Estado, no estará obligado a atender los resultados.

Por su parte, el consejero del IEPC, Mario Alberto Ramos González, defendió que la incidencia del mecanismo es abonar a la participación ciudadana.

Al conocer la movilización que pretenden hacer los colectivos ciclistas, celebró la iniciativa y comentó que el día de la elección se contará con la presencia de corporaciones de seguridad para salvaguardar el ambiente.

"Quisiéramos que participara el mayor número de personas, por su puesto los habitantes de las colonias, los vecinos que han promovido, pero también todos los ciclistas", señaló Ramos González.

"Esperemos que asistan muchos, todos los ciclistas de la ciudad, todos los vecinos, ojalá que esté muy concurrida esta consulta".

Fuente: https://www.mural.com.mx/llaman-a-votar-por-la-ciclovia/ar1129615

Ve respaldo para ciclovía

César Rubio
Guadalajara (29 mayo 2017)

La ciclovía de Marcelino García Barragán, a la que vecinos se oponen, no es una "ocurrencia", sino parte de un plan, previamente consultado, desde 2008, de acuerdo con Carlos Romero, consultor urbanista.

"No son cosas inventadas, la ciclovía de Marcelino García Barragán fue consultada, abordada técnicamente desde el año 2008 cuando se hizo el plan maestro de movilidad urbana no motorizada y lo que se ha hecho es seguir un plan", dijo.

Por ello, el experto consideró que el millón 727 mil pesos que invertirá el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) para realizar la consulta popular sobre la permanencia o no de la ciclovía, será dinero tirado a la basura.

"Definitivamente nuestra ley es muy clara y prioriza la movilidad no motorizada sobre la motorizada, entonces los derechos no se consultan, es absurdo", indicó.

Si se divide el presupuesto de la consulta entre el precio por metro de ciclorruta, alcanzaría para expandir mil 200 metros la infraestructura para vehículos no motorizados de la Metrópoli.

"La parte positiva que podemos sacar ante algo tan absurdo es que se está poniendo otra vez el tema de la movilidad no motorizada y la infraestructura ciclista sobre la mesa", sostuvo Romero.

La consulta popular está programada para el próximo 9 de junio, estará abierta a toda la población, y se realizará de las 8:00 a las 18:00 horas.

El resultado no es vinculante para el Gobierno.

Fuente: https://www.mural.com.mx/ve-respaldo-para-ciclovia/ar1124583

Divide opinión foro de ciclovía

César Rubio
Guadalajara (28 mayo 2017)

El foro "Charlas por la Ciclovía", que abordó la situación actual de la cicloruta de Bulevar Marcelino García Barragán, generó opiniones divididas entre activistas y vecinos de la zona.

El ejercicio de dialogo, convocado por organizaciones civiles de movilidad no motorizada, se llevó a cabo en la explanada del Centro Cultural Atlas, ubicado entre las calles Río La Barca y Río Mascota, en la Colonia Atlas, en Guadalajara, donde participaron cerca de 65 personas.

En las intervenciones -que duraron en promedio 2 minutos-, los asistentes manifestaron su postura y expusieron sus argumentos, tanto a favor como en contra de la infraestructura ciclista que abarca 3.1 kilómetros de la arteria en mención, desde la Calzada del Ejercito hasta Avenida Niños Héroes.

"Esta ciclovía jamás tuvo una consulta ciudadana, el Gobierno del Estado no hizo una socialización, por lo cual está impuesta, creo que nosotros debemos de entender que la ciclovía es muy peligrosa para ciclistas, peatones y automovilistas", señaló Francisco Sahagún, vecino de la Colonia Olímpica.

"Nosotros estamos en contra de esta ciclovía mal planeada que está causando mucho tráfico, contaminación, accidentes y problemas tanto personales como particulares, así que pedimos que esta ciclovía se retire".

Por su parte, Carlos Soriano, integrante del colectivo Paz Vial, consideró que la cicloruta es necesaria.

"La ciclovía está bien, no sé porque dicen que está mal planeada si se está haciendo de acuerdo a los manuales de ciclociudad por parte del ITDP, son muy necesarias las ciclovías aquí porque tenemos nula eduación vial", dijo.

"Las ciclovías son necesarias para que la gente no se muera, ya que el 20 por ciento de las muertes de los ciclistas han sido porque (los automovilistas) no respetan las distancias de seguridad".

El IEPC aprobó el 19 de mayo llevar a cabo un consulta popular para que ciudadanos voten si están de acuerdo o no con el retiro de la ciclovía en Bulevar Marcelino García Barragán. Sin embargo, este instrumento de participación no será vinculante, es decir, el resultado no determinará la permanencia de la vía ciclista.

La dinámica de participación social está prevista para realizarse el 9 de julio, de 8:00 a 18:00 horas; los centros receptores de opinión estarán en 12 colonias circunvecinas a la cicloruta.

Se prevé realizar un segundo foro tentativamente en un mes, en el cual se retomará el tema para debatir a profundidad.

Fuente: https://www.mural.com.mx/divide-opinion-foro-de-ciclovia/ar1124413

Ciclovías llegaron para quedarse.- Sandoval

Francisco de Anda
Guadalajara (24 mayo 2017)

Al margen del resultado que arroje la consulta popular sobre la permanencia de la ciclovía en Marcelino García Barragán, ésta no será retirada, confirmó el Gobernador Aristóteles Sandoval.

El Mandatario reconoció que los instrumentos de participación social abonan a la democracia, pero también destacó la importancia de contar con infraestructura para la movilidad no motorizada como las ciclovías.

"Las consultas son sanas, fortalecen la democracia, la participación, empoderan a la ciudadanía, dijo el Mandatario.

"Lo importante es que la ciclovía de Marcelino García Barragán, como toda la infraestructura de movilidad, llegó para quedarse. Si hay alguien que se sienta invadido, lo escuchamos, podemos hacer adecuaciones".

El titular del Poder Ejecutivo alertó sobre el posible colapso de la Ciudad si el Estado no apuesta a medidas como las ciclovías.

"Si no lo hacemos esto, estamos destinados al colapso, estamos destinados a más muertes por contaminación, por salud pública, esta es una visión colectiva que tiene que verse desde el estado de salud, de movilidad, integración, de desarrollo, de competitividad, calidad de vida", dijo.

Acompañado por el dirigente de la FEU, Jesús Medina, el Gobernador se pronunció a favor de que la consulta en torno a la ciclovía de Marcelino García Barragán se haga en una fecha que garantice la participación de los estudiantes.

Según lo aprobado por el Consejo general del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana, la consulta se llevaría a cabo el domingo 9 de julio.

Fuente: https://www.mural.com.mx/ciclovias-llegaron-para-quedarse-sandoval/ar1121325

Impugnará FEU fecha de consulta por ciclovía

Julio Cárdenas
Guadalajara (22 mayo 2017)

La Federación de Estudiantes Universitarios (FEU) presentará un recurso ante el Poder Judicial del Estado para cambiar la fecha de la consulta por la ciclovía del Boulevard Marcelino García Barragán.

Así lo adelantó Jesús Medina Varela, dirigente del organismo, quien rechazó el ejercicio aprobado por el Pleno del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco, y que determinará la viabilidad de la bicisenda.

"Lo que nosotros estamos haciendo es impugnar la convocatoria porque cae en periodo vacacional", comentó Medina Varela.

"Estudiantes del Tecnológico que es la Vocacional, el Politécnico, la (Preparatoria) 12, el CUCEI y los que van a hacer uso de las instalaciones deportivas, son cerca de 30 mil estudiantes y que utilizamos la ciclovía y no están contemplados para participar".

La propuesta, dijo, es fijarla durante la última semana de agosto para que el mayor número de estudiantes de la Universidad de Guadalajara participen con su voto.

"Nosotros quisiéramos que la última semana del mes de agosto para tener por lo menos 10 días para hacer una amplia difusión entre la comunidad estudiantil y poder participar", agregó el Medina Varela.

Empero, el presidente del IEPC, Guillermo Alcaraz Cross, indicó que la fecha es inamovible, debido al calendario aprobado por el Instituto.

"Las fechas son inmóviles, no podríamos nosotros rebasar ese término", indicó.

La consulta pública que fue promovida por vecinos inconformes, fue aprobada por el IEPC Jalisco y se fijó para el 9 de julio; las urnas electrónicas se abrirán de las 8:00 a las 18:00 horas y cualquier persona puede participar.

El resultado no es vinculante, es decir, el Gobierno del Estado no está obligado a acatar la resolución pero sí a fundamentar su decisión.

El viernes, el Gobernador Aristóteles Sandoval informó a través de Twitter que no dará marcha atrás en la construcción de la infraestructura ciclista.

Fuente: https://www.mural.com.mx/impugnara-feu-fecha-de-consulta-por-ciclovia/ar1119551

Refuerzan defensa de ciclovía

Julio Cárdenas
Guadalajara (17 mayo 2017)

Nuevos argumentos se entregaron a la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco (CEDHJ) para ampliar la defensa de la ciclopista instalada en el Boulevard Marcelino García Barragán.

Representantes de los colectivos GDL en Bici, FemiBici y Bici Blanca GDL, entregaron nuevos elementos y observaciones al organismo para demostrar que el ejercicio de consulta ciudadana contraviene los derechos de un grupo de personas que utilizan la bicicleta como un medio de transporte.

"Pedimos un mayor análisis del tema por la relevancia que tiene cuando se contraponen dos derechos", mencionó Ollin Monroy, dirigente del último colectivo.

"En la sesión del 11 de mayo realizada en el IEPC Jalisco se tocó el tema y en menos de 15 minutos fue tomada una decisión a pesar de que el consejero Mario Ramos y la consejera Sayani Moska reconocen el derecho a la movilidad que tenemos en esta ciudad".

Exigieron que en esas controversias, interviniera un tercero como la CEDHJ o grupos de trabajo integrados por especialistas en los temas específicos.

Rechazaron que su actuar intente censurar el ejercicio, y apuntaron que su único fin es cuestionar el proceso de la consulta y descubrir el trasfondo de la misma.

El 11 de mayo el Consejo General del IEPC dio luz verde a la consulta que solicitaron vecinos para definir si procede el retiro de la ciclovía de la arteria vial, sin embargo, los resultados del ejercicio no tienen carácter vinculatorio, es decir, el Gobierno del Estado no está obligado a acatar el resultado, pero sí a fundamentar su decisión.

Fuente: https://www.mural.com.mx/refuerzan-defensa-de-ciclovia/ar1115881

Presentan queja contra consulta

Julio Cárdenas
Guadalajara (11 mayo 2017)

La asociación civil GDL en Bici presentó esta mañana una queja en contra del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco por someter a consulta pública la ciclovía de la Avenida Marcelino García Barragán.

El documento fue entregado a la Comisión Estatal de los Derechos Humanos Jalisco, pues integrantes del colectivo manifiestan que dicho ejercicio es discriminatorio y atenta en contra del derecho a la ciudad.

"Creemos que es violatoria ya que en el artículo 287 del Código Electoral y de Participación Ciudadana dice que ninguno de los instrumentos de participación social podrán realizarse para disminuir o revocar el reconocimiento de algún derecho", mencionó Yariel Salcedo Torres, representante legal de la agrupación.

Contrario a los comentarios de vecinos del poco flujo de ciclistas en la vía, Salcedo Torres señaló que en noviembre del 2016 levantaron un estudio, contabilizando más de mil 400 corredores durante cuatro horas.

"En el caso de Marcelino García Barragán (...), en el último conteo que hicimos fueron más de mil 400 ciclistas los que pasaron en un día, de 6 de la mañana a 10", indicó.

"Por eso es importante de que cuando digamos algo, lo hagamos con pruebas, nosotros comprobamos que es usada, creemos que la calle hay que compartirla y todos los medios de transporte deben poder circular de forma segura".

El IEPC Jalisco dio luz verde para implementar la primera consulta pública en el Estado; el dictamen que votará el Pleno del Consejo General prevé que cualquier persona pueda votar, no sólo los vecinos.

Fuente: https://www.mural.com.mx/presentan-queja-contra-consulta/ar1111289

Ruedan en pro de ciclovía

César Rubio
Guadalajara (29 abril 2017)

Bajo la premisa de que la ciclovía de Bulevar General Marcelino García Barragán, en Tlaquepaque, debe quedarse, simpatizantes y miembros de colectivos ciclistas organizaron una rodada a favor de ésta.

El recorrido organizado por los colectivos Ciclocuaad, Biciclan y Bici 10, concentró a 60 participantes y partió alrededor de las 17:40 horas de la Rambla Cataluña -ubicada en Escorza y Juárez- con rumbo a la Pila Seca.

La ruta a seguir fue Avenida Vallarta, Chapultepec, López Cotilla; Federalismo, Niños Héroes y Los Ángeles hasta llegar a la bicisenda.

"En este caso la ciclovía de Bulevar es la que nos permite muchos trayectos que nos conecta con Tlaquepaque y con muchos focos de atracción como los centros universitarios, no queremos que se vaya a quitar, queremos hacer notar que es muy funcional para nosotros", explicó Alan Carrillo, miembro de Ciclocuaad.

"Es (para) darnos a conocer como ciclistas y que tenemos la necesidad de movernos con seguridad en las calles, realmente la infraestructura ciclista que nos propina esta garantía de sobrevivir o mantenernos a salvo de los carros".

El activista señaló que la arteria en mención incrementó el número de ciclistas a partir de que se construyó la infraestructura para este tipo de vehículos.

"Los datos duros nos explican que de acuerdo con aforos, antes de que se construyera la ciclovía circulaban a diario 500 ciclistas, después de que se construyó incrementó la cantidad de ciclistas a mil 700, esto con una actualización de hace dos meses", dijo Carillo.

"(Sin embargo), hacen falta muchas condiciones que son de mobiliario, como son poner señalética en todos sus espacios, ya sean en las paradas de camión y dar información precisa".

MURAL publicó este viernes que la decisión de llevar a cabo una consulta popular para saber si vecinos están o no de acuerdo con la ciclovía, podría tomarse la próxima semana en el Pleno del Consejo General del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana.

Fuente: https://www.mural.com.mx/ruedan-en-pro-de-ciclovia/ar1102306

Piden acabar las ciclovías

Fernanda Carapia
Guadalajara (31 marzo 2017)

Las ciclovías no son una ocurrencia, sino una solución al problema de movilidad que se vive en la metrópoli.

Por eso, destacó Elton Osorio, integrante de dos movimientos ciclistas, la importancia de que concluyan las bicisendas que quedaron "mochas" por oposición vecinal como la de Marcelino García Barragán, en la que inclusive se solicitó una consulta pública.

Reconoció que los habitantes de la zona tienen el derecho de dar su opinión y ser escuchados al momento de realizar un proyecto para que éste no sea autoritario.

"Pero por otro lado se están poniendo en contra con proyectos que no son una ocurrencia, es un tema que se ha trabajado durante muchos años, que es el cambiar el paradigma de movilidad de la Ciudad", apuntó.

Osorio, quien forma parte del colectivo Bici Blanca y de la Red Universitaria para la Movilidad, comentó que los caminos ciclistas están

soportados en al menos seis documentos como el Plan Nacional de Desarrollo, los Planes Parciales e incluso en la Ley de Movilidad y la Constitución.

Osorio criticó que se analice en el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) el someter a consulta pública la construcción de la ciclorruta de García Barragán, pues se violentaría un derecho.

"Es como querer consultar si alguien debe tener derecho a la Educación o a la Salud. Llevar a consulta una ciclovía es como llevar a consulta si se debe quitar una banqueta para hacer más carriles para carros, o hacer consultas para que se quiten calles".

El integrante de Bici Blanca reconoció que es un problema complejo y la autoridad debe intensificar las labores de socialización a través de pláticas y otras herramientas para que la gente entienda que, de seguir beneficiando al automóvil, la Ciudad va a colapsar.

"Debemos explicarle a la ciudadanía de la importancia de esto, así como tiene derecho el automovilista, el peatón tiende derecho a tener sus banquetas seguras, en buenas condiciones, el ciclista también tiene derecho a circular en el espacio pública de manera segura, eficiente, interconectada, el chiste es pensar en todos y no sólo en un medio de transporte".

El colectivo de la Red Universitaria para la Movilidad organiza rodadas mensuales que parten desde alguna universidad para atraer a nuevo usuarios de la bicicleta, mostrarles las rutas disponibles y posicionarse para tratar problemas que se enfrentan en la Ciudad.

La rodada de mañana terminará en el Barrio de Mexicaltzingo, donde habrá una verbena con los vecinos que están en contra del estacionamiento subterráneo que la Universidad de Guadalajara pretende construir en el jardín.

Fuente: https://www.mural.com.mx/piden-acabar-las-ciclovias/ar1079575

Dejan ciclovías sin terminar

César Rubio
Guadalajara (30 marzo 2017)

Las ciclovías que han generado polémica, tales como la de Bulevar General García Barragán, Esteban Loera y Silverio García, quedaron inconclusas por la inconformidad generada entre vecinos.

Netzahualcóyotl Ornelas, titular de la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (SIOP), explicó que en los tres casos, el porcentaje global de avance quedó en 95 por ciento.

"Nosotros concluimos nuestras obras en diciembre de 2016, puedo decir que Marcelino García Barragán quedó al 95 por ciento, Pérez Arce (o Esteban Loera también quedó) en 95 por ciento y sólo quedó la parte frente al Mercado del Mar, y Silverio García al 95 por ciento", detalló.

"Realmente Marcelino García Barragán terminamos, nos faltó señalización horizontal, vertical y una parte ligada a la Plaza de la Bandera".

Precisó que sí contaban con el presupuesto para concluir las intervenciones, pero no se podía avanzar si había descontento.

"Para esos tres puntos nosotros teníamos el recurso suficiente para terminar, hubo una inconformidad de los vecinos y paramos, no podemos trabajar cuando hay inconformidad y el recurso teníamos que ejercerlo al día 31 de diciembre", dijo.

"Las ciclovías nosotros dependemos de las pautas que nos marca el Instituto de Movilidad para terminarlas o iniciar otras, en este momento no tengo más allá de las ciclovías que van en los proyectos del Fondo Metropolitano".

Ornelas agregó que las bicisendas pueden terminarse, pero con otro tipo de recursos.

Fuente: https://www.mural.com.mx/dejan-ciclovias-sin-terminar/ar1078689

Presentan colonos firmas por ciclovía

Grupo REFORMA
Guadalajara (06 diciembre 2016)

Con 2 mil 628 firmas, colonos inconformes con la ciclovía en Boulevard Marcelino García Barragán hicieron solicitud ante IEPC Jalisco para que se someta a consulta popular la obra.

Acompañados de la diputada local, Claudia Delgadillo, alrededor de 20 colonos que decían representar a 10 colonias aledañas a las obras hicieron entrega de la pretensión.

Por su parte, el Presidente del Instituto, Guillermo Amado Alcaraz Cross señaló que revisarían la solicitud para determinar si tiene lugar lo que sería la primera consulta ciudadana en el Estado, (después de que se aprobó la nueva Ley de Participación Ciudadana).

"Nosotros tenemos que revisar primero, la zona geográfica en la que pretende llevarse a cabo el ejercicio, definir un universo de habitantes en el caso de las consultas y una vez que definamos este universo, revisar si el porcentaje de apoyos que se está presentando es suficiente como para que podamos salir con este ejercicio", apuntó Alcaraz Cross.

"Y que partir de ahí ya sean las autoridades las que decidan de qué manera van a darle cause a la pretensión".

Los inconformes dijeron no estar en contra de las ciclovías, sino de obras que se realizan sin planeación en vías, como Marcelino García Barragán que se convierten en un caos vial.

Fuente: https://www.mural.com.mx/presentan-colonos-firmas-por-ciclovia/ar999425

Piden consultar ciclovía en Boulevard

Martín Aquino
Guadalajara (24 noviembre 2016)

Debido a inconformidades que ha causado la construcción de una ciclovía en la Avenida Marcelino García Barragán, en Guadalajara, la diputada priista Claudia Delgadillo, solicitó al Pleno del Congreso del Estado exhortar a la Secretaría de Movilidad a frenar la obra y realizar una consulta ciudadana.

Según la funcionaria, no se puede continuar con un proyecto que está generando molestia entre ciudadanos.

"Varias colonias no están conformes con la construcción de la ciclovía en la Avenida Marcelino García Barragán; se pide a la Secretaría de Movilidad que se suspenda la obra hasta que el Instituto Electoral vaya y haga una consulta con los vecinos", señaló la legisladora.

"Si resulta que ellos están de acuerdo con la construcción de la ciclovía, que se continúe con la construcción, pero si no, que se retire esa ciclovía que abarca desde la Plaza de la Bandera hasta la Avenida Niños Héroes", agregó.

Delgadillo refirió que ha sostenido reuniones con vecinos de las Colonias Atlas, Olímpica, Quinta Velarde, Universitaria y El Rosario, quienes se oponen a la ejecución del proyecto del Gobierno del Estado.

"Nos hemos reunido con todos los vecinos y manifiestan que no están de acuerdo, tal vez hay una parte de los vecinos que no salen y ellos están de acuerdo con la ciclovía, porque en el Instituto de Movilidad nos informan que hicieron la socialización; no pueden estar haciendo una ciclovía en contra de la voluntad de los vecinos", apuntó la priista.

La propuesta de Delgadillo fue presentada al Pleno del Congreso este jueves, pero sería hasta el martes de la próxima semana cuando se prevé someterla a votación.

Fuente: https://www.mural.com.mx/piden-consultar-ciclovia-en-boulevard/ar991790

La batalla por las ciclovías

La consulta popular que realizará el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco (IEPC) en semanas próximas, sobre la permanencia o no de la infraestructura ciclista en una vía de Guadalajara, sentará un precedente relevante que podría amainar el impulso de la movilidad no motorizada en la ciudad.

Luis Herrera

14 de Jun, 2017

70

Por ciento del Fondo que recibe Jalisco se invierte en este tipo de movilidad para la AMG

La consulta popular que realizará el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco (IEPC) en semanas próximas, sobre la permanencia o no de la infraestructura ciclista en una vía de Guadalajara, sentará un precedente relevante que podría amainar el impulso de la movilidad no motorizada en la ciudad.

Si bien los resultados de la consulta no son vinculantes para las autoridades, y por lo tanto, no hay obligación de acatarlos, de ser negativos para las ciclovías y sus usuarios traerían un panorama desfavorable para el desarrollo de estas obras, en un escenario presupuestal de por sí difícil para el estado.

El ejercicio de democracia directa que desplegará el IEPC se refiere exclusivamente a la ciclovía que comenzó a habilitar el Gobierno de Jalisco en el bulevar del oriente de la ciudad, Marcelino García Barragán, y que tuvo que ser detenida a fines de 2016 por las manifestaciones en su contra de los vecinos de la zona.

La aprobación de la consulta por el IEPC, tras la solicitud que presentaron los vecinos apoyados por la diputada Claudia Delgadillo González, abrió un escenario de colisión de derechos: los de aquellos que se afirman perjudicados por estas obras, y los de los usuarios ciclistas que defienden los suyos a la movilidad y la calidad de vida.

Apenas el 13 de junio pasado más de 50 organizaciones ciudadanas coaligadas en el Consejo Ciudadano de Movilidad no Motorizada de Guadalajara urgieron al gobernador, Aristóteles Sandoval Díaz, a tomar tres vías de acción:

Primero, que “se dé continuidad y ejerza la totalidad del presupuesto asignado al Programa Metropolitano de Vías Ciclistas (Provici); segundo, que “se reanude y concluya a la brevedad la construcción de la ciclovía en el Boulevard Marcelino García Barragán, así como las demás cuya construcción se encuentre detenida”.

Y tercero, que “se continúe y no se desista en la implementación de la movilidad no motorizada en el estado”.

Las posturas

La convocatoria que se emitió para efectuar la consulta el 9 de julio recoge las dos interpretaciones encontradas que existen sobre el desarrollo de las ciclovías en Guadalajara.

A favor de las ciclovías, y en particular la del bulevar citado, se presentaron ante el IEPC argumentos como estos:

“Debemos exigir al gobierno condiciones óptimas para la movilidad de todas las personas; esta ciclovía es el triunfo de una larga lucha ciudadana; estamos cambiando el rumbo de la movilidad en esta ciudad; se está beneficiando a más de 30 mil estudiantes; es una punta de lanza para la movilidad sustentable”.

Mientras el lado contrario, aquellos que perciben un perjuicio en la infraestructura ciclista, presentaron estos argumentos:

“La ciclovía viola el Reglamento de Imagen Urbana de Guadalajara, además, el libre tránsito implica que no debe haber exclusividad para nadie, según la Constitución; no se consultó ni se socializó con los vecinos que ahora son los afectados; la mala planeación de la ciclovía pone en peligro a sus usuarios, a personas con alguna discapacidad, adultos mayores y peatones, sobre todo, en las paradas de camión”.

La consulta costará 1.7 millones de pesos y se desarrollará en 12 colonias, aunque “cualquier habitante podrá emitir su opinión el día de la Jornada”, dijo el IEPC.

En conflicto

Jalisco no tiene buenos antecedentes en la solución de este tipo de escenarios de colisión de derechos.

El caso por excelencia es la presa El Zapotillo, detenida con acciones legales, y donde está implicado, por un lado, la reubicación de las poblaciones de tres pueblos a inundar: Temacapulín, Acasico y Palmarejo, y por otro, el abasto de agua de Guadalajara, Los Altos y León.

Las mismas organizaciones destacan la crispación alrededor de las ciclovías:

“La sociedad se ha dividido entre aquellos que favorecen y usan en exceso los vehículos motorizados y de los que estamos conscientes del mal causado al medio ambiente a través de los años por el uso desmedido de los recursos naturales, de la mala planeación urbana, y de la falta de políticas públicas que encausen a buen fin la movilidad sustentable”.

Diferentes posturas

A favor

“Debemos exigir al gobierno condiciones óptimas para la movilidad de todas las personas (…) se está beneficiando a más de 30 mil estudiantes”

En contra

“La ciclovía viola el Reglamento de Imagen Urbana de Guadalajara, además, el libre tránsito implica que no debe haber exclusividad para nadie”

La inversión

El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) es la segunda ciudad en inversión a nivel nacional en movilidad no motorizada mediante el sistema de bici pública MiBici.

Lo anterior se desprende de las declaraciones de Servando Sepúlveda Enríquez, secretario estatal de Movilidad, ante el Congreso local en febrero pasado.

En octubre de 2016, la secretaria federal de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), Rosario Robles, dijo que Jalisco destaca por su inversión en este tipo de movilidad, pues mientras a nivel nacional se le dirige cerca del 4 por ciento del Fondo Metropolitano, en la AMG supera el 70 por ciento.

Sin embargo, las organizaciones del Consejo que se dirigieron al gobernador, le cuestionaron: “En la Secretaría de infraestructura y Obra Pública de su gobierno han llegado al punto de suspender obras y quitar el presupuesto asignado a políticas sustentables y prósperas como es el caso del Provici, del cual sólo se han ejecutado 16 de los 49 MDP asignados a éste, a causa de la manifestaciones vecinales en las zonas”.

Según el importe programado en el presupuesto de este año, el programa MiBici recibió 20 MDP, un monto igual al que se etiquetó en el pasado año fiscal.

Fuente: https://www.reporteindigo.com/reporte/guadalajara-bulevar-infraestructura-movilidad-ciclovia-perjudicados-ciclistas/

Conapred interviene en consulta de ciclovía en Marcelino García Barragán
Envió documento al Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) y a la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco (CEDHJ).
Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 17.06.2017 10:18:40
El debate por la consulta popular por la ciclovia en el Boulevard Marcelino García Barragán subió a escala nacional. Y es que el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (Conapred) se pronunció al respecto y envío un documento tanto al Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) y a la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco (CEDHJ).

El organismo federal envió una solicitud de colaboración tanto al IEPC y a la CEDHJ. Esto a partir del planteamiento electrónico que envió un ciudadano el pasado seis de junio. En lo establecido, el quejoso explicó que la realización de la consulta en la que se pondrá a consideración si debe permanecer o no la ciclovía va en contra del derecho a la movilidad que tienen los ciclistas en Jalisco.
Hizo mención al artículo 387 del Código Electoral y de Participación Social del Estado de Jalisco que establece que "ninguno de los instrumentos de participación social podrá utilizarse para disminuir o revocar el reconocimiento o ampliación de derechos humanos". Por lo que se ha manifestado que no es viable el llevar a cabo una consulta popular sobre infraestructura que hace valer el derecho de una parte de la población.
Ante la exposición, se enviaron documentos distintos con una solicitud de colaboración. A Guillermo Alcaraz Cross, consejero presidente del IEPC se le pidió que "se tome en consideración lo siguiente, a efecto de que ese Instituto Electoral y de Participación Ciudadana Jalisco que usted preside, al realizar la consulta ciudadana en el caso de la ciclovía, en su determinación no aplique un criterio de regresividad en el reconocimiento de un derecho garantizado por ese estado, como lo es, el de movilidad".
Por su parte, el escrito enviado a Felipe de Jesús Álvarez Cibrian, presidente de la CEDHJ pide que a "efecto de que el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco, que llevará a cabo la consulta ciudadana no aplique un criterio de regresividad en el reconocimiento de un derecho".
Ambos documentos fueron firmados por Enrique Ventura Marcial, director de admisibilidad, orientación e información del CONAPRED. En el texto especifica que dicho órgano no tiene la competencia para atender casos de gobiernos locales y sólo tiene la atribución en las que se ven involucrados funcionarios federales. Sin embargo se tiene la facultad para proporcionar orientación y asesoría.
En los textos hacen mención al artículo 1 de la Constitución Mexicana de los Estados Unidos Mexicanos que señala "todas las autoridades del país en el ámbito de su competencias tienen la obligación de aplicar las normas correspondientes haciendo la interpretación más favorable a la persona para lograr su protección más amplia".
En el documento se hizo mención al principio de progresividad de los derechos humanos desarrollados en la tesis jurisprudencial de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. El Conapred otorgó un término legal de tres días hábiles a los dos organismos para que informen sobre la atención que se le dará al oficio enviado.

Fuente: https://www.milenio.com/estados/conapred-interviene-consulta-ciclovia-marcelino-garcia-barragan

Oficio de CONAPRED a CEDH Jalisco por queja ante consulta de ciclovía Marcelino García

OFICIO CONAPRED A CEDH: CICLOVÍA_CDH_JALISCO_COLABORACIÓNCICLOVÍA_CDH_JALISCO_COLABORACIÓN (descarga)
Sobre el caso de la consulta ciudadana de la ciclovía de Marcelino García Barragán contactamos a CONAPRED ya que desde nuestra postura esta consulta a pesar de no ser vinculante generar procesos discriminatorios y procesos de regresividad a los derechos que se han ganado en el tema de la movilidad desde el derechos al desarrollo, a la vida.

“Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad”
Ante esto CONAPRED les envió un oficio del día de ayer al Iepc Jalisco y a la Cedhj Jalisco recordarles que las instituciones de este país deben trabajar bajo el articulo 1 parrafo 3 de la constitución.
LIC. FELIPE DE JESÚS ÁLVAREZ CIBRIÁN,
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN ESTATAL
DE DERECHOS HUMANOS DE JALISCO.
PRESENTE;
Por este medio, y con fundamento en el artículo 61 fracciones VII y XIV del Estatuto Orgánico del Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación —mismos que se detallan a continuación—, le anexo al presente en formato PDF, el oficio ORIENTA-121-17 de 14 de junio de 2017 suscrito por el maestro Enrique Ventura Marcial, Director de Admisibilidad, Orientación e Información de este Consejo Nacional, por medio del cual se solicita su colaboración para la atención del caso planteado. En ese contexto le comento que con posterioridad le llegará el presente de forma física.
El artículo 61 del Estatuto Orgánico del Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación señala lo siguiente:
VII. Notificación: Acto mediante el cual se hace saber a las personas peticionarias, a las y los particulares, personas físicas o morales, a las personas servidoras públicas federales, a los poderes públicos federales, así como a las autoridades estatales y terceros relacionados de cualquier diligencia, actuación, solicitud o resolución vinculada con la orientación, procedimiento de queja o seguimiento de medidas administrativas y de reparación;
…
XIV. Vía o medio de notificación: Formas de comunicación a través de las cuales el Consejo remitirá o solicitará algún tipo de información, entre las que se incluyen los escritos, las llamadas telefónicas, la mensajería, los instructivos, estrados, las electrónicas como el fax y correo electrónico, y en general, cualquier otra que resulte pertinente, atendiendo a las circunstancias del caso.
Finalmente, para cualquier duda sobre el contenido del presente correo electrónico, o de sus anexos, mucho le agradeceré se entable comunicación con el suscrito, vía telefónica en los números 01800 5430 033 (lada sin costo) o al (0155) 52 62 14 90 extensión 5418, en un horario de 9:00 a 18:00 horas, de lunes a viernes.

Lic. Francisco Javier Cruz Vázquez,
Jefe de Departamento de Orientación del CONAPRED.
Tel. 52 62 14 90, ext. 5418.
jcruzv@conapred.org.mx

Fuente: gdlenbici.org

Respalda el CUCEI que se ponga en servicio ciclovía en avenida Marcelino García Barragán

Publicado: abril 6, 2017 de Y en Información Jalisco
Etiquetas:movimiento ciclista

Foto: El Informador
Por
Andrea Gutiérrez Vargas/http://udgtv.com/

Los alumnos del Centro Universitario de Ciencias Exactas e Ingenierías (CUCEI) respaldan que se mantenga en operación la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán, ya que cada vez más jóvenes usan la bicicleta para ir a clases, advirtió Juan López Taylor, director del Instituto de Ciencias Aplicadas a la Actividad Física y del Deporte de la Universidad de Guadalajara (UdeG).
López Taylor participó como ponente en el Foro Universitario en Actividad Física y Salud, realizado en la Cámara de Comercio, donde acudieron representantes de 14 universidades públicas y particulares.
Para el académico de la UdeG, la consulta que se realiza entre los vecinos, ni siquiera debió realizarse.
Al foro también acudió el director del Consejo Estatal del Deporte (Code), André Marx Miranda, quien expresó también el respaldo para que la ciclovía en la avenida Marcelino García Barragán, no se detenga, pese a las voces en contra que han expresado algunos vecinos y automovilistas.
Por su parte, el director del Instituto de Ciencias Aplicadas a la Actividad Física de la UdeG dio a conocer que se estudian opciones para establecer una ciclovía o una ruta segura para quienes van a clases al Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño (CUAAD), al finalizar calzada Independencia Norte, ya que actualmente es riesgoso recorrer esa vía en bicicleta.

Fuente: https://udgtv.com/noticias/respalda-el-cucei-que-se-ponga-en-servicio-ciclovia-en-avenida-marcelino-garcia-barragan/96475

Cuestionan consulta del IEPC para ciclovía
Por Redacción
julio 06, 2017 at 6:27a.m. GMT-5
La permanencia o no de la ciclovía planteada en Boulevard Marcelino García Barragán en Guadalajara, será sometida a una consulta pública organizada por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco (IEPCJ) el próximo 9 de julio, hecho que ha despertado el malestar de organizaciones civiles y suscitado dudas sobre los mecanismos que se utilizarán en dicha mecánica.
Al respecto, académicos del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (Iteso), coincidieron en el hecho de que en las últimas semanas se ha polemizado sobre si la ciclovía es útil, si solamente es utilizada en períodos de clases o si contribuirá al aumento de tráfico motorizado.
“Se trata de una votación más que de una consulta…La consulta pública es un instrumento para que los ciudadanos expresen sus opiniones en temas de carácter público. La votación sirve para decidir cosas, la consulta sirve para transformar las preferencias”, señaló Jesús Ibarra, coordinador de la Maestría en Derechos Humanos y Paz del ITESO.

El académico hizo énfasis en que el IEPCJ busca "votos sobre esta situación (la permanencia o eliminación de la ciclovía)", y es que según argumenta, la intención del Instituto de organizar la consulta es buena, pero el modo en que se llevará a cabo es cuestionable.
"La consulta pública es un instrumento que aporta mucho. El Código Electoral y de Participación Social del Estado de Jalisco tiene varios instrumentos, entre otros la consulta pública. Lamentablemente el IEPC no ha entendido que estos instrumentos no tienen que ver con buscar mayorías, sino con dar opinión".
EJERCICIO DELIBERATIVO
Además, Jesús Ibarra considera que la consulta debe ser un ejercicio deliberativo, en el que participen especialistas, ciclistas y vecinos, ya que más allá de la permanencia, o no de la ciclovía, el tema a tratar es la movilidad no motorizada.
Más de Universidades

"La decisión (de hacer la consulta) está tomada y no puede ponerse a consideración otro instrumento, por ejemplo, un plebiscito para determinar si se hace o no. Esto no es procedente porque estaría violentando derechos que están en la Ley de Movilidad", explica Ibarra.
Por último, recordó que "la Ley de Movilidad marca que los ciclistas tienen derecho a circular por vías seguras y que también deben tener esas vías para ejercer la movilidad no motorizada. Son derechos que tienen en la Ley de Movilidad".
Por lo tanto, "el código electoral dice que está prohibido decidir sobre esos derechos. Lo que sí se podría hacer es una consulta pública para informar sobre los beneficios de la ciclovía, los problemas de contaminación, temas que podrían convencer a más de algún vecino inconforme de que se trata de una buena idea", finalizó.
FRASES
"Se trata de una votación más que de una consulta... Lamentablemente el IEPC no ha entendido que estos instrumentos no tienen que ver con buscar mayorías, sino con dar opinión"
Jesús Ibarra
Coordinador de la Maestría en Derechos Humanos y Paz del ITESO
DATO
Se instalarán 81 casillas en 51 domicilios. Cada casilla tendrá la capacidad para que se emita un máximo de 750 votos, por lo que serán 60 mil 750 los participantes.
Las urnas se ubicarán en las colonias Obrera, Lomas del Paradero, Atlas, Universitaria, Unidad Modelo, Jardines del Rosario, El Rosario, Rancho Blanco, Olímpica, González Gallo, Quinta Velarde, Las Conchas y San Carlos, estarán abiertas de 9 de la mañana a seis de la tarde.
Copyright © 2024 La Crónica de Hoy .

Fuente: https://www.cronica.com.mx/jalisco/universidades/2017/07/05/cuestionan-consulta-del-iepc-para-ciclovia/

Reitera gobernador postura respecto a ciclovía

24 de mayo del 2017
El gobernador del estado, Aristóteles Sandoval refrendó su postura respecto a la discusión de la ciclovía de Marcelino García Barragán.
Luego de haber emitido una postura en redes sociales, el gobernador de Jalisco reiteró en rueda de prensa, que no se dará marcha atrás a la infraestructura ciclista programada para Marcelino García Barragán.
«La ciclovía de Marcelino García Barragán como toda la infraestructura de movilidad llegó para quedarse. Si hay alguien que se sienta invadido, lo escuchamos, podemos hacer adecuaciones, pero la infraestructura y la conectividad que es un problema grave que tenemos los ciudadanos en la ZMG, si no lo hacemos, estamos destinados al colapso», enfatizó el mandatario.
Sandoval Díaz celebró la participación ciudadana y la consulta promovida por un grupo de vecinos opositores a la ciclovía pero dijo «los derechos de los ciclistas no se consultan, se hacen valer».
El gobernador agregó que se debe pensar en el beneficio colectivo y analizar la situación desde un enfoque de salud, conectividad, movilidad, desarrollo y calidad de vida.
Aristóteles Sandoval pidió que la consulta, que será realizada por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC), se haga de manera abierta a toda la ciudadanía, en especial a los estudiantes que transitan por esa zona.
Al termino de la rueda de prensa, el actual líder de la Federación de Estudiantes Universitarios (FEU), Jesús Medina, posó junto al gobernador con una pancarta en la que se leía «#SíALaCiclovía».
Martha R. González
Fuente: https://traficozmg.com/2017/05/reitera-gobernador-postura-respecto-ciclovia/

Posicionamiento del Observatorio Ciudadano de Movilidad sobre la Consulta de la ciclovía en Marcelino García Barragán

En los últimos años el uso excesivo de los vehículos motorizados, en especial vehículos privados, ha traído diversas problemáticas en el Área Metropolitana de Guadalajara como el aumento en los congestionamientos viales, la contaminación del aire y los accidentes viales.
El desarrollo de la movilidad que se ha tenido, ha dejado a un lado prioridades desde un mirada sustentable y más humana como lo es en primer plano la movilidad peatonal, ciclista y de transporte público como se menciona en la jerarquía de la movilidad urbana en la ley. (pirámide de la movilidad).
En los últimos 10 años, el movimiento social por la movilidad sustentable ha logrado cambios estructurales regulatorios para revertir esta situación: cambios en la ley de movilidad, incorporación de estudios técnicos e instrumentos oficiales de planeación a la política pública además de que el Gobierno Estatal y los Municipales del Área metropolitana de Guadalajara incorporaran áreas especializadas en movilidad no motorizada para planificar la transformación hacia la movilidad sustentable y finalmente, asignación de recursos a la política pública para crear programas y proyectos en este sentido.
Lo anterior, busca cambiar el paradigma que impera en las calles y se tengan espacios donde todos los diversos tipos de movilidad tengan accesibilidad desde una perspectiva de seguridad y espacios dignos, bajo un esquema de calles completas.

En este sentido el uso de la bicicleta como medio de transporte trae beneficios a la ciudad como lo son la disminución de congestión vehicular, disminución de contaminación del aire y auditiva, asimismo, al ser la bicicleta una opción de movilidad segura e incluyente se convierte en una herramienta para cambiar viajes en auto por viajes en bicicleta, lo cual reduce todos los efectos negativos del uso del auto también conocidos como externalidades, que según el ITDP son cuantificados por 21 mil millones de pesos anuales.

Por otro lado, el uso de la bicicleta genera beneficios personales a quien la utiliza, como lo son ahorros económicos, ahorro en tiempo y beneficios a la salud.
Si como ciudad, continuamos con la construcción de una red de transporte no motorizado integrada con la nueva red de transporte colectivo y masivo, se podrían generar viajes multi e intermodales que serían parte de la solución que necesita esta ciudad para tener espacios que den una mejor calidad de vida a todas las personas.
Es por eso que desde el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público de Jalisco nos posicionamos en favor de toda la política pública sustentable que emprenda el el gobierno estatal y los gobiernos municipales por medio de proyectos que buscan garantizar los derechos de la movilidad no motorizada que son estipulados en la ley de movilidad, basados en estudios técnicos-científicos como lo son el Plan Maestro de Movilidad No Motorizada y el Manual de Ciclociudades. del ITDP.
Por lo anterior, estamos en contra de la consulta popular aprobada por el Instituto Electoral y Participación Ciudadana del Estado de Jalisco (IEPC) la cual busca determinar la permanencia o no de la ciclovía de Marcelino García Barragán ya que su pregunta: "¿Debe permanecer la ciclovía? Sí o no" pone en riesgo su permanencia y eso significa una disminución de un derecho humano como es la movilidad.
El IEPC Jalisco solo cumplió con la revision de forma de la solicitud, pero nunca realizó un análisis de fondo de la petición. A pesar de que el artículo 387 párrafo 2 del Código Electoral y de Participación social del Estado de Jalisco menciona que:
"Ninguno de los instrumentos de participación social podrá utilizarse para disminuir o revocar el reconocimiento o ampliación de derechos humanos."
A pesar de que en la ley de movilidad del estado de Jalisco en su artículo 12 menciona que "los ciclistas tienen derecho a una movilidad segura y preferencial antes que el transporte motorizado" y de "Disponer de vías de circulación exclusivas"
Esto sustentado en el artículo 4to, párrafo 5 de la constitución Mexicana que menciona que "Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. "
Algo que es de suma importancia resaltar es que el artículo 1o. de la constitución de los Estados Unidos Mexicanos se menciona que: " todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.
Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia".
En el año 2007, en Monterrey, se aprobó el documento de la Declaración de los Derechos Humanos Emergentes, que entre otras cosas, plantea:

“Toda persona tiene derecho al tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana”.
Además que en la Ley General de Asentamiento humanos, ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (Ley Federal) en su artículo 2 menciona que:
“Todas las personas…tienen derecho a vivir y disfrutar ciudades y Asentamientos Humanos en condiciones sustentables, resilientes, saludables, productivos, equitativos, justos, incluyentes, democráticos y seguros.”
En el mismo sentido, en el artículo 4to habla que la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos deben conducirse en apego a los siguientes principios:

1. *Derecho a la ciudad*
2. *Equidad e inclusión*
3. *Coherencia y racionalidad*
4. *Protección y progresividad del Espacio Público*
5. *Accesibilidad universal y movilidad (que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado)*

Ante la falta de análisis de fondo de la petición de esta consulta, desde el Observatorio creemos que las herramientas de participación social bien sustentadas y analizadas son parte de una cultura de gobernanza que ayuda a una ciudad más justa, pero ante las omisiones realizadas por el IEPC Jalisco en esta consulta, vemos con preocupación que se pongan a consulta de mayorías los derechos derechos de la movilidad peatonal y ciclista.
Por eso decimos enérgicamente que es prioritario construir una red de infraestructura para la movilidad peatonal y ciclista, interconectada, incluyente, segura y sustentable, en lugar de someter a consulta un derecho.
Fuente: https://gdlenbici.org/2017/07/07/posicionamiento-del-observatorio-ciudadano-de-movilidad-sobre-la-consulta-de-la-ciclovia-en-marcelino-garcia-barragan/

Consulta se debe hacer en periodo estudiantil
por Grettel Rosales
25 de Mayo de 2017, 01:18
FECHA. La consulta ciudadana por la ciclovía de Marcelino García Barragán está pactada para el 9 de junio. (Foto: Alfonso Hernández)
La consulta pública sobre la ciclovía del bulevar Marcelino García Barragán se debe realizar cuando los estudiantes estén en clases, ya que ellos son los principales usuarios de este tipo de infraestructura, consideró el gobernador del estado, Aristóteles Sandoval Díaz.
“Atenderemos y aplaudimos todas las iniciativas, ojalá que éstas se dieran en un periodo donde están los estudiantes, que son los principales beneficiados, pues se da en un periodo donde no están los estudiantes”, dijo ayer.
El mandatario reiteró ayer su postura a favor de las ciclovías, la cual la había dado a conocer vía Twitter en días pasados, e insistió en que los derechos de los ciclistas no se consultan y simplemente se hacen valer.

Esto luego de que se definió que se haría una consulta pública a petición de algunos vecinos de la zona que están en contra de dicha infraestructura; el ejercicio se tiene pactado para el 9 de junio.
"Las consultas son sanas, fortalecen la democracia, la participación, empoderan a la ciudadanía, lo importante es que la ciclovía de Marcelino García Barragán, como toda la infraestructura de movilidad, llegó para quedarse y si hay alguien que se sienta invadido lo escuchamos, podemos hacer adecuaciones", declaró.
Agregó que si no se trabaja en una infraestructura no motorizada adecuada se destinará a la ciudad al colapso, así como al incremento en las muertes por la contaminación.
"No vamos a retroceder ni un centímetro en toda la infraestructura para movilidad no motorizada", reiteró.
"No vamos a retroceder ni un centímetro en toda la infraestructura para movilidad no motorizada"
Aristóteles Sandoval, gobernador de Jalico
Fuente: https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=72592

Impugnan consulta de ciclovía de García Barragán
por Violeta Meléndez
21 de Julio de 2017, 18:47
(Foto: Archivo)
En el último día legal para impugnar la consulta ciudadana sobre la permanencia de la ciclovía de la avenida Marcelino García Barragán, un ciudadano acudió al Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) a interponer una queja por el proceso, inconformándose por el hecho de que la votación se haya abierto a la población en general.
Esta queja retiene el proceso de cierre de la consulta y la publicación de los resultados en el Periódico Oficial del Estado por tiempo indefinido, ya que según dijo el presidente del IEPC, Guillermo Alcaraz Cross, hay una laguna legal en donde no se especifica qué tipo de impugnación es la que procede ni qué instancia es la adecuada para atenderla, lo que aún sigue sin definirse.
"Se publicó el acuerdo pero este no ha sido todavía remitido al Ejecutivo porque un ciudadano presentó un documento de inconformidad, en atención a la protección progresiva de los derechos humanos nosotros trataremos de darla forma de recurso y lo estaremos resolviendo; no se especifica (qué tipo de recurso es)", dijo Alcaraz Cross.
"Todos los actos que se impugnan pueden tener como consecuencia la confirmación, la ratificación, la modificación o el desechamiento (del proceso). Señala que no tendimos la parte de recibir el voto de los ciudadanos ahí y algunos otros defectos de índole logístico. Es posible que ya no nos toque a nosotros resolverlo, la persona presenta un documento que es innominado y nosotros tendríamos que ver a partir de los recursos en contra de un recurso electoral, cuál cabría, si puede ser una revocación, una inconformidad al tribunal, tenemos que hacer un análisis".
La consulta ciudadana que se realizó el 9 de julio a petición de los vecinos inconformes con la ciclovía, quienes cumplieron con los requisitos para que se llevara a cabo, arrojó como resultado el triunfo de la continuidad de la infraestructura, con una proporción de casi cuatro votos a favor por cada uno en contra.

Se dieron cinco días para impugnar, pero los detractores principales de la ciclovía descartaron hacerlo, no obstante, fue un particular no identificado quien decidió impugnar el proceso.
FV
Fuente: https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=77250

Aprueba IEPC consulta popular sobre ciclovía en Marcelino García Barragán
Tendrán 60 días más para poder llevar a cabo el ejercicio
eloccidental_admin

Víctor Manuel Ramírez Álvarez
Los consejeros del Instituto Electoral aprobaron llevar a cabo la consulta popular sobre la ciclovía que se ubica en la avenida Marcelino García Barragán, con el argumento que en caso de rechazarla tras de que cumplió con todos los requisitos marcados por la Ley de Participación Ciudadana, sería como censurar y vulnerar el derecho a la libertad de expresión y el derecho a la participación, ya que al no ser vinculatoria con los actos de Gobierno, no viola el derecho humano de movilidad que tanto argumentan los grupos ciclistas.
En sesión se analizó los últimos acontecimientos y en donde un colectivo de ciclistas presentó una queja ante la Comisión Estatal de Derechos Humanos al señalar que a los derechos humanos no se le pueden aplicar consultas populares, pero este ejercicio al no ser una acción vinculante que obligue a quitar de inmediato la infraestructura vial para la ciclovía, sino que es una guía para la decisión de las autoridades, no viola ningún derecho.
"Censurar tal ejercicio de consulta, en tanto que cumplidos los requisitos de procedencia, vulneraría la libertad de expresión y el derecho de participación ciudadana consagrados en nuestra Carta Magna, así como el derecho humano a la participación ciudadana reconocido en la Constitución local y el Código Electoral", señaló la consejera Beatriz Rangel al leer la postura de los integrantes de la Comisión de Participación Ciudadana del Instituto Electoral.
La consejera lanzó una invitación a los ciudadanos para que sean críticos en el ejercicio de sus derechos y a implementar los mecanismos de participación sin "pretender vulnerar derechos de terceros, sino que foméntenla ampliación de libertades y garantías para todas las personas y el fortalecimiento de nuestra democracia".
Al mismo tiempo se advirtió que "cualquier funcionario público o grupo de personas que busquen utilizar los mecanismos de participación social para fines personales distintos a los establecidos por las leyes en la materia, violentan el Estado de Derecho, faltan al respeto a las instituciones democráticas y ofenden al pueblo jalisciense".
Explicaron que la consulta popular es el mecanismo de "participación social a través de la cual los habitantes del estado, un municipio u otra demarcación territorial, expresan sus opiniones respecto a temas de carácter público o impacto social. Por su naturaleza, dicho mecanismo no es vinculante, sin embargo, su resultado aporta elementos para que sea la autoridad competente la que fundamente y determine su decisión".

Para poder realizar esta consulta, el Instituto Electoral deberá de aprobar la convocatoria correspondiente, difundirla, conformar la metodología a utilizar y sobre todo establecer si todos los ciudadanos de cualquier municipio podrán votar o sólo los que habitan dentro de la ruta de la ciclo vía, ya que la propia ley no establece los procedimientos para estas acciones focalizadas a una mini región, tras lo cual tendrán 60 días más para poder llevar a cabo el ejercicio con los ciudadanos mayores de 18 años y que tengan su credencial de elector.

Fuente: https://oem.com.mx/eloccidental/local/aprueba-iepc-consulta-popular-sobre-ciclovia-en-marcelino-garcia-barragan-15883610

La FEU impugnará la consulta ciudadana sobre la ciclovía de avenida Marcelino García Barragán
Por
Ignacio Pérez Vega
-
22 mayo, 2017

Guadalajara, Jalisco.
Esta semana la Federación de Estudiantes Universitarios (FEU) presentará un recurso legal ante el Tribunal Electoral, para impugnar la consulta ciudadana sobre la ciclovía de la avenida Marcelino García Barragán.
Ciclistas presentan queja en contra del IEPC, por "ilegal" consulta sobre la ciclovía de Marcelino García Barragán
Jesús Medina Varela, presidente de la organización estudiantil, dijo que pedirán que la consulta ciudadana se cambie de fecha, ya que el día autorizado por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) -el 9 de julio- es periodo vacacional, lo que dejaría fuera de la votación a 30 mil estudiantes del Centro Universitario de Ciencias Exactas e Ingenierías (CUCEI) y de las preparatorias 12 y Vocacional, a quienes se les dificultaría asistir.
La FEU pedirá que, en todo caso, la consulta se haga en la cuarta semana de agosto, una vez que los estudiantes de la Universidad de Guadalajara (UdeG) regresen a clases el 17 de agosto.
Medina Varela dijo que la consulta será muy cara y además pone a votación un derecho. "Es como si se preguntara a la gente si están de acuerdo o no en las rampas para personas con discapacidad, pese a que muy pocos las usan". Es así de absurda la consulta, finalizó el dirigente estudiantil.
Fuente: https://udgtv.com/noticias/la-feu-impugnara-la-consulta-ciudadana-sobre-la-ciclovia-de-avenida-marcelino-garcia-barragan/103616

Ciclistas presentan queja en contra del IEPC, por "ilegal" consulta sobre la ciclovía de Marcelino García Barragán
Por
Ignacio Pérez Vega
-

11 mayo, 2017
Guadalajara, Jalisco
Con el argumento legal de que una consulta ciudadana no puede someter a votación un derecho ya obtenido, la asociación civil GDL en Bici presentó una queja ante la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco (CEDHJ), en contra del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC), por autorizar una consulta sobre la ciclovía de boulevard Marcelino García Barragán,
Yeriel Salcedo, representante de GDL en Bici, dijo que al someter a consulta si se concluye la obra de la ciclovía en el boulevard Marcelino García Barragán, se viola el Código Electoral, que establece que "ninguno de los instrumentos de participación social podrá utilizarse para disminuir o revocar el reconocimiento o ampliación de derechos humanos".
Han muerto 210 ciclistas en un lapso de ocho años, advierte el colectivo Bici Blanca
Por lo pronto, en la queja interpuesta por GDL en Bici se pidió a la CEDHJ que emita medidas cautelares para "frenar" la consulta ciudadana y promover un diálogo entre las partes para que se acepte la terminación y operación de la ciclovía.
Según datos del Instituto de Movilidad y Transporte de Jalisco, la ciclovía de Marcelino García Barragán era usada por 1,400 ciclistas diarios, en noviembre pasado y cuatro meses después, el conteo registró 1,500 usuarios por día, que significa un incremento de 30%, lo que habla de la utilidad de esa vía exclusiva para bicis, puntualizó Yeriel Salcedo.
Fuente: https://udgtv.com/noticias/ciclistas-presentan-queja-en-contra-del-iepc-por-ilegal-consulta-sobre-la-ciclovia-de-marcelino-garcia-barragan/103035

Los derechos no deben someterse a consulta
Publicado por Redacción CRUCE | 19 Jun 2017 | MOVILIDAD | 0

A propósito de la votación popular que se llevará a cabo el próximo 9 de julio sobre la ciclovía en Marcelino García Barragán, académicos del ITESO señalan que debe ser un ejercicio de deliberación no de búsqueda de mayorías.
POR GUSTAVO ABARCA
La permanencia o no de la ciclovía en el boulevard Marcelino García Barragán será sometida a una "consulta pública", organizada por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco (IEPCJ), el 9 de julio próximo, lo que ha despertado el malestar de organizaciones ciudadanas y suscitado dudas en relación con los mecanismos de participación que se utilizarán.
En las últimas semanas se ha escrito y hablado sobre si la ciclovía no es útil, si solamente es utilizada en periodos de clases o que contribuye al aumento de tráfico motorizado.
El otro lado de la moneda son las posturas a favor de la ciclovía como el hecho de que se trata de un derecho y que por esta razón no debe suprimirse, y que abona a la movilidad no motorizada.
Consulta contra votación
Una situación que ha llamado la atención es que lo que se realizará el 9 de julio es que se trata de una votación, más no de una consulta.

“La consulta pública es un instrumento para que los ciudadanos expresen sus opiniones en temas de carácter público. La votación sirve para decidir cosas, la consulta sirve para transformar las preferencias”, explicó Jesús Ibarra, coordinador de la Maestría en Derechos Humanos y Paz del ITESO.

El académico del Departamento de Estudios Sociopolíticos y Jurídicos (DSOJ) enfatiza que el IEPCJ busca “votos sobre esta situación (la permanencia o eliminación de la ciclovía)”, explicó Jesús Ibarra.

De acuerdo con Ibarra, la intención del IEPCJ de organizar la consulta es buena, más no el modo en el que se llevará a cabo.

“La consulta pública es un instrumento que aporta mucho. El Código Electoral y de Participación Social del Estado de Jalisco tiene varios instrumentos, entre otros la consulta pública. Lamentablemente, el IEPCJ no ha entendido que estos instrumentos no tienen que ver con buscar mayorías, sino con dar opinión”, añade Ibarra en relación con la consulta a llevarse a cabo el próximo 9 de julio, para la cual sólo se contempla una pregunta.

En este sentido, el coordinador de la Maestría en Derechos Humanos y Paz señala que la consulta debe ser un ejercicio deliberativo, en el que participen especialistas, ciclistas y vecinos, ya que más allá de la permanencia, o no, de la ciclovía, el tema de fondo a tratar es la movilidad no motorizada.

Raúl Díaz, académico del Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano destaca que “llama la atención es que en la queja que los grupos ciclistas meten en la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco (CEDHJ) señalan se requiere de mayor análisis. Están tomando un tema complejo y lo reducen a una consulta pública”.

Díaz resalta que “el salario mínimo de la participación ciudadana es la información o la socialización”.

“Llaman socialización a un sistema de promoción de proyectos donde doy poca información, no te doy un mecanismo o posibilidad de réplica, dialogo o discusión, e intento persuadirte de que lo que pretendo implementar es positivo para ti”, afirma Díaz.

En el caso de la información, se proporciona a los vecinos para que hagan un análisis, pero “no hay una manera de entrar en diálogo. La consulta es un nivel de participación que no es bilateral, ya que alguien decide las preguntas y entonces es un proceso de participación ciudadana muy limitado”, añade el académico del DHDU.

“El más significativo de los procesos de participación ciudadana es la colaboración en el que hay canales de diálogo, canales de discusión, no necesariamente de consenso”, destaca Díaz y añade que “la consulta pública que promueve el IEPCJ es una muy limitada porque no recoge una impresión de conjunto de la ciudadanía para que le abone a un proyecto de ciudad”.

Por lo que esta consulta, a decir del académico “contribuye a la fragmentación de una cultura democrática y deslegitimará a un grupo de la sociedad”.

¿Se violan derechos?

Un mecanismo de consulta pública, bien aplicado, sería muy útil para transformar la opinión de los inconformes, comenta Ibarra. Sin embargo, “la decisión (de hacer la ‘consulta’) está tomada y no puede ponerse a consideración de otro instrumento, por ejemplo, de un plebiscito para determinar si se hace o no. Esto no es procedente porque está violentando derechos que están en la Ley de Movilidad”, explica Ibarra.

El académico del DSOJ recuerda que “la Ley de Movilidad marca que los ciclistas tienen derecho a circular por vías seguras y que también deben tener esas vías para ejercer la movilidad no motorizada”.

Por lo tanto “el código electoral dice que está prohibido decidir sobre esos derechos. Lo que sí se podría hacer es una consulta pública para informar sobre los beneficios de la ciclovía, los problemas de contaminación, temas que podrían convencer a más de algún vecino inconforme de que se trata de una buena idea”.
Fuente: https://cruce.iteso.mx/los-derechos-no-deben-someterse-consulta/

Ciclovías y participación ciudadana: la forma de la consulta cuestionada

Ciclovías y participación ciudadana: la forma de la consulta cuestionada
Académicos coinciden en que los derechos no deben someterse a consulta, a propósito de la votación popular que llevará a cabo el IEPCJ el próximo 9 de julio, relacionada con la ciclovía en Marcelino García Barragán.

martes 04 julio , 2017
Luis Ponciano

Gustavo Abarca
La permanencia o no de la ciclovía en el boulevard Marcelino García Barragán será sometida a una "consulta pública", organizada por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco (IEPCJ), el 9 de julio próximo, lo que ha despertado el malestar de organizaciones ciudadanas y suscitado dudas sobre los mecanismos de participación que se utilizarán.
En las últimas semanas se ha polemizado sobre si la ciclovía es útil, si solamente es utilizada en períodos de clases o si contribuye al aumento de tráfico motorizado.
El otro lado de la moneda son las posturas a favor de la ciclovía como un derecho, razón por la cual no debe suprimirse, y que abona a la movilidad no motorizada.
Consulta contra votación
Una situación que ha llamado la atención es que lo que se realizará el 9 de julio se trata de una votación más que de una consulta.
"La consulta pública es un instrumento para que los ciudadanos expresen sus opiniones en temas de carácter público. La votación sirve para decidir cosas, la consulta sirve para transformar las preferencias", explicó Jesús Ibarra, coordinador dela Maestría en Derechos Humanos y Paz del ITESO.
El académico del Departamento de Estudios Sociopolíticos y Jurídicos (DSOJ) enfatiza que el IEPCJ busca "votos sobre esta situación (la permanencia o eliminación de la ciclovía)".
De acuerdo con Ibarra, la intención del IEPCJ de organizar la consulta es buena, pero el modo en que se llevará a cabo es cuestionable.
"La consulta pública es un instrumento que aporta mucho. El Código Electoral y de Participación Social del Estado de Jalisco tiene varios instrumentos, entre otros la consulta pública. Lamentablemente el IEPCJ no ha entendido que estos instrumentos no tienen que

ver con buscar mayorías, sino con dar opinión", añade Ibarra en relación con la consulta que el instituto llevará a cabo el próximo 9 de julio, y que contempla sólo se contempla una pregunta.
El académico considera que la consulta debe ser un ejercicio deliberativo, en el que participen especialistas, ciclistas y vecinos, ya que más allá de la permanencia, o no, de la ciclovía, el tema de fondo a tratar es la movilidad no motorizada.
Raúl Díaz, académico del Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano destaca que "llama la atención que en la queja que los grupos ciclistas meten en la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco (CEDHJ) señalan que se requiere de mayor análisis. Están tomando un tema complejo y lo reducen a una consulta pública".
Díaz resalta que "el salario mínimo de la participación ciudadana es la información o la socialización".
"Llaman socialización a un sistema de promoción de proyectos donde doy poca información, no te doy un mecanismo o posibilidad de réplica, dialogo o discusión, e intento persuadirte de que lo que pretendo implementar es positivo para ti", afirma Díaz.
La información se proporciona a los vecinos para que hagan un análisis, pero "no hay una manera de entrar en diálogo. La consulta es un nivel de participación que no es bilateral, ya que alguien decide las preguntas y entonces es un proceso de participación ciudadana muy limitado", añade el académico del DHDU.
"El más significativo de los procesos de participación ciudadana es la colaboración en la que hay canales de diálogo, canales de discusión, no necesariamente de consenso", destaca Díaz y añade que "la consulta pública que promueve el IEPCJ es una muy limitada porque no recoge una impresión de conjunto de la ciudadanía para que le abone a un proyecto de ciudad".
Esta consulta, a decir del académico, "contribuye a la fragmentación de una cultura democrática y deslegitimará a un grupo de la sociedad".
¿Se violan derechos?
Un mecanismo de consulta pública, bien aplicado, sería muy útil para transformar la opinión de los inconformes, comenta Ibarra. Sin embargo, "la decisión (de hacer la 'consulta') está tomada y no puede ponerse a consideración otro instrumento, por ejemplo, un plebiscito para determinar si se hace o no. Esto no es procedente porque estaría violentando derechos que están en la Ley de Movilidad", explica Ibarra.
El académico del DSOJ recuerda que "la Ley de Movilidad marca que los ciclistas tienen derecho a circular por vías seguras y que también deben tener esas vías para ejercer la movilidad no motorizada. Son derechos que tienen en la Ley de Movilidad".
Por lo tanto "el código electoral dice que está prohibido decidir sobre esos derechos. Lo que sí se podría hacer es una consulta pública para informar sobre los beneficios de la ciclovía, los problemas de contaminación, temas que podrían convencer a más de algún vecino inconforme de que se trata de una buena idea".
Fuente: https://iteso.mx/web/general/detalle?group_id=8171771

La consulta ciudadana no fue una lucha entre "buenos" y "malos"

Por: Julio Cesar Hernández
11 julio, 2017

Verdaderamente sorprendente la reacción y el manejo de la información sobre el resultado de la consulta pública ciudadana respecto a si se estaba de acuerdo o no con que permaneciera la ciclovía en la avenida "Marcelino García Barragán", lo que además sirvió de marco a no pocos políticos para presumir que acudieron a votar y, de paso, auto promocionarse.
Y digo sorprendente porque además se le dió un manejo como si fuera la lucha entre "buenos" y "malos", cuando se trataba sólo de la opinión de unos ciudadanos a favor frente a la opinión de otros ciudadanos en contra. No más. Pero creo que el triunfo del "sí" se sobredimensionó al grado de ser la nota principal de varios diarios locales y obtener amplios espacios en los medios electrónicos y las redes sociales como quizás noticias de mayor trascendencia para la comunidad en general no la tienen.
Todo nació a raíz de la inconformidad y oposición de un grupo de vecinos de esta avenida con la ciclovía porque afectaba, a la vez, su propia movilización o sus muy particulares -y respetables- intereses, recurriendo inclusive a bloquear la vialidad con sus manifestaciones semanas atrás.
Alentados por las nuevos instrumentos de participación ciudadana o sea, dentro de la legalidad, se dieron a la tarea de trabajar para cumplir con los requisitos establecidos para que el Instituto Electoral y de Participacion Ciudadana aplicara la consulta pública. Y lo lograron, principalmente en la cantidad de firmas requeridas para ello, por lo que no obstante los intentos de algunos grupos por echarla abajo, el IEPC llevó a cabo dicha consulta anteayer domingo.
En su momento los inconformes advirtieron que aceptarían el resultado que arrojara dicha consulta.
De acuerdo a cifras oficiales participaron 22 mil 145 personasl, de las cuales 17 mil 274 votaron por el "sí" y 4 mil 868 por el "no".
Contundente el resultado a favor de la ciclovía, inobjetable, pero la reacción que provocó fue descomunal y quizás exagerada cuando ya se sabía que el resultado no era vinculante, o sea que no tendría ningún efecto sobre la continuación de la obra ya avanzada en más de 80%, además de que el propio gobernador Aristóteles Sandoval había anunciado también a través de sus cuentas en redes sociales que la construcción de esta ciclovía no se iba a detener.
O sea que no encuentro dónde está el motivo de la exagerada euforia por el "sí" obtenido cuando aún y el resultado hubiese favorecido al "no", la ciclovía en la avenida "Marcelino García Barragán" iba por que iba.
Además hay que destacar que cientos de ciclistas que participaron en la votación no eran vecinos de la zona – lo cual no era requisito para emitir el sufragio-, y quizás muchos de ellos era la primera y última vez que circulaban por esa ciclovía. Bueno, los que circularon por ella, porque la mayoría lo hizo por los carriles destinados a los automóviles (como se observa en la fotografía), tanto de ida como de vuelta.
Quiero creer -no tengo forma de confirmarlo- de que los que votaron en contra son vecinos del lugar. O cuando menos mayoritariamente.
Así, pues, esta consulta pública ciudadana nos debe dejar varias lecciones, pero subrayo dos: 1. Que sí es posible aplicar estos instrumentos de participación ciudadana cuando la propia ciudadanía se lo propone, y 2. Que no debemos darle un manejo de "buenos" contra "malos", a fin de mantener la convivencia en una zona metropolitana que, efectivamente, debe de ser para todos.
Fuente: https://marcatextos.com/la-consulta-ciudadana-no-fue-una-lucha-entre-buenos-y-malos/

Circula más de un ciclista por minuto en boulevard Marcelino García
Colectivos realizaron un conteo de 5:41 a 10 de la noche del martes.

- *Cierran paso a vehículos en Marcelino García Barragán por ciclovía.*

Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 01.12.2016 13:16:06

Ante el discurso de que ningún ciclista utiliza la ciclovía en el Boulevard Marcelino García Barragán por parte de quienes se han manifestado en contra de dicha infraestructura, diversos colectivos a favor del uso de transporte no motorizado, realizaron un conteo por dicha vialidad.
El resultado fue que mil 421 ciclistas circularon en el cruce de Marcelino García Barragán y Calzada Olímpica de las 5:41 de la mañana hasta las 10 de la noche del martes 29 de noviembre. Eso significa 88 personas por hora y más de una persona por cada minuto.
"Todo surgió porque vemos que faltan datos duros en esta obras porque de repente hemos escuchado en muchas ocasiones cuando se hacen ciclovias en Guadalajara, vecinos diciendo que son muy poca gente la que las usan. Es una propuesta para que de aquí en adelante cada vez que podamos, la asociación civil podamos demostrar por qué son importantes estos espacios", señaló Yeriel Salcedo, uno de los organizadores del conteo.
Además de contabilizar el número total de ciclistas en la zona, también se hizo un registro de tipo de bicicleta, género, conocer la gente que se traslada por trabajo, actividad recreativa o recorrido local. También se anotaron edades aproximadas y si se trasladaban en el sentido de la calle o contra flujo.
El registro se hizo en hojas y además se tomaron fotografías para capturar la información que se tomará en cuenta en el estudio. De manera adelantada, se detectó mayor circulación de hombres. Los resultados finales se darán a conocer a más tardar el lunes cinco de diciembre.
La información obtenida se entregará a las autoridades correspondientes como lo es el propio gobierno de Guadalajara. Mientras que "los vecinos vamos a ver si podemos tener un contacto de diálogo que no genere conflictos. Eso todavía no podría decírtelo cómo podría ser esta entrega".
El integrante de Bicicleta Blanca espera que el conteo pueda ayudar a que vecinos inconformes puedan cambiar de opinión respecto a la construcción de la vía ciclista. Colonos de ocho colonias por la que pasa la infraestructura se han manifestado durante cuatro ocasiones para pedir se detenga la obra se construya sobre avenida Revolución.
Luego de votarse en contra el exhorto propuesto por la diputada Claudia Delgadillo para realizar una consulta respecto a la obra, algunos vecinos comentaron que continuarían las manifestaciones y buscarían la forma de que se aplique una votación.
Yeriel Salcedo se dijo a favor de una consulta en la que no sólo se incluya la participación de vecinos si no también de aquellos que hacen uso de la vialidad. También se dijo a favor de que existan mesas de diálogos para que se puedan explicar los beneficios y la necesidad de crear infraestructura para transporte no motorizado.
Fuente:https://www.milenio.com/estados/circula-ciclista-minuto-boulevard-marcelino-garcia

Desecha el IEPC impugnaciones en contra de la consulta sobre la ciclovía
Por
Ignacio Pérez Vega
-
10 junio, 2017
Guadalajara, Jalisco.
En dos sesiones extraordinarias, el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) desechó dos impugnaciones presentadas por Yeriel Salcedo, representante de Gdl en Bici, quien pidió que la consulta popular sobre la ciclovía de la avenida Marcelino García Barragán, no se llevara a cabo, porque afecta el derecho a la movilidad de los ciclistas.
Por mayoría de votos, el organismo electoral también declaró improcedente un recurso legal que presentó el vecino Francisco Sahagún Neri, promotor de la consulta ciudadana, quien pedía que en la votación a efectuarse el domingo 9 de julio, solo participaran los vecinos de esa demarcación.
La consejera electoral Sayani Mozka, explicó que el Congreso local debe perfeccionar las figuras legales de consulta a la población, pues tiene varios vacíos legales, entre ellos que puede votar cualquier persona, sin necesidad de que se le pida una identificación.
Por su parte, en la sesión, el representante del partido Morena, Francisco Félix, expresó que "es inaceptable" que en la consulta sobre la ciclovía puedan votar hasta extranjeros o menores de edad, e incluso, podrían presentarse actos de "acarreo" de votantes, por las fallas legales que tiene la Ley de Participación Ciudadana.
El presidente del IEPC, Guillermo Alcaraz Cross, dijo que ante el rechazo a las tres impugnaciones, los peticionarios pueden recurrir al Tribunal Electoral y dijo que en este momento la consulta está firme para realizarse el 9 de julio.
La consulta se hará con urnas electrónicas en 81 casillas situadas en la zona de la ciclovía de la avenida Marcelino García Barragán.
La ubicación de las casillas se puede consultar en un micrositio del portal del IEPC.
Fuente: https://udgtv.com/noticias/desecha-el-iepc-impugnaciones-en-contra-de-la-consulta-sobre-la-ciclovia/104845

Alistan colectivos la defensa de ciclovías ante consulta pública
Preocupa que se someta a este ejercicio un derecho que considera las leyes; sugieren límites como en la CdMx

- *La mayoría de los encuestados se manifestó a favor de la ciclovía*

Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 10.04.2017 08:02:35
Acercarse con instituciones educativas para que estas se manifiestan a favor de la Ciclovía Marcelino García Barragán, es una de las acciones que llevarán a cabo los colectivos que integran los consejos de movilidad del gobierno del estado y del municipio de Guadalajara. Esto ante la aparente aprobación que dará el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) a la consulta pública respecto a la construcción de la Ciclovía.

"Como ya está sucediendo, creemos que todas las instituciones de educación, creemos que todas las instituciones que pueden hacerlo, se manifiesten a favor y hagan comunicados y se posicionen respecto al tema. El Cucei ya lo hizo, existe un enorme cantidad de alumnos que se transportan en bicicleta", comentó Ollin Monroy, integrante del colectivo Bicicleta Blanca.
Los integrantes de colectivos a favor de del uso de transporte no motorizado esperarán el método y la apertura en el ejercicio de consulta pública. Si dicho ejercicio se abre para aquellos que transitan por la zona, también se iniciará una campaña para promover el apoyo a la infraestructura ciclista.
De esta forma, "si no hubiera una limitante geográfica respecto a la votación pues vamos a intentar que toda la gente que usamos las calles pues nos agrupemos y vayamos y votemos porque la calle es de todos al final (…) creemos que esto no sólo le interesa a los ciclistas, le interesa también a los grupos de peatones, les interesa también a las personas por la sustentabilidad, estamos buscando alianza con todos estos grupos", dijo el integrante del colectivo.
Otras actividades que se van a realizar consisten en realizar campañas de comunicación, círculos de comunicación en las diferentes colonias que se encuentran aledañas a la obra, foros en universidades ya que durante el trayecto de la vía ciclista se ubican diferentes sedes de bachillerato y universidades. Y también se contemplan la celebración de rodadas por Marcelino García Barragán.
Aún esperan que dicho tema se discuta al interior del Consejo General del IEPC y se definen datos como la fecha y el método de participación. Dicha reacción nace a partir de que vecinos de más de diez colonias solicitaron un proceso de consulta pública. En principio, la comisión de participación ciudadana del Instituto ya dio el visto bueno a la solicitud y falta la decisión del Consejo General de dicho organismo.
Los colectivos ciclistas insisten en declararse a favor de que la ciudadanía pueda participar en los procesos que llevan a cabo las autoridades. Lo que sí han señalado es que se someta a consideración a votación lo que por ley es un derecho en la ley de movilidad del estado de Jalisco.
A los colectivos ciclistas les queda claro que el IEPC podría avalar el proceso pues "el problema no es tanto lo que pueda decidir o no el consejo. Creo que el problema está en la ley. Específicamente en este caso nos hemos dado cuenta que la ley que tiene que ver con esta consulta es muy débil. Por ejemplo, en Distrito Federal automáticamente cuando se propone una consulta y se presentan las firmas, se tiene que comprobar que no esté atentando contra un derecho, en cambio, la ley de acá no es así. Tú puedes hacer cualquier consulta y como están los parámetros de la ley, el consejo ni siquiera tiene las herramientas para negársela".
Previo a que se defina el avance o no de la consulta pública, el grupo llamado Comparte la Ciudad se dedicó a visitar las colonias cercanas a la Ciclovía para realizar diez entrevistas por cada una de las comunidades. Así conocieron la opinión que tienen muchos de los vecinos a través de las entrevistas.
En total se levantaron 88 entrevistas. A los vecinos se les preguntó si estaban a favor o no de la Ciclovía. El 31 por ciento se manifestó a favor mientras que el 26 por ciento se dijo en contra de la nueva infraestructura, que hasta al momento no ha sido concluida al cien por ciento.

Claves:
Entrevistas con vecinos

**88 entrevistas se realizaron a vecinos de Ciclovía*
**26.14 % se manifestó en contra de la vía*
**4.42% dijo que dicho proyecto se juntó con el proyecto de Línea 3*
**32.95% dio su voto a favor de la vía*
**4.55% dijo estar a favor pero hace falta la colocación de señalética*
**17.05% dijo estar a favor pero resaltan falta de información y cultura vial*
MC
Fuente: https://www.milenio.com/estados/alistan-colectivos-defensa-ciclovias-consulta-publica

Ciudadanos debaten sobre movilidad sustentable y ciclovías
20 de abril del 2017
El 18 de abril ciudadanos y colectivos ciclistas se reunieron en la Escuela Superior de Arquitectura, con el objetivo de charlar y debatir las razones por las cuales la bicicleta y la infraestructura ciclista (ciclovías, ciclopuertos) son un medio a través del cual se pueden transformar las ciudades positivamente y transitar a un modelo de movilidad no motorizada; donde el principal actor es la bicicleta.

La charla fue organizada por el Consejo Ciudadano de Movilidad No Motorizada, con la participación de los colectivos: Bicicleta Blanca, Paz Vial, GDL en Bici, Red Sinapsis, Femibici, Comparte la Ciudad, la Red Universitaria para la Movilidad, ANEDUP sede Guadalajara, Ciudad para Todos, Bike Revolution, Metropolitano en Bici, Proacción por mi Ciudad A.C., Cita.

Algunos de los temas tratados fueron los relativos a la problemática que sufre la ciclovía Marcelino García Barragán, la consulta pública propuesta por los vecinos de las colonias aledañas, la experiencia de Carlos González al usar la bicicleta por Marcelino García Barragán, seguridad ciclista en avenidas con gran flujo de autos y diversos datos estadísticos sobre el parque vehicular, el número de accidentes y muertes en automóvil, enfermedades por contaminación, planeación urbana y educación vial.

Trascendió que los asistentes mostraron su aprobación sobre seguir construyendo ciclovías en la Zona Metropolitana de Guadalajara, en la invitación a que más personas se sumen a utilizar la bicicleta como medio de transporte y en la violencia que sufren los ciclistas al transitar por las vialidades, las siguientes son algunas de las opiniones que se emitieron en el transcurso de la charla:
Las ciclovías deben estar por donde pasan cosas y no por donde no pasa nada
Hasta los policías en bici andan por la banqueta y en sentido contrario, falta educación vial para todos
Las ciclovías en Guadalajara SÍ están hechas acorde a los planes parciales, algo avalado por urbanistas expertos
Es el momento de repensar nuestra ciudad y su enfoque cochecéntrico por uno enfocado en las personas

La Ciclovía de MGB está en planes parciales del 2003, ya se consultaron y al ser aprobados son una asignatura pendiente
La bicicleta genera comunidad y cohesión social, llegando al apoyo entre desconocidos

El futuro de la ZMG no implica menos ciclovías o carriles de preferencia ciclista
Urge que eduquemos a los ciclistas que hacen mal uso de la bicicleta

Esta charla forma parte de una serie de 4 conferencias llamadas Charlas Por La Ciudad, en las cuales se debatirán distintos temas de la movilidad no motorizada y la política pública desarrollada por diversas instancias gubernamentales en torno a la construcción de infraestructura que permita el traslado de todos los sujetos de la movilidad de manera armónica y segura, se encuentran abiertas a todo el público y son gratuitas, la próxima se desarrollara el próximo martes 25 de abril.

Gustavo Lozano, Twitter: @GustavoLozaRed
Fuente: https://traficozmg.com/2017/04/ciudadanos-debaten-movilidad-sustentable-ciclovias/

MC Se pronuncia a favor de la ciclovía
Por ricardo balderas
julio 04, 2017 at 7:00p.m. GMT-5
Invitan a votar por el sí. Los diputados de Movimiento Ciudadano (MC) en voz de Alejandro Hermosillo González, recuerdan a la ciudadanía que la consulta pública para acreditar la construcción de la ciclovía Bulevar Marcelino García Barragán, se efectuará el próximo 9 de julio, y piden dar el sí a dicho proyecto.
Además, el emeceísta presentó un paquete de tres iniciativas para defender el derecho a la movilidad e impedir que se vuelvan a poner en riesgo los logros de los ciudadanos.
"La seguridad, la libertad, el derecho a la movilidad de muchos está en riesgo y no podemos sólo mirar hacia otro lado. Por eso invitamos a que participemos masivamente el próximo domingo en la consulta. Debemos dejar claro que la ciudad que queremos y necesitamos debe incluirnos a todos (…) Con la consulta se encienden focos rojos sobre lo que nos falta por hacer para proteger los derechos adquiridos y los logros obtenidos", comentó.
La primera de estas iniciativas busca consagrar en la Constitución del Estado el derecho humano a la movilidad con el objetivo de que los gobiernos asuman la obligación de respetar, proteger, garantizar y promover la movilidad entendida como un elemento esencial para la vida digna y el pleno desarrollo.
Finalmente, la segunda iniciativa consiste en una reforma al código electoral para fortalecer los criterios bajo los cuales se podrán utilizar mecanismos de participación ciudadana, será el Consejo Ciudadano de la Comisión Estatal de Derechos Humanos quien determine si en cada caso se ponen en riesgo o no derechos humanos.
lg
Copyright © 2024 La Crónica de Hoy .
Fuente: https://www.cronica.com.mx/jalisco/guadalajara/2017/07/04/mc-se-pronuncia-a-favor-de-la-ciclovia/

Piden a un tercero para las consultas

por Jessica Pilar Pérez
5 de Julio de 2017, 23:07

EL FIN DE SEMANA. La consulta popular de la ciclovía del bulevar Marcelino García Barragán se realizará este domingo. (Foto: Jorge Alberto Mendoza)
Antes de aprobar un instrumento de participación ciudadana, el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) debería consultar a un tercero para verificar si la petición ciudadana no viola algún derecho humano, como pasó recientemente con la autorización de la consulta por la ciclovía del bulevar Marcelino García Barragán.
Esto lo propuso ayer el diputado de Movimiento Ciudadano (MC) Alejandro Hermosillo González, pues juzgó que el órgano electoral fue superficial en su análisis, por lo que buscan que en estos casos se obligue a pedir opinión al Consejo Ciudadano de la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco (CEDHJ).
Esta obligación sólo prosperaría si se reforma el artículo 387 del Código Electoral, cambio que, según Hermosillo, fortalecería la objeción de que ninguno de los instrumentos de participación social pueden usarse para disminuir o revocar el reconocimiento o ampliación de derechos humanos, en este caso de los ciclistas.
"Vemos que con un análisis superficial, el Instituto electoral también falló un poco en su decisión, aprobando con criterios muy débiles una consulta que a todas luces viola la disposición actual del Código Electoral, del artículo 387", comentó.
Otras acciones que tomará el emecista serán modificar la Constitución local para establecer el derecho humano a la movilidad y así garantizarlo para todos; éste ya existe en la Ciudad de México.
Además, exhortó al gobernador Aristóteles Sandoval Díaz a que no detenga la inversión de 49 millones de pesos a programas como ProBici, ciclovías y a la promoción de la movilidad no motorizada.
Hermosillo González aseguró que la ciudad es un referente en el tema de movilidad en todo el país debido a las organizaciones comprometidas con una agenda de movilidad incluyente; sin embargo, consideró que sus logros están en riesgo debido al uso político y electoral de estos temas.
Indicó que desde hace tiempo en MC han advertido que las decisiones en materia de movilidad se deben tomar con criterios técnicos, sociales y humanos, y alejados lo más posible de la arena política, pero esto no se ha logrado.
"Aun así, esta consulta popular es respaldada, impulsada por la diputada Claudia Delgadillo (diputada) del PRI (Partido Revolucionario Institucional), pues pareció no importarle mucho esta agenda que se ha venido construyendo y más bien buscar cómo sacar partido de un debate como éste, aún incluso que la obra corre a cargo del gobierno del estado", apuntó.
Finalmente, el legislador invitó a la población a participar el domingo en la consulta popular de la ciclovía de Marcelino García Barragán.
Invita Kumamoto a votar en consulta

Para que la sociedad “levante la voz para decidir el futuro de la ciudad”, ayer el diputado local independiente Pedro Kumamoto Aguilar invitó a los tapatíos a emitir su voto en la consulta popular de la ciclovía del bulevar Marcelino García Barragán, a realizarse el 9 de julio
"La ciclovía beneficia a los ciclistas y a los no ciclistas, pues es pieza vital de un plan de movilidad que ofrezca opciones viables y seguras de transporte en la ciudad. Permite que quienes pueden, dejen su auto en casa y elijan modos sustentables de transporte", señala el comunicado.
Kumamoto Aguilar recordó que la consulta la pidió un grupo de vecinos con el argumento de que estaba mal planeada y generaba confusión y tráfico.
Aunque la consulta no es vinculante, es decir, obligatoria para los gobiernos, el legislador insistió que es una oportunidad para visibilizar el deseo ciudadano por construir una ciudad con un futuro viable y menos tráfico.
La votación se realizará de las 8 a las 16 horas en diversas casillas instaladas en las colonias colindantes con el bulevar citado. Para votar no hay obligación de presentar la credencial de elector. Jessica Pilar Pérez
Propuesta de reforma:
Ninguno de los instrumentos de participación social podrá utilizarse para disminuir o revocar el reconocimiento o ampliación de derechos humanos
"Vemos que con un análisis superficial, el Instituto electoral también falló un poco en su decisión”
Alejandro Hermosillo, diputado de MC
JJ/I
Fuente: https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=75932

Dialogan sobre ciclovía de Marcelino García Barragán
Este sábado se realizó la Mesa de Diálogo organizada por el IEPC en la Plaza de la Bandera
Por: EL INFORMADOR
3 de junio de 2017 - 20:36 hs
Algunos aseguran que esta ciclovía beneficiará a 30 mil estudiantes del CUCEI. TWITTER / @iepcjalisco
GUADALAJARA, JALISCO (03/JUN/2017).- Posturas a favor y en contra de la ciclovía de Boulevard Marcelino García Barragán emitieron y mantuvieron cada uno de los dos grupos que participaron en la Mesa de Diálogo organizada por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco (IEPC), ejercicio organizado previo a la consulta ciudadana que se efectuará el próximo 9 de julio sobre la permanencia o eliminación de esa infraestructura que impulsa la movilidad no motorizada.
La Mesa de Diálogo se desarrolló esta tarde en Plaza de La Bandera, a unos metros de Boulevard Marcelino García Barragán.
El grupo que rechaza la vía ciclista argumentó que es peligrosa, está mal hecha, genera mayores congestionamientos vehiculares, se construye a destiempo con base a un Plan Maestro de Movilidad no Motorizada de 2008-2009, cuando no existían un centro comercial en la zona, una clínica del IMSS, y algunos planteles escolares, entre otros sitios que generan mayor flujo de vehículos y personas.

La ciclovía no garantiza la seguridad, subrayó Jorge Edgar Dorantes Rubio, vecino de la Colonia Olímpica, quien señaló que además es nula la presencia de la Secretaría de Movilidad para poner orden en la zona en el tema de los vehículos de proveedores, autos de Uber que obstaculizan la rampa de urgencias de la clínica, motociclistas que circulan por la ruta de la bicicleta, entre otros.
El presidente de vecinos de la Colonia González Gallo, Noé Velázquez, dijo que la mayoría de sus habitantes son gente adulta a quienes la ciclovía les transformó su manera de vivir completamente, les está generando contaminación, saturación vial, "no estamos en contra (de la ciclovía), estamos en contra de que haya sido mal planeada y en estos momentos nos está generando problemas".
Otro de los argumentos de los vecinos, es que en la zona la mayoría de los alrededor de 49 mil habitantes de las 12 colonias, son personas de la tercera edad que no utilizarán la ciclovía.
Además, manifestaron que la ciclovía cuenta con muy pocos usuarios.
Por su parte, quienes defendieron la permanencia de la ciclovía fueron en su mayoría estudiantes, quienes dijeron que ante los conflictos que existen en las calles de la metrópoli es importante repensar la movilidad, ya que al día se incorporan más de 300 autos al parque vehicular, de manera que se requiere idear soluciones que permitan una mejor convivencia del transporte público, los autos y la bicicleta.
El problema del creciente parque vehicular en la metrópoli no se resolverá ampliando calles para más autos, sino con estrategias que permitan un uso más racional del vehículo y buscando otras alternativas de movilidad como son las ciclovías.
Jesús Arturo Medina, representante estudiantil del CUCEI, de la Universidad de Guadalajara, manifestó que la ciclovía de Marcelino García Barragán no es una ocurrencia, sino que se encuentra en el Plan Estatal de Desarrollo, en el Plan Maestro de Movilidad no Motorizada y en Provici.
Indicó que lamentablemente la ciudad se diseñó pensando en los autos, sin embargo, la ciclovía de Marcelino García Barragán ofrece una nueva oportunidad para transportarse en medios alternos y representará beneficios para la ciudad.
Dijo que en el CUCEI hay 30 mil estudiantes a quienes beneficiará la ruta para el velocípedo.
Para Carlos Enrique, la ciclovía es una alternativa necesaria para gente como él que se mueve en bicicleta. Además, consideró que los conflictos viales en Marcelino García Barragán no se generan por la ciclo ruta, sino por las obras de Línea 3 del Tren Ligero que están en proceso en avenida Revolución.
Entre los argumentos de quienes respaldan la ciclovía, están que es estratégica para conectar Tlaquepaque y Guadalajara.
"Nosotros peleamos un derecho a la movilidad, nosotros lo vemos como una oportunidad" el contar con una ciclovía, añadieron.
Moverán al 30 de junio debate televisivo
Para dar a conocer las distintas posturas sobre el tema, también está programado un debate televisivo que se transmitirá en el canal de la Universidad de Guadalajara (UdeG); originalmente se realizaría el 1 de julio, pero se pretende adelantar para el 30 de junio, el cambio de fecha se someterá a aprobación del Consejo General del IEPC.
El consejero electoral e integrante de la Comisión de Participación Ciudadana del IEPC, Mario Ramos González, quien moderó la Mesa de Diálogo, mencionó que a partir de la próxima semana comenzará a difundirse el decálogo con los argumentos que entregarán las dos partes participantes, contendrá las posturas de ambas.

La consulta ciudadana será el 9 de julio, se instalarán 81 casillas; el ejercicio será abierto a habitantes de la ciudad de todas las edades. El resultado de la consulta, en la que se invertirán 1.8 millones de pesos, no será vinculante.
Vecinos de la zona consiguieron que se realice la consulta pública para saber si se remueve, modifica o conserva la ciclovía.
El gobernador del Estado, Jorge Aristóteles Sandoval Díaz, ha manifestado que no retrocederán ni un centímetro en lo que se ha avanzado para la construcción de infraestructura ciclista.
EL INFORMADOR / LETICIA FONSECA
Fuente: https://www.informador.mx/Jalisco/Dialogan-sobre-ciclovia-de-Marcelino-Garcia-Barragan-20170603-0006.html

COLECTIVOS CICLISTAS DE GDL SUSTENTAN QUE CONSULTA CIUDADANA CONTRAVIENE LOS DERECHOS CICLISTAS
Araceli RoblesMay 18, 2017Noticias Jalisco
Luego de la consulta ciudadana aprobada para votar a favor o en contra para dar marcha atrás a la ciclovía Marcelino García Barragán, diversos grupos ciclistas en Guadalajara se pronunciaron en contra de esta consulta.
Los colectivos GDL en Bici, FemiBici y Bici Blanca GDL, entregaron ante la la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Jalisco, nuevos elementos y observaciones que sustentan que el ejercicio de consulta ciudadana contraviene los derechos de un grupo de personas que utilizan la bicicleta como un medio de transporte.
"Queremos aclarar que los grupos que estamos presentes el día de hoy no rechazamos ni desconocemos el derecho que tiene la sociedad a la participación ciudadana, lo que cuestionamos es el trasfondo que tienen la consulta ciudadana que se quiere realizar sobre la ciclovía que está en la avenida Marcelino García Barragán, ya que esta consulta contraviene el derecho de todas las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte y que se expresa en la Ley de Movilidad", señala el colectivo GDL en Bici.
Esto después de que el 11 de mayo el Consejo General del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco (IEPC) aprobara la consulta solicitada por los vecinos aledaños a la ciclovía para votar sobre la eliminación de esta.
Las organizaciones ciclistas señalaron que a los derechos humanos no se le pueden aplicar consultas populares, pero este ejercicio al no ser una acción vinculante que obligue a quitar de inmediato la infraestructura vial para la ciclovía, sino que es una guía para la decisión de las autoridades, no viola ningún derecho.
Al respecto, el alcalde de Guadalajara, Enrique Alfaro solicitó al IEPC que dicha consulta se abra a toda la población y no solo para los habitantes de las proximidades a la ciclovía.
"Si se hace una consulta, lo menos que podemos pedir es que sea abierta a toda la ciudad, que toda la ciudad opine porque la calle no es propiedad de nadie, las calles son de todos y todos las usamos, y en ese sentido, creo que se requiere abrir un debate muy amplio sobre el tema", señaló.
Asimismo advirtió que Guadalajara corre con el riesgo de colapsar con el aumento de los vehículos privados, ya que se calcula que en la ciudad ingresan más de 300 automóviles diarios y estas soluciones (ciclovías) ayudarían a revertir este impacto.
Fuente: https://www.pasajero7.com/colectivos-ciclistas-gdl-sustentan-consulta-ciudadana-contraviene-los-derechos-ciclistas/

Pide Alfaro votar a favor de la ciclovía

Por Juana María Ramírez
julio 06, 2017 at 7:00p.m. GMT-5
El alcalde de Guadalajara, Enrique Alfaro Ramírez, hizo un llamado a los tapatíos a participar en la consulta pública sobre la ciclovía en Boulevard Marcelino García Barragán. "El domingo Guadalajara nos necesita, hay que votar por el sí, a defender el derecho que tenemos a tener una movilidad a la altura de nuestra ciudad", dijo el edil quien instó a defender esta alternativa de medio de transporte.
Durante la entrega de la ciclovía de López Cotilla que conecta a la zona de la Minerva con la estación del Tren Ligero, el edil señaló que es el momento de pensar en el futuro, "de entender que tenemos un reto como ciudad, nuestra movilidad está al borde del colapso, que tenemos un reto enorme como ciudad, que es generar alternativas de movilidad que nos permitan tener alternativas de transporte para tener un sistema articulado".
Dijo que afortunadamente la mayoría de los tapatíos entiende la necesidad de tener estas alternativas, y sobre todo hizo hincapié en que cuando la gente comenta que las ciclovías generan caos vial porque le quitan espacio a los automóviles "eso es precisamente lo que queremos, quitarle espacio a los automóviles y regresárselo a las personas", pues son aspectos que se deben tomar en cuenta antes de que la situación se vuelva insostenible.
Por último, reconoció la importancia del ejercicio que se llevará a cabo este domingo por parte del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC), pues dijo es loable preguntar a la gente qué es lo que quiere, pero destacó la importancia de luchar por el espacio de este transporte alternativo; además, mostró su solidaridad con los activistas en pro del uso de la bicicleta que desde hace años luchan por tener un espacio seguro para trasladarse.
lg
Copyright © 2024 La Crónica de Hoy .
Fuente: https://www.cronica.com.mx/jalisco/guadalajara/2017/07/06/pide-alfaro-votar-a-favor-de-la-ciclovia/

Seguirían vivos 210 ciclistas fallecidos, con infraestructura segura: Bicicleta Blanca
06 de junio del 2017
Este lunes se llevó a cabo una charla respecto a la próxima consulta ciudadana referente a la ciclovía de Marcelino García Barragán, la cual se enfocó a argumentar del por qué esta vía sí debe existir.
La plática, organizada por la Federación de Estudiantes Universitarios de la Universidad de Guadalajara, se reunió a decenas de personas interesadas en el tema de la falta de infraestructura vial en la ciudad, y a colectivos que están a favor de la construcción de vías seguras tanto para peatones como para ciclistas.

En este contexto, en sus redes sociales, la organización Bicicleta Blanca, la cual le da puntual seguimiento a los percances viales en donde ciclistas han perdido la vida desde 2009, aseguraron que "cada una de esas personas podría seguir viva si existiera infraestructura segura. Por eso decimos #SíAlaCiclovía", en referencia a las 210 personas que han fallecido arriba de una bicicleta en los últimos años en la ciudad.

Además de la seguridad para los que se transportan en bicicleta, otro de los temas en lo que se hizo mucho énfasis, sobre todo porque la charla se registró en el marco del Día Mundial del Medio Ambiente, es que las ciclovías no general contaminación, ya que ese ha sido uno de los argumentos más usados por los que se oponen a este tipo adecuaciones en las vialidades.
En el caso específico de Marcelino García Barragán, los opositores han tomado como bandera que la reducción de carriles para automóviles ha generado un "cuello de botella", que entorpece el tránsito de automotores, lo que a su vez genera mayor contaminación en la ciudad.
Ante ello, diversos colectivos, e incluso autoridades como el director de Movilidad en Zapopan, Jesús Carlos Soto, refutaron la aseveración de que las ciclovías generan más contaminación, ya que coinciden en que la contaminación es generada por el exceso de automóviles que circulan en las calles de la ciudad.
El próximo 9 de julio se llevará a cabo una consulta ciudadana por parte del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana, en la que la ciudadanía podrá votar a favor o en contra de la ciclovía, sin embargo, el propio gobernador del estado, Aristóteles Sandoval Díaz, así como alcaldes metropolitanos, han sido enfáticos en que no se dará marcha atrás a los proyectos de infraestructura ciclista en la ciudad.

Dado que dicha consulta no es vinculante, independientemente de los resultados de la misma, los gobernantes no estarían obligados a retirar la ciclovía de Marcelino García Barragán.
MAG

Fuente: https://traficozmg.com/2017/06/seguirian-vivos-210-ciclistas-fallecidos-infraestructura-segura-bicicleta-blanca/

Desechan en el Congreso pedir consulta sobre ciclovía
Vecinos presentes en la sesión solicitaron apoyo de legisladores.

- *Cuestiona PRI falta de interés por tomar parecer a los colonos; revira PMC que el plan estatal de desarrollo contempla crear infraestructura para cicl*

Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 01.12.2016 07:47:08
Con 19 abstenciones de diputados del Partido Movimiento Ciudadano, Partido Verde, del PRD y Pedro Kumamoto se rechazó el exhorto promovido por la diputada priista Claudia Delgadillo para que el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) realizara una consulta sobre la obra de ciclovia en Boulevard Marcelino García Barragán.

A favor se obtuvieron 16 votos de los diputados del PRI, de Acción Nacional y Nueva Alianza. Al momento de la votación estaban 35 de los 39 legisladores. Previo a la votación y posterior a esta, los ánimos se acaloraron por discusiones y reclamos respecto a la construcción de infraestructura ciclista.

Durante la sesión del jueves 24 de noviembre, la diputada priista Claudia Delgadillo presentó un exhorto para que el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana realizara una consulta pública y las obras de la vía ciclistas fueran detenidas.

Ayer se puso a votación dicho tema. El diputado Alejandro Hermosillo de Movimiento Ciudadano, propuso su Delgadillo modificar el exhorto para que este fuera dirigido a la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (SIOP), la Secretaría de Movilidad (Semov) y el Instituto de Movilidad y Transporte (IMTJ) para que iniciaran mesas de diálogos con vecinos. Claudia Delgadillo no aceptó lo que recomendó su compañero y se puso a votación su propuesta de exhorto que fue rechazado.

A partir del resultado comenzó el debate. Claudia Delgadillo dijo "es increíble que existan tantas personas en este mismo Congreso que hablen de participación ciudadana y le pongan trabas a los mecanismos de democracia directa, simplemente se niegan a escuchar la voz de la ciudadanía. Inundan las redes con vídeos muy vistosos pero se niegan a estar cerca de la gente. Que lamentable. Debemos que recordar que estamos en este congreso como representantes populares".

Ante los señalamientos respondió Alejandro Hermosillo respondió. Expuso que el exhorto propuesto por Claudia Delgadillo "representa un claro engaño para los vecinos" pues "el Congreso no puede ordenar una consulta. Las herramientas de participación ciudadana por las cuales (…) están disponibles para que sean utilizadas. El plebiscito, las consultas están a la orden de los ciudadanos para que puedan ser utilizadas".

Agregó que "no seamos ingenuos, el gobierno del estado enmanado del mismo partido que hoy está asumiéndose como los que escuchan a los vecinos tienen mesas de trabajo conjuntas. Hoy mismo pidieron que modificara yo un acuerdo para que no se refiriera al gobernador, así con las mismas ganas de defender al gobernador sería bueno que defendieran el plan estatal de desarrollo donde el gobernador su objetivo 602 dice claramente implementar acciones que incentiven la movilidad no motorizada".

Posteriormente se centró una discusión entre los diputados Claudia Delgadillo y Enrique Aubry. Su guerra de declaraciones terminó en poder en duda una alianza entre el PRI y el Verde en las elecciones de 2018.

En la sesión estuvieron presentes vecinos de la Ciclovía Marcelino García Barragán. Aprovecharon un receso para alzar la voz. Previo a la votación pidieron a los diputados aprobar el llamado al IEPC. Después de la votación querían participar en el debate de diputados. Sin embargo, el diputado Oswaldo Bañales, presidente de la mesa directiva les pidió no intervenir pues no está permitido en el proceso legislativo.

El diputado independiente Pedro Kumamoto, explicó estar a favor de proceso de consulta ciudadana para conocer la opinión de vecinos. Pero pidió que antes se organizaran mesas de diálogos en los que se explicaran los beneficios de infraestructura ciclista en la ciudad.

Fuente: https://www.milenio.com/estados/desechan-en-el-congreso-pedir-consulta-sobre-ciclovia

Gobierno del estado no retrocederá en ciclovía: Gobernador
En Twitter asegura que la infraestructura para movilidad no motorizada llegó para quedarse.
Milenio Digital
Guadalajara / 19.05.2017 14:00:57
Con motivo de la realización de la consulta popular sobre si debe o no permanecer la ciclovía de boulevard Marcelino García Barragán, el gobernador de Jalisco Aristóteles Sandoval se manifestó al respecto a través de su cuenta de Twitter.

En cinco mensajes expresó su opinión y afirmó que en su gobierno no se retrocederá en lo que hasta el momento se ha avanzado en la construcción de nueva infraestructura ciclista en la ciudad.

En su último tuit escribió que "la Ciclovía de Marcelino García Barragán y toda la infraestructura de movilidad no motorizada llegaron para quedarse". Además apoyó la postura de los colectivos ciclistas al afirmar que "todo ejercicio de participación democrática es loable; pero los derechos de los ciclistas no se consultan, se hacen valer".

Afirmó que la apuesta se su gobierno es el poder fomentar un modelo de movilidad integral por lo que no ve viable la visión de dar preferencia al automóvil que ha provocado que la ciudad sea colapsada con tráfico y embotellamiento.
SRN
Fuente: https://www.milenio.com/estados/gobierno-del-estado-no-retrocedera-en-ciclovia-gobernador

Piden al IEPC analizar procedencia de consulta popular
También pidieron posicionamiento de la CEDHJ respecto a la consulta que será celebrada por la vía ciclista de Marcelino García Barragán.
Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 17.05.2017 21:57:37
El colectivo GDL en Bici Movilidad Sustentable solicitó al Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) una revisión al acuerdo aprobado por el Consejo General el 11 de mayo en el que se aprobó como procedente la realización de una consulta popular por la construcción de la ciclovía en Marcelino García Barragán.
"Creemos que no hubo el suficiente análisis para debatir si se estaba contraviniendo el artículo 387 del Código (electoral) que habla de que no se pueden utilizar las herramientas de participación ciudadana para disminuir derechos, entonces, en esta discusión que se armó en menos de 15 minutos con dos intervenciones de forma del tema con eso fue lo que bastó para darle paso a la consulta"; dijo Yeriel Salcedo, representante de GDL en Bici.

Los colectivos a favor del uso de la bicicleta se han manifestado a favor de que la ciudadanía haga uso de herramientas de participación ciudadana, sin embargo, no están de acuerdo "en el fondo" de la solicitud realizada respecto a la infraestructura ciclista, pues vulneran el artículo 387 del Código Electoral del Estado de Jalisco y el artículo 12 de la Ley de Movilidad.
El primero hace mención a que "ninguno de los instrumentos de participación social podrá utilizarse para disminuir o revocar el reconocimiento o ampliación de derechos humanos". El segundo artículo refiere que "los ciclistas tienen derecho a: disponer de vías de circulación exclusivas". El IEPC contará con cinco días para definir si hará caso o no a la solicitud para revisar la resolución.
GDL en Bici ve necesaria la intervención de un tercero en las solicitudes de consulta en las que se ponga a consideración el derecho de un tercero. Esto con el objetivo de que pueda determinarse si es viable o no la realización de dichas consultas.
Hoy, el colectivo también se dirigió a la sede de la Comisión Estatal de Derechos Humanos para solicitar que esta se pronuncie respecto a la consulta que será celebrada por la vía ciclista de Marcelino García Barragán.
"Pasó a la visitadora cuatro, todavía no le han asignado abogado o abogada, tienen hasta máximo cinco días para darle proceso, entonces se cumplen los cinco días. Imagino que viene un análisis de la visitaduría para generar un posicionamiento y es lo que estamos esperando y urge que la Comisión Estatal se pronuncie", afirmó.
Hasta el momento no se ha aprobado el mecanismo y la forma en la que se llevará a cabo la consulta popular. Los ciclistas piden que en dicho ejercicio se incluya la participación de todo ciudadano que quiera participar y no se cierre exclusivamente a vecinos de las colonias por la que cruza dicha infraestructura.
Fuente: https://www.milenio.com/estados/piden-iepc-analizar-procedencia-consulta-popular

Arrecian los llamados a consulta de ciclovía
Opositores difunden videos y volantes; personas a favor invitan a través de redes sociales y organizan rodada masiva para votar en este primer ejercicio.

- *La ciclovía, actualmente inconclusa, ya es usada por cientos de personas.*
- *Para la consulta de este domingo se utilizarán urnas electrónicas del Instituto Electoral del estado.*

1 / 2
Editorial Milenio
Guadalajara / 06.07.2017 10:41:35
A tres días de que sea celebrada la Consulta Popular respecto a la permanencia de la ciclovía Marcelino García Barragán, los grupos que se han manifestado a favor, en contra y el propio Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) iniciaron estrategias para promover la participación de los habitantes de la zona metropolitana en el ejercicio.
Las diferentes redes sociales han sido utilizadas por las organizaciones que buscan el apoyo de la ciudadanía y menores de edad.
Vídeos, infografías, hashtags, documentos, fotografías y experiencias propias han servido para que los grupos manifiesten sus ideas e inviten a la consulta popular.

Un grupo de vecinos fueron los encargados de promover la realización de la consulta popular ante el IEPC, y éste es el encargado de organizar el proceso. La razón que motivó dicha solicitud fue que los colonos consideraron que la obra no estuvo bien planeada, no existió socialización y ha provocado problemas de tráfico e incluso de inseguridad.
Alejandro Vera Díaz, presidente de la colonia Atlas junto con otros vecinos organizaron la producción de un video que ya es compartido.
A pesar de estar cercano al grupo que se ha manifestado en contra de la permanencia de la infraestructura, en el video se invita a la participación con un discurso imparcial.
"Tenemos nuestra primera consulta pública histórica en México y a ti te toca elegir", expresa el vecino. Posteriormente otro hombre dice: "¿Se queda la ciclovía?" para posteriormente continuar con una mujer que dice "¿o se va?".
También, a través de redes sociales ha sido difundida la fotografía de un volante que presuntamente ha sido compartido en las 12 colonias cercanas a la ciclovía y en las que serán instaladas las 81 urnas electrónicas, en 50 direcciones.
El volante dice "Vota porque no debe permanecer la ciclovía en el Boulevard Marcelino García Barragán (…) Te invitamos a que participes y salgas a votar en las urnas electrónicas en contra de la ciclovía mal planeada. Haz valer tu voz junto con la de miles de ciudadanos porque no queremos imposiciones de proyectos mal diseñados".
En contraparte, diferentes grupos ciclistas se han unido para organizar actividades antes y durante el desarrollo de la consulta popular del próximo domingo. Desde días previos han estado compartiendo videos a través de redes sociales en los que se busca promover los beneficios de la infraestructura ciclista y la invitación a votar.
"Hicimos un GIF para demostrar el espacio que utilizan cien personas, peatones, ciclistas, automovilistas y transporte público. En acciones de campo vamos a hacer brigadas en las colonias aledañas a la ciclovía Marcelino García Barragán. Se está organizando un grupo para visitar vecinos y platicar con ellos", expuso Elton Osorio, integrante de Bicicleta Blanca.
De igual forma, se está planeando una rodada para el día domingo para que los ciclistas lleguen a participar en la consulta popular. Estos saldrán desde diferentes puntos a las 9:00 horas. Algunas de las salidas serán en la colonia Las Águilas y el Parque Metropolitano. Todas se dirigirán hasta el andador Escorza, a un lado del Paraninfo Enrique Díaz de León. De ahí todos los ciclistas se irán en caravana rumbo al boulevard.
"También vamos a hacer un evento en la plaza de La Bandera desde las 10 de la mañana hasta las seis de la tarde donde vamos a estar con música, queremos llevar unas bandas, vamos a tener malabaristas y similar a las actividades de Vía Recreactiva", agregó.
Por ejemplo, el órgano electoral de la entidad ha aprovechado su cuenta en Twitter y Facebook para realizar la invitación.
Otros actores políticos se han subido a las dinámicas para promover la participación de los habitantes y manifestado su postura a favor de que permanezca la ciclovía. Algunos han sido los diputados Alejandro Hermosillo de Movimiento Ciudadano y el independiente Pedro Kumamoto.
La consulta se realizará el siguiente domingo 9 de julio de las 8:00 a 18:00 horas. Las 81 casillas que funcionarán ese día se ubicarán de la siguiente forma: 33 en escuelas, 35 en domicilios particulares y once más en lugares públicos. Otras dos casillas estarán en oficinas públicas.

Esto representa que serán colocadas en 50 domicilios diferentes que son correspondiente a 44 secciones en las 13 colonias que participarán.

LA AMEDI DEMANDA TRANSPARENTAR LOS GASTOS EN EL EJERCICIO

El Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) deberá transparentar en manera clara y entendible los gastos ejecutados para realizar la consulta popular respecto a la ciclovía en el boulevard Marcelino García Barragán, es el llamado realizado desde la Asociación Mexicana de Derecho a la Información (AMEDI) en Jalisco.

Al momento, se ha informado que la organización tendrá un costo de un millón 727 mil 429 pesos, sin embargo, se considera que las partidas plasmadas en el acuerdo no aparecen precisadas y que pueden generar opacidad en dicho proceso.

"Por ejemplo, la partida 1347 maneja una descripción de otras compensaciones que se utilizarán 138 mil 992 pesos. Después hay otra partida que es la 2141 que habla de materiales, útiles y equipos menores de tecnología de información y comunicación. Para eso se utilizarán 103 mil pesos (…) es una descripción que se ofrece en la página de transparencia del IEPC de en qué se va a gasta el millón 727 mil 429 pesos que se realizará", expuso Gustavo Lozano, quien es integrante de AMEDI Jalisco.

Otros de los gastos planteados en el acuerdo aprobado son el salario para personal eventual con 65 mil 323 pesos, además de que se considera como prima vacaciones y dominical con 8 mil 013 pesos, y compensaciones adicionales con 19 mil 597 pesos y otras compensaciones con 138 mil 992 pesos. Además se contempla un gasto total de 582 mil 500 pesos en materiales y suministros en los que se contemplan productos alimenticios con 195 mil 504 pesos y el gasto por 99 mil 900 pesos para combustibles, lubricantes y aditivos para vehículos.

De acuerdo al integrante de AMEDI Jalisco, el Instituto Electoral debe buscar mecanismos que no generen gastos adicionales para difundir y explicar de manera detallada la forma en la que fueron invertidos los recursos y se incluyan comprobantes como lo son facturas de las diversas compras.

"El mecanismo más adecuado para dar a conocer en qué gastó punto por punto, igual han estado muy activos en su página de Internet, en su Facebook y en su Twitter, tienen cuentas personales que las utilizan para dar a conocer información de la consulta. Yo creo que pensando en no hacer otro gasto más para dar a conocer esto con bombo y platillo y con ese tipo de cosas, tiene que ser a través de esos mismos medios", agregó.

Respecto al tema también expresaron su opinión académicos del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO). Al respecto habló Jesús Ibarra, coordinador de la Maestría en Derechos Humanos y Paz del instituto, quien afirmo que la consulta es buena pero la forma es lo cuestionable.

"La consulta pública es un instrumento que aporta mucho. El Código Electoral y de Participación Social del Estado de Jalisco tiene varios instrumentos, entre otros la consulta pública. Lamentablemente el IEPC no ha entendido que estos instrumentos no tienen que ver con buscar mayorías, sino con dar opinión", dijo el académico.

Por su parte, Raúl Díaz, académico del Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano destaca que "llama la atención que en la queja que los grupos ciclistas meten en la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco (CEDHJ) señalan que se requiere de mayor análisis. Están tomando un tema complejo y lo reducen a una consulta pública".

GPE

Fuente: https://www.milenio.com/estados/arrecian-los-llamados-a-consulta-de-ciclovia

Esperan que conflicto en García Barragán no detenga ciclovías
Celebraron rodada para visibilizar presencia de ciclistas en la vía.

- *El recorrido en apoyo a las ciclovías inició a un costado del Paraninfo Enrique Díaz de León para luego tomar avenida Vallarta*

Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 29.04.2017 19:35:06
La Consulta Pública que seguramente será sometida para conocer la opinión respecto a la ciclovía en Marcelino García Barragán preocupa a colectivos ciclistas más allá del resultado de dicho ejercicio sino por el desarrollo de siguientes proyectos en la ciudad dirigidos al transporte no motorizado como lo son más vías y el llamado Bus Bici en Javier Mina e Hidalgo.
De llevarse a cabo una consulta pública a través del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC), el resultado de esta no es vinculatorio por lo que el gobierno de Jalisco no se vería obligado en retirar dicha infraestructura en caso el ejercicio ciudadano arroje un resultado en contra de la vía.
"Al ver a las personas que no quieren las ciclovías ciertos vecinos, otras personas seguramente se levantarán o alzarán su voz a decir que tampoco quieren las nuevas ciclovías que se pongan tal pasa en el Mercado del Mar (…) El gobernador tiene una postura muy clara a favor de los corredores ciclistas pero si puede existir ese detenimiento de las ciclovías por el grado de inconformidad que pueda haber", señaló Víctor Morales, integrante del colectivo Bici 10.
Ante tal situación, integrantes de distintos colectivos ciclistas se reunieron este sábado para celebrar una rodada ciclista esto con el objetivo de hacer visible la presencia de ciclistas por diferente infraestructura y vialidades de la ciudad. El recorrido inició a un costado del Paraninfo Enrique Díaz de León para luego tomar avenida Vallarta, Chapultepec, López Cotilla, Federalismo, Niños Héroes, Los Ángeles y el boulevard Marcelino García Barragán para recorrer los tres kilómetros de dicha ciclovía y concluir en la pila seca, en Tlaquepaque.
Integrantes de dichos colectivos lamentaron que muchos ciudadanos se quejen de nuevos proyectos que modifican la infraestructura que ahora beneficia a los automóviles. Respetan la decisión de los vecinos de hacer valer sus derechos en solicitar la consulta pública, pero insisten en que en estos ejercicios no se pueden poner a consideración derechos constitucionales.
"Estamos resistentes muchas veces al cambio, no nos gustan las cosas nuevas a pesar de que vivamos en una reverenda porquería, tenemos un sistema de transporte deficiente y no hacemos nada porque es mucho más cómodo lo que ya conocemos. La parte que sí nos llega a preocupar en este momento es que se abra la puerta a un tema que es bastante delicado de resistencia a la movilidad no motorizada" señaló Vania Contreras, del colectivo Metropolitano en Bici.
El recorrido inició cercanas a las 17:30 horas del sábado y en su arranque participaron poco más de 50 ciclistas que pertenecían a distintos colectivos. En su llegada a Tlaquepaque se expuso la postura respecto a la construcción de nueva infraestructura ciclista.
SRN
Fuente: https://www.milenio.com/estados/esperan-conflicto-garcia-barragan-detenga-ciclovias

Votarán consulta por ciclovía; ONG se opone

En caso de aprobarse, el instituto tendrá un periodo de 60 días paraefectuar el ejercicio. Grupos ciclistas esperan que la CEDH lo detenga.

- *Vecinos de colonias contiguas al boulevard Marcelino García Barragán se habían manifestado varias veces contra la ciclovía*

Arturo Ramírez Gallo

Guadalajara / 11.05.2017 07:36:58

Será este jueves cuando el pleno del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) someta a consideración la consulta popular respecto a la ciclovia en el Boulevard Marcelino García Barragán. Ante dicha situación, el colectivo GDL en Bici Movilidad Sustentable presentará una queja ante la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco (CEDHJ).

El IEPC citó a sesión extraordinaria del Consejo General a las 13 horas. La queja se presentará a las 9 horas y los colectivos a favor del uso de la bicicleta han insistido en señalar que no se manifiestan en contra de que la ciudadanía haga valer su derecho en la aplicación de figuras de participación social, sin embargo, consideran que el problema es "el fondo de esta consulta porque se está violentando el derecho de un tercero".

"El artículo 387 del Código Electoral y Participación Ciudadana dice en el párrafo dos que ninguno de los instrumentos de participación ciudadana deben de utilizarse para disminuir o revocarse el reconocimiento o ampliación de los derechos humanos. Ya con eso ya dices a ver, el artículo dice que no puedes someter a consulta el derecho adquirido por otro grupo", explicó Yeriel Salcedo, integrante de GDL en Bici en entrevista para MILENIO JALISCO.

El artículo 12 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco señala que los derechos de los ciclistas son: "el disponer de vías de circulación exclusivas así como el estacionar sus bicicletas en las zonas autorizadas para ello".

Otro de los puntos recalcados constantemente es que si se aprueba el someter a votación un derecho esto podría marcar un antecedente. Por tal razón, luego podrían registrarse solicitudes para votar la presencia de banquetas, opinar sobre la celebración de matrimonios igualitarios o sobre el derecho que tienen las mujeres en decidir sobre su cuerpo.

El objetivo de la queja es que se detenga la realización de la consulta pública sobre la infraestructura ciclista. En caso de aprobarse, el IEPC tendrá un periodo de 60 días para efectuar el ejercicio social. Por tal razón, el colectivo GDL en Bici espera que la CEDHJ emita una medida cautelar para que el proceso se detenga mientras haya alguna resolución.

La queja se presentará cuatro horas antes de que sesione el pleno del Instituto Electoral. Yeriel Salcedo asegura que ese tiempo lo aprovechará y por eso se dirigirá hasta la sede del IEPC para presentar copia de la queja a los siete integrantes del Consejo General.

"Para que estén atentos de la queja que estamos haciendo y reconsideren lo que están aprobando y si lo aprueban a pesar de eso esperemos que aunque sea genere una espera en lo que se hace un dialogo por si este tipo de acciones son benéficas a la sociedad", dijo Yeriel Salcedo.

El entrevistado afirmó que el caso de Marcelino García Barragán debe abrir el debate y modificaciones a la Ley de Participación Ciudadana pues aseguran existen "huecos" en la legislación que permitirá solicitudes como la que ya avanzó en el IEPC, además de que se recientemente se solicitó un proceso similar ante la construcción de infraestructura ciclista en Ciudad Guzmán.

Fueron vecinos de diferentes colonias que se encuentran por el trazo de Marcelino García Barragán y que se manifestaron en contra de la construcción de la ciclovia. Durante el mes de noviembre se registraron diversas manifestaciones en contra de la obra que ocasionaron cierres viales y conatos de bronca.
Claves:
La queja de GDL en Bici se basa en:
Artículo 12 de la Ley de Movilidad y Transporte
Los ciclistas tienen derecho a:
I. Transportar su bicicleta en las unidades de transporte público en las modalidades que lo permitan de acuerdo a la norma técnica correspondiente;
II. Disponer de vías de circulación exclusivas; y
III. Estacionar sus bicicletas en las zonas autorizadas para ello. El Ejecutivo dispondrá en los reglamentos y normas técnicas correspondientes, los implementos con los que deban contar los vehículos de movilidad no motorizada.
Artículo 387 del Código Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco
2. Ninguno de los instrumentos de participación social podrá utilizarse para disminuir o revocar el reconocimiento o ampliación de derechos humanos.
Articulo 4 de la Constitución Política del Estado de Jalisco
Toda persona, por el sólo hecho de encontrarse en el territorio del estado de Jalisco, gozará de los derechos que establece esta Constitución, siendo obligación fundamental de las autoridades salvaguardar su cumplimiento.
Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias de todo tipo, incluyendo las sexuales, el estado civil o cualquiera otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.
SRN
Fuente: https://www.milenio.com/estados/votaran-consulta-por-ciclovia-ong-se-opone

Tapatíos dan el #SíALaCiclovía
Por Ricardo Gómez
julio 09, 2017 at 7:00p.m. GMT-5
Finalmente ganó el "Sí a la ciclovía" en el Boulevard Marcelino García Barragán en Guadalajara. Luego de que se realizara la consulta ciudadana organizada por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC), más de 20 mil personas votaron dando un contundente resultado de más del 70 por ciento para que se conserve el proyecto.
Esta consulta propuesta por los vecinos fue aceptada por el IEPC para realizarse a pesar de los exhortos que fueron enviados organizaciones civiles de ciclistas y de movilidad alterna para impedir que se efectuara pues, según manifestaron, este tipo de instrumentos democráticos utilizados bajo este concepto cortan derechos fundamentales, se gastaron alrededor de dos millones de pesos para llevarse a cabo.

El Colectivo Bicicleta Blanca explicó que a pesar del esfuerzo y gasto del IEPC y los vecinos que se negaban a su construcción, a final de cuenta esta consulta no es vinculante para que los gobiernos cambiaran en los planes del proyecto, pero consideraron un triunfo el que la mayoría haya votado por el "Sí".

Explicaron además que por la ciclovía de Marcelino García Barragán ya circulan más de mil 500 personas, respecto a las 500 que antes circulaban por esta zona, aseguran que el paso de ciclista se ha triplicado y se incrementará más cuando esté conectado con las que corren por avenida La Paz y la que tendrá la avenida Revolución.

"La victoria del "Sí a la ciclovía" abre paso a una ciudad más igualitaria, sustentable, justa, moderna y dinámica, hemos manifestado claramente la ciudad que queremos, en este momento somos la voz de las 213 personas que murieron desde 2009 que Bici Blanca empezó a documentar arriba de sus bicicletas", manifestaron los colectivos.

"(A los vecinos que se oponían) Les decimos que buscamos lo mismo: una mejor movilidad, calles seguras e incluyentes para todas las personas", remataron en su mensaje colectivo las organizaciones de ciclistas.

PIDE FEU, CONCLUIR 200 KILÓMETROS DE CICLOVÍAS

Por su parte, el presidente de la Federación de Estudiantes Universitarios (FEU), Jesús Medina Varela, pidió al gobernador de Jalisco, Aristóteles Sandoval Díaz, que cumpla con su promesa de construir 200 kilómetros de ciclovía ahora que la ciudadanía se ha manifestado por tener en la ciudad opciones de movilidad alterna y autosustentable.

"El gobierno del Estado hoy tiene que escuchar lo que dijeron los ciudadanos y las ciudadanas, y tiene que terminar los 200 kilómetros de ciclovías que se comprometió el gobernador Aristóteles Sandoval y hoy ya dijeron que sí están de acuerdo en la movilidad no motorizada, es un resultado importantísimo y lo más bonito es que unió a la ciudad", dijo el presidente de la FEU.

"La movilidad tiene que ser reconocido como un derecho humano para que en esta ciudad nunca más vuelva a consultar un derecho que las y los ciudadanos que tanto esfuerzo y por más de 10 años le ha costado a la ciudadanía lograr", agregó.

POLÍTICOS SE SUBEN A LA BICI

Durante la jornada de la Vía RecreActiva fue común ver pasar a distintos actores políticos mientras se llevaba a cabo la Consulta Pública para la ciclovía. En la avenida Vallarta desfilaron desde el presidente municipal de Guadalajara, Enrique Alfaro Ramírez; así como los regidores del PAN, Alfonso Petersen; y del Verde Ecologista, Bernardo Macklis.

FELICITA GOBERNADOR RESULTADO

Al filo de las 20:00 horas de este domingo y ya con el resultado final del IEPC a favor de la ciclovía, el gobernador Aristóteles Sandoval expresó mediante su cuenta de Twitter una felicitación a quienes votaron en la jornada de Consulta Ciudadana.

"Felicidades a todos los que votaron #SíALaCiclovía. Hoy se demostró que es posible una ciudad con opciones de movilidad para todos ¡Gracias! (sic)", tuiteó el titular del Ejecutivo.

CIFRAS

2 Millones de pesosse gastaron para realizar la consulta
81 Casillas fueroninstaladas por el IEPC en 12 colonias de Guadalajara
11 Ciudadanosse acreditaron como Observadores
22 Mil 142ciudadanos votaron

DATO
Personas de 18 a 35 años de edad fueron las que más participaron
lg
Copyright © 2024 La Crónica de Hoy .
Fuente: https://www.cronica.com.mx/jalisco/guadalajara/2017/07/09/tapatios-dan-el-sialaciclovia/

Avanza solicitud de consulta sobre ciclovía
El pleno del Instituto Electoral de Participación Ciudadana definirá si se realiza o no el sondeo. El resultado no es vinculatorio al gobierno del estado.

- *En noviembre pasado vecinos del Boulervard Marcelino García Barragán se manifiestaron en varias ocasiones contra la obra*

Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 17.03.2017 07:28:22
La solicitud de consulta pública para conocer la opinión de habitantes sobre la operación de la ciclovía instalada en Marcelino García Barragán avanza en el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco (IEPC). La Comisión de Participación Ciudadana dio visto bueno a la solicitud realizada por vecinos inconformes durante la sesión celebrada el miércoles 15 de marzo.
La petición realizada cumplió con los requisitos como lo son la presentación de una solicitud por escrito, firmas, delimitar el territorio de la consulta, proponer el objeto de la consulta pública y presentar la pregunta que responderán las personas que decidan participar en el ejercicio ciudadano. En algunos procesos participaron el Instituto de Información Estadística y Geografía y el Ayuntamiento de Guadalajara.
"La pregunta es ¿debe permanecer la ciclovia en el Boulervard Marcelino García Barragán? Sí, sí debe. No, no debe. Eso sería la pregunta que se formularía a los vecinos, a los habitantes de la demarcación donde se va a desahogar esa consulta", explicó la consejera Griselda Beatriz Rangel Juárez, presidenta de la comisión.
Al darse como cumplidas cada uno de los requisitos solicitados, será el pleno del Consejo General del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana quien definirá que es procedente improcedente la solicitud para llevar a cabo la consulta pública respecto a la obra que busca otorgar un espacio y dar mayor seguridad para quienes circulan en bicicleta o vehículos no motorizados.
Si el pleno define como procedente con dicha solicitud, se tendrá un periodo de 60 días para que el IEPC pueda realizar la actividad.
En caso de declarar improcedente la solicitud se notificará a los vecinos para que estos puedan hacer valer sus derechos jurídicos y así defender su petición.
En la consulta podrán participar incluso niños y no sería solicitada alguna identificación electoral. Sobre la participación de ciclistas será un tema que se debatirá al interior del Consejo Electoral pues sólo se tomó en cuenta un territorio definido para la consulta.
"En el caso de la consulta no es un resultado vinculante, es una opinión que se emite y el estado debe de atenderla. Si no está en condiciones, si considera que no es lo mejor en un momento dado atender la opinión ciudadana tendrá que fundarlo y motivarlo (...) Si no tuviera la posibilidad de motivar en argumentos que respaldaran la imposibilidad de hacer movimientos, entonces ellos tendrían que atender la voluntad ciudadana", señaló Guillermo Amado Alcaraz Cross.

La fecha para celebrar la consulta se definirá en caso de que el pleno del IEPC la determine como procedente. Ahí también se dará cuenta del sitio, horario y la dinámica que se utilizaría. El costo estaría a cargo del Instituto Electoral por tratarse de un mecanismo requerido por la ciudadanía.
Dicha solicitud se da luego de la negativa que ha mostrado parte de vecinos en contra de la construcción de la ciclovia en Marcelino García Barragán. Durante el pasado mes de noviembre se registraron diversas manifestaciones en contra de la obra.
Dicho proyecto registra un avance del 95 por ciento y está detenida su conclusión por la propia negativa y el Instituto de Movilidad y Transporte Público lleva un trabajo de socialización.
Claves:
La ciclovía en Marcelino García Barragán registra una avance del 95 por ciento
Longitud: 3.1 kilómetros
Contará con 23 plataformas para bajada y subida a unidades del transporte público
Pasa por ocho colonias: El Rosario, Bosques de Boulevard, Atlas, Olímpica, González Gallo, Unidad Modelo, Quinta Velarde y Universitaria
La obra pertenece al gobierno de Jalisco como parte del proyecto para construir vías ciclistas en el Área Metropolitana.
SRN
Fuente: https://www.milenio.com/estados/avanza-solicitud-de-consulta-sobre-ciclovia

Ciclistas celebran resultado de consulta popular
Vecinos no definen si impugnarán, pero si vieron proceso amañado

- *Ciclistas celebran resultado de consulta popular*

Editorial Milenio
Guadalajara / 10.07.2017 08:19:00
Al conocer los resultados, colectivos ciclistas y grupos a favor de la ciclovía reunidos en la sede del el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC), emitieron su postura sobre el triunfo de esta infraestructura en el boulevard Marcelino García Barragán.
"Hoy las personas ya dijeron qué tipo de ciudad quieren, se sienta un precedente importante porque la ciudadanía ya dijo a dónde quiere que camine la movilidad en esta ciudad", dijo Jesús Medina, presidente de la Federación de Estudiantes Universitarios (FEU), a los medios de comunicación tras conocerse el resultado.
Ahora los ciclistas piden que la movilidad se reconozca como un derecho humano, para que no se vuelvan a cuestionar este tipo de infraestructuras, y que se modifique la Ley Electoral y de Participación Social, así como que se incluya este tema en la Constitución Política de Jalisco "para que nunca se vuelva a cuestionar algo que nunca tuvo que ser".
Además, exigen al gobierno del estado escuchar a los ciudadanos y terminar los 200 kilómetros de ciclovías que se comprometió a construir el gobernador del estado, Aristóteles Sandoval, desde el inicio de su administración.

Sobre el argumento de los vecinos que tacharon de desigual la consulta puesto que actores políticos como alcaldes, diputados y hasta el propio gobernador se dijeron a favor de la ciclovía, los ciclistas niegan que ésta haya sido desigual "puesto que se organizó un ejercicio de participación dado que ellos (vecinos) los solicitaron, entonces me parece que fueron escuchados", dijo Medina.
Por su parte, el grupo de vecinos que lograron el que se realizara dicha consulta,se dijeron orgullosos porque lograron "movilizar a todo un sistema" al que señalaron como corrupto, afirmó Ana Rosa Pérez Cortés, presidenta de la colonia Unidad Modelo. Afirmó que la jornada de participación popular se caracterizó por acciones de acarreo por parte de instancias como la Federación de Estudiantes Universitarios (FEU) y por lo tanto fue amañada.
Los vecinos que se organizaron para solicitar esta consulta se reunieron ayer al término de la jornada tras conocer el resultado que no les favoreció. Hasta ayer no habían definido si realizarían acciones legales y cuál sería esta para impugnar la consulta popular.
Gobernador pide se concluya ciclovía.
A través de dos mensajes en twitter, el gobernador del Estado de Jalisco dio respuesta al resultado de la consulta respecto a la ciclovía Marcelino García Barragán. Afirmó que dio instrucción a la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (SIOP) para que concluya la vía ciclista.
"Las ciclovías deben seguir creciendo. Instruí a @SIOPJal a que concluya construcción de ciclovía en Marcelino García Barragán mañana mismo", dice uno de sus mensajes en la red social y también escribió: "Felicidades a todos los que votaron #SíALaCiclovía. Hoy se demostró que es posible una ciudad con opciones de movilidad para todos ¡Gracias!".
La ciclovía se dejó de construir a partir de las manifestaciones en contra de su edificación. Su tramo se reporta con un avance del 95 por ciento. Otra obra incluida en el proyecto es la demolición del puente peatonal ubicado en la zona de los centros educativos de la Universidad de Guadalajara
MC
Fuente: https://www.milenio.com/estados/ciclistas-celebran-resultado-de-consulta-popular

Consulta sobre ciclovía, debe ser abierta a la ciudadanía: Alfaro
15 de mayo del 2017
El alcalde de Guadalajara pide al Instituto Electoral y de Participación Ciudadana, que la consulta sobre la ciclovía de Marcelino García Barragán sea abierta a toda la población.
Aunque celebra el ejercicio de participación ciudadana, el presidente municipal de Guadalajara, Enrique Alfaro, se dijo preocupado sobre el debate de la ciclovías en la ciudad pues dijo, se debe impulsar la movilidad no motorizada:
«Me parece preocupante que se habrá un debate sobre las ciclovías porque esto no es un asunto de interés individual, es un asunto de interés colectivo».
Alfaro pidió al Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) que la consulta sobre la ciclovía en la Avenida Marcelino García Barragán, sea abierta a la ciudadanía y no solamente a los vecinos de la zona. Además pidió que no se politice el tema.
La consulta aprobada por el IEPC responde a la petición de los vecinos que se han manifestado en contra de la ciclovía en la ya mencionada vialidad. Ante esto, la semana pasada fue interpuesta una queja ante la Comisión

Estatal de Derechos Humanos de Jalisco CEDHJ por parte de un colectivo promotor del uso de la bicicleta como medio de transporte sustentable.
Martha R. González
Fuente: https://traficozmg.com/2017/05/consulta-ciclovia-abierta-la-ciudadania-alfaro/

Recolectan firmas para consulta de ciclovía
Presentaron solicitud para consulta ante el IEPC
Milenio Digital
Guadalajara / 06.12.2016 22:54:17
Ante el rechazo del Congreso de Jalisco para solicitar un consulta pública respecto a la ciclovía del Boulevard Marcelino García Barragán, un grupo de vecinos reunieron 2 mil 600 firmas de ciudadanos para solicitar una consulta al Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco (IEPC).

Los vecinos acompañados por la diputada local Claudia Delgadillo acudieron a las instalaciones del IEPC para hacer entrega de las firmas. Ahora es turno del Instituto de verificar validar el nombre y firma de vecinos participantes. Para solicitar la consulta, los vecinos requerían mínimo 2 mil firmas, sin embargo, se logró rebasar.

"Nosotros no estamos en contra de los ciclistas, ni estamos en contra de la ciclovía, de hecho es una propuesta genial del Gobierno, (…) lo que queremos es que se haga una mejor planeación en la cual los motociclistas, el peatón y el automovilista convivan en el mismo sitio, sin que uno estorbe a otro y respetando totalmente uno con otro", aseguró Edgar Díaz, presidente de la Colonia Atlas.

Los vecinos insisten en que no están en contra de la infraestructura ciclista. Uno de los puntos que se plantea al gobierno es que se debería de colocar esta infraestructura en la Avenida Revolución.

"La ciclovía, si no se tiene planeada por debajo de las instalaciones de la Línea 3 del Tren Ligero, que la vallan haciendo para que empiece desde Zapopan y se termine en el Municipio de Tlaquepaque, es lo que le estamos pidiendo al gobierno que haga", señaló Edgar Díaz.

Los vecinos aseguran que con la Consulta que están solicitando al gobierno, les ayudara como herramienta para que haya una mejor organización y planeación con la ciclovía.

Los vecinos se manifestaron durante semanas anteriores para pedir atención de parte de las autoridades. Durante varios días cerraron la circulación en el cruce de Marcelino García Barragán y Calzada Olímpica.
MC

Fuente: https://www.milenio.com/estados/recolectan-firmas-para-consulta-de-ciclovia

Vecinos se oponen a ciclovía en Tlaquepaque; cierran calle
por Redacción
22 de Noviembre de 2016, 18:05
Por cerca de una hora, vecinos de boulevard Marcelino García Barragán cerraron dicha calle e impidieron el paso de los vehículos por ambos sentidos, en oposición a la ciclovía que se planea construir en ese lugar.
En rechazo de la ciclovía, los manifestantes se plantaron en boulevard Marcelino García Barragán a su cruce con avenida Olímpica, con pancartas en mano que decían "No a la ciclovía por el gran caos".
Personal del Instituto de Movilidad y Transporte se acercó a dialogar con los quejosos, solicitándoles una mesa de diálogo y una propuesta de su parte para reubicación de la ciclovía.
EH
Fuente: https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=57298

Frena a ciclovías la poca socialización
Cambiar las rutas a calles con menos carga vehicular o limitar a un carril exclusivo por vialidad, entre las propuestas de colonos y comerciantes.

- *Los vecinos demandan cambios en ciclovías.*

Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 23.11.2016 04:58:06
La habilitación de ciclovías en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) tiene dos aristas: los que están a favor o en contra de nueva infraestructura. Para los que están en contra de los proyectos, no de la idea, se trata de una mala planeación con malas decisiones y poca socialización. Para los que están a favor, se trata de un "paradigma" para los que se trasladan únicamente en automóvil en la ciudad y no quieren compartir la calle.
Actualmente se generan tres proyectos para crear infraestructura ciclista que han generado inconformidad de los vecinos que señalan que para "beneficiar a unos se afecta a muchos". Con un avance del 70 por ciento se construye la ciclovía en Marcelino García Barragán. Por otra parte, se reporta un avance del uno por ciento en dos obras: una en calle Dr. Pérez Arce y Esteban Loera, y la otra en calle Silverio García que continúa en Román Morales.
Boulevard García Barragán
De noche a la mañana y sin haber acercamiento, los vecinos y automovilistas que transitan por Marcelino García Barragán comenzaron a ver la reducción de carriles en ambos sentidos por la construcción del camino para bicicletas. A partir de esto, los conflictos viales se han incrementado. De acuerdo con vecinos, el problema se da desde Calzada Olímpica hasta los Arcos de Tlaquepaque.

La opinión respecto a la ciclovía se divide entre los vecinos. Por la zona se organizan dos rodadas ciclistas: Paseos Camaleones y Tour Le Velo, quienes se dicen a favor del proyecto. Pero también hay a quienes no les agrada la idea de la obra.
Sin embargo, ayer un grupo de vecinos se manifestaron y cerraron la circulación de Marcelino García Barragán en su cruce con Calzada Olímpica durante casi dos horas, para declararse en contra de las obras. Los colonos propusieron al gobierno retirar uno de los carriles habilitados para el tránsito de bicicletas para que solo funcione en uno de los sentidos.
"En estos momentos (…) la circulación está colapsada (…) Ahora sí, que se armen los proyectos que tengan un sentido; esas ciclovías, porque hay veces que, regresamos al tema Boulevard, empieza lo que es Glorieta de la Bandera y termina en Tlaquepaque. No tiene una coyuntura donde se conecte con Revolución, donde se conecte con Río Nilo", señaló Edgar Alejandro Díaz, presidente de la Colonia Atlas de Guadalajara.
La ciclovía está compuesta por un carril en cada acera. Su longitud es de 3.1 kilómetros y va desde Calzada del Ejército, al poniente, hasta la avenida Niños Héroes en el municipio de Tlaquepaque. Pasa por ocho colonias: El Rosario, Bosques de Boulevard, Atlas, Olímpica, González Gallo, Unidad Modelo, Quinta Velarde y Universitaria.
Mercado del Mar
Las obras iniciadas en el cruce de avenida Revolución y la calle Dr. Pérez Arce fueron detenidas ante la negativa de vecinos y comerciantes de dicha calle y su continuidad por Esteban Loera.
Cartulinas de color fosforescente y anuncios a las afueras del Mercado del Mar han sido colocadas con frases que rechazan que una ciclovía pase por dicha vialidad. Los vecinos se dicen a favor de dicha infraestructura, aunque aseguran que la calle no es apta para acortar los carriles por el flujo comercial y de descarga en la zona.
"Si así se hace cuello de botella los sábados y domingos, entonces poniendo la ciclovía que según eso quieren agarrar dos metros, imagínese, y con seis líneas de camiones que pasan por aquí (…) Dicen ellos (Instituto de Movilidad) que tienen un proyecto, pero ese proyecto no lo han socializado bien", dijo Reynaldo Ortiz, delegado del Mercado del Mar.
De acuerdo con vecinos, al instalar la infraestructura ciclista se recorrería el carril del estacionamiento y sólo se dejaría un carril para la circulación vehicular por la que transitan clientes del mercado y seis rutas del transporte público: 612, 614, 615, 231-C, 639 y la 45.
"Aquí cargan y descargan, luego viene el refresco, la cerveza. Todo se hace un cuello de botella. En la Cuaresma es un estacionamiento. No daría abasto (un carril)", expuso Mario Alberto Quezada, vecino de la zona.
La propuesta de comerciantes y habitantes es que el camino ciclista se construya en otras calles en las que no afecte la circulación vial y que pueden ser más seguras para los ciclistas, como las calles 30 y la 40.
Jardines del Bosque
Tras intensos debates entre vecinos inconformes y funcionarios del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, el proyecto para activar espacios preferentes para ciclistas en la Jardines del Bosque terminó en un acuerdo.
El proyecto inicial marcaba la construcción de una ciclovía en avenida Tonatzin que se compone de dos carriles por sentido. La propuesta era instalar infraestructura ciclista en cada lado: 1.40 metros se tomaría para ciclovía, 60 centímetros de protección, luego espacio de estacionamiento y un carril para la circulación de vehículos, así como sucede en avenida La Paz.

Colonos de la zona afirmaban que dicho proyecto iba congestionar aún más la zona, porque en dicha calle se encuentra el Colegio Cervantes y es utilizada como ruta alterna cuando hay congestión vial en López Mateos o Lázaro Cárdenas. Tras varias reuniones se llegó a un acuerdo.
"Se llegó a un acuerdo con los de Movilidad para que implementaran los carriles de forma prioritaria, tal y como se les había ofrecido desde un inicio, desde principios de septiembre (…) Estamos de acuerdo en que las calles no nada más pueden ser para los carros, pero también deben de tomar en cuenta que el flujo de la bicicleta, al menos en esta zona, no da para un carril confinado", contó Jorge Negrete, vecino de Jardines del Bosque.
Una de las quejas constantes de los vecinos fue que en ningún momento se socializó y se tomó en cuenta su opinión para la habitación de la ciclovía.
Avances del Programa de Vías Ciclistas
Boulevard Marcelino García Barragán
Longitud: 3.1 kilómetros
Avance: 70 %
Se han instalado 21 de 23 plataformas para bajada y subida a unidades del transporte público
Calle Dr. Pérez Arce / Esteban Loera
Longitud: 3.33 kilómetros
Avance: 1 %
Se construyen 5 plataformas y bacheo de la ciclovía
Calle Silverio García / Román Morales
Longitud: 3.44 kilómetros
Avance: 1%
Se construye 4 plataformas y bacheo de la ciclovía
Fuente: Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (SIOP)

Fuente: https://www.milenio.com/estados/frena-a-ciclovias-la-poca-socializacion

Recolectan firmas para consulta de ciclovía
Presentaron solicitud para consulta ante el IEPC
Milenio Digital
Guadalajara / 06.12.2016 22:54:17
Ante el rechazo del Congreso de Jalisco para solicitar un consulta pública respecto a la ciclovía del Boulevard Marcelino García Barragán, un grupo de vecinos reunieron 2 mil 600 firmas de ciudadanos para solicitar una consulta al Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco (IEPC).

Los vecinos acompañados por la diputada local Claudia Delgadillo acudieron a las instalaciones del IEPC para hacer entrega de las firmas. Ahora es turno del Instituto de verificar validar el nombre y firma de vecinos participantes. Para solicitar la consulta, los vecinos requerían mínimo 2 mil firmas, sin embargo, se logró rebasar.

"Nosotros no estamos en contra de los ciclistas, ni estamos en contra de la ciclovía, de hecho es una propuesta genial del Gobierno, (…) lo que queremos es que se haga una mejor planeación en la cual los motociclistas, el peatón y el automovilista convivan en el mismo sitio, sin que uno estorbe a otro y respetando totalmente uno con otro", aseguró Edgar Díaz, presidente de la Colonia Atlas.

Los vecinos insisten en que no están en contra de la infraestructura ciclista. Uno de los puntos que se plantea al gobierno es que se debería de colocar esta infraestructura en la Avenida Revolución.

"La ciclovía, si no se tiene planeada por debajo de las instalaciones de la Línea 3 del Tren Ligero, que la vallan haciendo para que empiece desde Zapopan y se termine en el Municipio de Tlaquepaque, es lo que le estamos pidiendo al gobierno que haga", señaló Edgar Díaz.

Los vecinos aseguran que con la Consulta que están solicitando al gobierno, les ayudara como herramienta para que haya una mejor organización y planeación con la ciclovía.

Los vecinos se manifestaron durante semanas anteriores para pedir atención de parte de las autoridades. Durante varios días cerraron la circulación en el cruce de Marcelino García Barragán y Calzada Olímpica.
MC
Fuente: https://www.milenio.com/estados/recolectan-firmas-para-consulta-de-ciclovia

Habrá más bloqueos contra vía ciclista
por Tania Yareli Casillas
24 de Noviembre de 2016, 03:57
Inflexibles. Los habitantes de la zona aseguran que no pararán hasta que se retire el paso para quienes van en bicicleta. (Foto: Tania Casillas)
Que se retire la ciclovía completa o las manifestaciones continuarán en boulevard Marcelino García Barragán y avenida Olímpica, amenazaron los vecinos de las colonias Velarde, Atlas, González Gallo, Unidad Modelo, Jardines del Rosario y Olímpica.
Ni la promesa de que la movilidad en Jalisco está en transformación, ni los datos de estudios realizados antes de poner el paso para ciclistas en la avenida convencieron a los vecinos de las seis colonias de Guadalajara de aceptar la medida.

Ya que no llegaron a un acuerdo, los vecinos anunciaron que hoy a las 16 horas y hasta las 18 se plantarán de nuevo en las avenidas y planean continuar todos los lunes, miércoles y viernes hasta que se quite la ciclovía.
Durante la reunión, los habitantes de las colonias expresaron las dificultades de automovilistas y usuarios del transporte público para convivir con el paso para bicicletas, exponiéndose a accidentes que ya han presenciado.
"Ustedes mencionan tiempos de desplazamiento de media hora; nosotros, a partir de esos comentarios, hemos estado realizando recorridos en auto de la Pila Seca a la (plaza de la) Bandera en horas pico y tenemos variables de entre nueve y 12 minutos", aseguró el director de Movilidad No Motorizada del Instituto de Movilidad del Estado de Jalisco, Felipe Reyes.
Esto molestó a los vecinos, quienes enfatizaron que pocos ciclistas usan la vía.
El funcionario argumentó que boulevard Marcelino García Barragán es la vialidad con mayor tránsito de bicicletas.
Prometió que una vez terminadas las obras de la Línea 3 del Tren Ligero en avenida Revolución se desahogará el tráfico.
Los representantes de las colonias, así como de la asociación Vecinos Unidos de la colonia Quinta Velarde y del sitio 24 de taxis en Plaza Fórum Tlaquepaque, consideraron que la solución a la polémica es quitar la ciclovía.
Coincidieron en que no hubo información acerca de la creación de la obra.
Francisco Sahagún, vecino de la colonia Olímpica, explicó que la unidad de los ciudadanos comenzó a partir de que el gobierno quiso eliminar el puente del boulevard frente a la preparatoria 12 de la Universidad de Guadalajara (UdeG).
Y la molestia con la a ciclovía, que va a 70 por ciento, fue porque no les hablaron de ella hasta que se hicieron visibles las dificultades viales
"A nosotros no nos toman parecer, ni nunca hacen estudios para ver si es viable o no, porque no nos los han enseñado. Los proyectos los deben hacer con documentos, con bases, con hechos, pero aquí tu puedes ver en las horas pico, pasan mil automóviles con dos o tres ciclistas", argumentó.
El martes, los vecinos de las seis colonias bloquearon boulevard Marcelino García Barragán para expresar su inconformidad.
Fuente: https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=57442

Ciclovías mal hechas del pasado generaron rechazo social: Alfaro
22 de junio del 2017
Al defender la culminación de la ciclovía de la Avenida Marcelino García Barragán, el alcalde de Guadalajara, Enrique Alfaro, estimó que mucho del actual rechazo que tiene este tipo de infraestructura en algunos sectores de la sociedad, se debe a la construcción de vías ciclistas mal hechas, que se hicieron en el pasado.
Alfaro Ramírez, en entrevista exclusiva para TraficoZMG, señaló que muchas de las ciclovías construidas en el pasado eran hechas "al aventón", con malos materiales y sobre todo mal planeadas, lo que ha generado opiniones negativas entre algunos ciudadanos contra las pistas para ciclistas.
"Durante muchos años se hicieron ciclovías en la ciudad, poquitas, pero las que se hicieron se hicieron mal hechas, esa es la verdad y eso generó en la gente un estado de ánimo de rechazo, yo diría casi casi en automático, porque en efecto se construyeron durante

mucho tiempo ciclovías, que primero no iban a ningún lado, no estaban articuladas, ciclovías aisladas que no generaban una dinámica de movilidad que funcionara", apuntó el alcalde.

Como ejemplo de una vía mal planeada puso a la que se encuentra en Avenida La Paz, de la que dijo no reúne los requisitos más elementales para un correcto funcionamiento, sin embargo dijo que los errores del pasado no impedirán que la actual administración siga apostando por este tipo de infraestructura ciclista.
"Hoy estamos tratando de hacerlo distinto, queremos que las ciclovías estén interconectadas, que puedan llevar hacia estaciones donde haya transporte público masivo, queremos que las ciclovías tengan la infraestructura correcta, que estén bien planeadas y hemos podido asesorarnos con los mejores, con equipos y organismos internacionales que nos han ayudado a hacer un diseño y un plan integral que permitan que las ciclovías que construyamos funcionen", contó en la charla.
En el caso del debate que existe sobre si se debe terminar o no la ciclovía de Marcelino García Barragán, el alcalde ha sido enfático en que esta obra debe concluirse, por lo que tildó de "absurdo" el ejercicio que se llevará a cabo por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana al respecto.
"Hoy se está discutiendo sobre si se termina o no la ciclovía de la Avenida Marcelino García Barragán, a mí me parece que ese es un debate absurdo, la ciudad tiene que apostarle a la infraestructura para movilidad no motorizada, al hacerlo se va a complicar en algunos momentos el tráfico, la gente lo puede percibir como una complicación adicional, pero en el tiempo, en el largo plazo, es la única forma en la que nuestra ciudad va a funcionar. Yo no quiero que pasen los años y si tengo vida y salud en 20 años decirle a mis hijos o a mis nietos que yo no hice nada para que la movilidad de esta ciudad funcionara y tener una ciudad colapsada", concluyó el alcalde.
Fuente: https://traficozmg.com/2017/06/ciclovias-mal-hechas-del-pasado-generaron-rechazo-social-alfaro/

Vecinos de Marcelino García Barragán deberán aceptar la ciclovía: Alfaro
La ciclovía en cuestión es ejecutada por el Gobierno de Jalisco y su longitud es de 3.5 kilómetros
Por
Equipo Editorial
07 diciembre, 2016
Guadalajara, Jalisco.

Algunos ciudadanos vecinos de la ciclovía de Boulevard Marcelino García Barragán que han mostrado su defensa en contra de la separación de espacios entre carros y bicicletas y que incluso llevaron solicitud al Instituto Electoral de Participación Ciudadana (IEPC) para su consulta pública, deberán aceptar las nuevas estrategias para la movilidad en la Ciudad, señaló el presidente municipal de Guadalajara Enrique Alfaro quien sostiene que la agenda de movilidad no motorizada no puede debatirse porque representan un claro avance para la ciudad.
La ciclovía en cuestión es ejecutada por el Gobierno de Jalisco y su longitud es de 3.5 kilómetros.

Fuente: https://udgtv.com/noticias/vecinos-de-marcelino-garcia-barragan-deberan-aceptar-la-ciclovia-alfaro/79408
Presentan firmas ante el IEPC contra ciclovia en la colonia Marcelino García Barragán
Además, aseguran que la ciclovía le facilita el trabajo a los motoladrones
Por
Equipo Editorial
-
06 diciembre, 2016
Guadalajara, Jalisco.
Un grupo de vecinos de distintas colonias entre Guadalajara y Tlaquepaque, que se oponen a la ciclovía que se ubica en el boulevard Marcelino García Barragán, acudieron al Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) de Jalisco, para presentar más de 2 mil 600 firmas a fin de que se les consulte sobre la ciclovía a través de las urnas electrónicas, explicó Jorge Dorantes, vecino del boulevard Marcelino García Barragán.
Los vecinos se quejan de que los proveedores de servicios básicos como gas y la recolección de basura, sufren para hacer su labor ya que o se suben a la ciclovía o bloquean el carril de circulación.
Además, aseguran que la ciclovía le facilita el trabajo a los motoladrones.
Aunque la obra es del gobierno del Estado, la diputada priista Claudia Delgadillo, respaldó la petición de consulta ciudadana por parte de los vecinos.
Finalmente, el presidente del IEPC, Guillermo Alcaraz Cross, comentó que el tema de la consulta pasa por la aprobación en su proceso, es decir, la verificación de firmas.
Fuente: https://udgtv.com/noticias/presentan-firmas-ante-el-iepc-contra-ciclovia-en-la-colonia-marcelino-garcia-barragan/79391

Se vuelven a manifestar vecinos por ciclovía en Marcelino García Barragán
Solicitan que se retire la infraestructura, a pesar de que la obra está casi concluida.

- *Cuando se hizo el cierre hubo conato de bronca entre automovilistas y vecinos.*

Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 28.11.2016 17:43:41
Por tercera ocasión, los vecinos del boulervard Marcelino García Barragán se manifiestan en contra de la ciclovía que se construye en dicha vialidad.
Poco después de las cuatro de la tarde un grupo de colonos cerró la circulación en el cruce de Marcelino García Barragan y Calzada Olímpica. Cuando se hizo tal cierre hubo conato de bronca entre automovilistas y vecinos. Incluso el conductor de una camioneta echó su vehículo hacia los manifestantes.
Los vecinos solicitan al gobierno del estado que retiren la infraestructura y la coloquen sobre avenida Revolución, a pesar de que la obra está casi concluida.

GPE
Fuente: https://www.milenio.com/estados/vuelven-manifestar-vecinos-ciclovia-marcelino-garcia-barragan

Vecinos pedirán retirar un carril de ciclovía en Marcelino García Barragán
La obra registra un avance del 70 por ciento.
Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 22.11.2016 07:49:55
De acuerdo a vecinos del boulevard Marcelino García Barragan y sus alrededores, la construcción de una ciclovía en su tramo les agarró de sorpresa y sin ninguna socialización. Dicha infraestructura ya está casi al cien por ciento y colonos pedirán que uno de sus carriles sea demolido para evitar menores afectaciones a la circulación en la zona.
Como dato, la cicclovia está compuesta por un carril en cada acera. Su longitud es de 3.1 kilómetros y va desde la Glorieta de La Bandera hasta la avenida Niños Héroes en el municipio de Tlaquepaque.
"Lo que nosotros vamos a proponer es que nos retiren la parte derecha o izquierda, la que nosotros veamos de la ciclovía, que nos dejen simplemente una", señaló Edgar Alejandro Díaz, presidente de la Colonia Atlas de Guadalajara.
La propuesta se realizarán durante una reunión que celebrarán hoy vecinos con autoridades a las cuatro de la tarde, a las afueras de rectoría del Centro Universitario de Ciencias Exactas e Ingenierías (CUCEI). Otra de las propuestas que realizarán es que se construya una ciclovía en los 21 kilómetros de la Línea 3 del Tren Ligero.
De acuerdo a información de la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (Siop), la construcción de dicha infraestructura registra un avance del 70 por ciento. Se han instalado 21 de 23 plataformas de concreto para que se pueda utilizar por ciclistas pero también para usuarios del transporte público para bajar o subir de las unidades.
Se han instalado 248 quesadillas, cien bolardos, 232 topes amarillos y 75 boyas. Además se instalan guías podotactil en banquetas, bocas de tormenta y señalización.
"En cuanto se puso la ciclovía, el tráfico vehicular que antes no se hacía por Marcelino García Barragán, de estar fluido aumentó totalmente a tener colas de hasta 30 minutos para poder cruzar lo que viene siendo de (Plaza) Forum hasta lo que viene siendo Arcos de Tlaquepaque y es exageradamente el tiempo del tráfico", dijo el representante vecinal.
La opinión de la construcción de la infraestructura ciclista está dividida entre los vecinos pues en la zona hay dos grupos ciclistas que celebran rodadas por la ciudad.

La ciclovía pasa por ocho colonias: El Rosario, Bosques de Boulevard, Atlas, Olimpica, González Gallo, Unidad Modelo, Quinta Velarde y Universitaria.
Fuente: https://www.milenio.com/estados/vecinos-pediran-retirar-carril-ciclovia-marcelino-garcia-barragan

Se mantienen las posturas encontradas sobre ciclovía
por Liliana Razo | Jessica Pilar Pérez

8 de Julio de 2017, 19:27

A un día de que se realice la consulta ciudadana sobre la ciclovía de Marcelino García Barragán, las posturas no cambian: son contrarias y a favor de este espacio vial.

Este medio realizó una consulta entre los vecinos, usuarios, peatones y automovilistas sobre la polémica permanencia de esta vía de tránsito para bicicleta y las opiniones continúan inamovibles. Esto, pese a que el gobernador del estado, Jorge Aristóteles Sandoval Díaz, ya dijo que independientemente de los resultados de la consulta de este domingo, ese espacio no se retira.

"Yo estoy a favor y ya. Se supone que debemos apostar por un sistema de transporte no motorizado para no contaminar más y hay quienes se oponen con argumentos que contradicen su postura. Los vecinos dicen que está mal hecha, que crea tráfico y que no es de acuerdo a un plan de movilidad, pero es porque su egoísmo les hace decir una sarta de tonterías", manifestó Ricardo Pedroza, usuario de la ciclovía.

"Yo soy una vieja ya que no usa ningún transporte más que el carro en el que vienen mis hijos y no estoy a favor de la ciclovía porque yo no la uso y porque pone en riesgo a los adultos mayores con los ciclistas que no se fijan", aseguró una de las vecinas que prefirió no otorgar su nombre.

Muchos de los vecinos de la colonia Olímpica insisten que no es una infraestructura bien hecha y que provoca tráfico e incluso riesgo al cruzar.

"No y no. No queremos que se haga porque nos va a afectar con el tráfico, con el tránsito de más personas. Somos viejos, ya sólo queremos vivir tranquilos", aseguró la señora Flor.

"Yo apoyo a mi colonia en decir que no, porque no la usamos y más que beneficio a los colonos trae problemas. Hemos visto más tráfico, hasta una hora tardo en salir de la colonia", expresó otro vecino que prefirió el anonimato.

Por otro lado, los usuarios, tanto ciclistas como jóvenes patinadores, aseguran que es un beneficio y no un problema.

"No le veo el problema, ¿qué no quieren menos contaminación? Es apostarle a una vida saludable, a una mejor infraestructura vial y no a la saturación de automóviles y ruido. Los vecinos, que se respeta su opinión, no tienen argumentos válidos para mí porque son muchos adultos mayores que se ponen de tercos y que, efectivamente, no la usan. Entonces ni les beneficia ni les perjudica", dijo Macario Espíndola.

"Está cabrón que se quieran oponer a una infraestructura que apoya la no contaminación y que en nada les afecta. Dicen los señores que se provoca más tráfico y no, éste ya existía antes de la ciclovía", comentó Gabriela Sandoval.

"Yo la uso, soy vecino de aquí y sinceramente es un beneficio. Yo voto por que se quede porque ésta me da seguridad para ir a mi trabajo. Hago 40 minutos y que no se hagan, he visto vecinos que la usan con sus nietos e hijos en fin de semana", aseveró Francisco.

¿Qué dicen los automovilistas?

"A mí no me estorba. Todos los días, desde hace tres años traigo a mi hija y con o ciclovía, el tráfico aquí está fatal. Cuando uno se hace viejo es terco y creo que algo así pasa", dijo Verónica Carrazco.

"No creo que esté mal, así mejor, porque luego los ciclistas se nos meten. Esto es parte de la evolución y no sé por qué se oponen los vecinos", opinó Juan Luis Ortega.

Están listos
El Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) se declaró ayer listo para realizar la consulta popular para la ciclovía.
Esta consulta será la primera en la historia de Jalisco para conocer la opinión de los ciudadanos.
El pleno del Consejo General aprobó ayer la sustitución de los ciudadanos que no quisieron participar como funcionarios de casilla en esta consulta.
El presidente del IEPC, Guillermo Alcaraz Cross, recordó que cualquiera puede ir a votar en esa zona y no es necesario que viva por ahí. Esperan que sea una fiesta cívica.
Además aprobaron una lista de 57 funcionarios del instituto para que puedan participar en la consulta en caso de ser necesario.
Los consejeros electorales también aprobaron la acreditación de 11 ciudadanos como observadores al recibir la capacitación necesaria.
En el pleno también se autorizó la transferencia entre partidas del Presupuesto de Egresos para dar suficiencia de 173 mil 710 pesos a la correspondiente de servicios de limpieza y manejo de desechos para que puedan hacerse trabajos de revisión y rehabilitación del material electoral recuperado del proceso electoral local ordinario 2014-2015.
Se aprobó cambiar los estatutos de la agrupación política estatal Exigencia Ciudadana para el Desarrollo de Jalisco, y quedar registrada como agrupación política estatal Hagamos.
Los consejeros rechazaron las dos solicitudes de revocación de mandato contra los alcaldes de Guadalajara, Enrique Alfaro, y de Tonalá, Sergio Chávez, porque no acompañaron su solicitud con el respaldo de firmas necesarias.
También rechazaron la solicitud de consulta popular para la construcción del Parque Educreativo como nueva sede de las Fiestas de Octubre porque se cambió sustancialmente el tema, la finalidad y la pregunta sin coincidir con lo que fue plasmado en las hojas que se utilizaron para recabar las firmas de apoyo.
JJ/I
Fuente: https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=76156
Ciclovías son "parte de solución de caos vial"
Funcionarios y colectivo señalaron que buscan ser un elemento para reducir el uso del auto, compartir la calle y promover el traslado sustentable.

- *En total, se tienen contemplados 49 millones de pesos para 30 kilómetros de vías ciclistas.*

Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 29.11.2016 04:16:49
La construcción de nueva infraestructura dedicada al uso de transporte no motorizado en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) no va encaminada a provocar mayor caos vial en la ciudad. En cambio, busca ser un elemento para disminuir el uso del auto, compartir la calle y promover el traslado en servicios sustentables.
Dichas conclusiones se dieron en la mesa de análisis sobre movilidad no motorizada celebrada ayer en la emisión matutina de MILENIO RADIO JALISCO, en la que participaron funcionarios y un representante del Colectivo Bicicleta Blanca.

Como antecedente, hay que recordar que en la ciudad se avanza en la construcción de la ciclovía en el Boulervard Marcelino García Barragán con un avance cercano al cien por ciento. Además se iniciaron los proyectos en las calles Dr. Pérez Arce y Esteban Loera y una más por Silverio García y que seguirá por Román Morales. Vecinos de dichos puntos se han manifestado en contra por considerar que recortar el espacio para automovilistas afectará la circulación e incluso las ventas de comercios.

En total se tienen etiquetados 49 millones de pesos para 30 kilómetros de vías ciclistas en la ciudad.

Además de los proyectos mencionados, se contempla ciclovía en Avenida La Paz y avenida Los Arcos. Así también un carril bici bus en Javier Mina, Juárez y Vallarta, así como en Hidalgo y República.

Felipe Reyes, director de Movilidad no Motorizada del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, informó que del 92 por ciento de la población en la ciudad puede y cuenta con las condiciones para generar traslados que no sean en automóvil, mientras que el ocho por ciento no lo pueden hacer por estar en una edad adulta o por una discapacidad física.

“El 85 por ciento de los viajes que se realizan en la ciudad son viajes que pueden ser sustituidos en bicicleta, son la mayoría viajes menores a seis kilómetros de gente sana en condiciones para realizarlo en bicicleta. El 65 por ciento de la población del Área Metropolitana es menor de 35 años (…) podría empezar a diseñar sus propios hábitos para generar transformaciones”, dijo el funcionario.

Añadió que actualmente se generan alrededor de 300 mil viajes en bicicleta por día en la ciudad de Guadalajara. Se estima que con las nuevas obras y demás programas como Mi Bici Pública, el número de traslados en transporte no motorizado se podría duplicar.

De acuerdo con los datos aportados en la mesa de análisis, durante 1995 se contabilizaron tres millones 300 mil habitantes en el AMG con una presencia de 500 mil automóviles. En la actualidad, es decir, más de 20 años después, hay cuatro millones 400 mil personas y más de dos millones de vehículos. Es decir, hay un auto por cada 2.2 personas.

“En resumidas cuentas, nos tenemos que librar de la esclavitud, del dominio del automóvil de la ciudad, tenemos ya más de dos millones de vehículos en Área Metropolitana de Guadalajara y no hay economía en el mundo que pueda crear infraestructura para los autos suficiente para darles fluidez (…) lo que está pasando es como si le dijéramos no a las medicinas por los efectos secundarios que genera dejando de ver las cuestiones positivas que son las de fondo en esta situación”, compartió por su parte Jesús Soto, director de Movilidad en el gobierno de Zapopan.

Otro de los argumentos de quienes se han manifestado en contra de las vías ciclistas es que son pocos los ciclistas que utilizan dicha infraestructura. Quienes está a favor de la construcción de ciclovías afirmaron que sí son utilizadas y además servirán para motivar su uso, es decir, que la ciudadanía deje el automóvil y busquen nuevas alternativas.

“Nosotros hicimos varios conteos hace tres años y lo que es Javier Mina y la 36. En un día pasaron mil personas en bici en lo que es Héroes Ferrocarrileros y R. Michel, eran como mil cien personas los que pasaron en bici desde seis de la mañana hasta las diez de la noche. Entonces hay que hacer esta infraestructura para la gente que ya anda, que a lo mejor lo tiene por necesidad o a lo mejor por un cambio”, compartió Yeriel Salcedo, integrante de Bicicleta Blanca.

Por su parte, el senador Jesús Casillas, quien es presidente de la Comisión Especial de Movilidad, señaló que se está procurando una ley general que impulse el uso de la bicicleta en todo el país. Con esto, los congresos estatales deberían de realizar adecuaciones y los gobiernos estatales y municipales implementar acciones a favor de la movilidad no motorizada.

Fuente: https://www.milenio.com/estados/ciclovias-son-parte-de-solucion-de-caos-vial

Hacen rodada en defensa de ciclovía de Marcelino García Barragán
Alrededor de un centenar de ciclistas pidieron respeto a su lugar en el espacio público
Por: EL INFORMADOR
29 de abril de 2017 - 18:25 hs

'Intentamos hacer conciencia para prevenir una congestión vial mayor y más caótica', aseguran los ciclistas. EL INFORMADOR / ARCHIVO
GUADALAJARA, JALISCO (29/ABR/2017).- Alrededor de un centenar de ciclistas se manifestó esta tarde en defensa de la ciclovía de Marcelino García Barragán. Con una rodada que partió, desde la Rambla Cataluña hasta la vía en conflicto, pidieron respeto a su lugar en el espacio público.
El 15 de marzo, vecinos inconformes con la instalación de la ciclovía presentaron una solicitud para realizar una consulta pública para emitir su opinión sobre la permanencia de la vía ciclista.
La pregunta que buscan se haga en la consulta es: ¿debe permanecer la ciclovía de Marcelino García Barragán? A mediados de marzo, la Comisión de Participación Ciudadana del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Jalisco (IEPC) dio visto bueno a la solicitud.
Gustavo Lozano, uno de los organizadores de la rodada, señaló que los vecinos están en su derecho de oponerse a la ciclovía al igual que ellos de pedir su permanencia.
"Es parte de una política pública mundial de desincentivar el uso del auto para promover el uso de la bicicleta, eliminar el smog y otras cuestiones", señaló.
Gustavo consideró que los vecinos se oponen a la ciclovía por el tráfico vehicular que generan las obras de la Línea 3.
"En ese lugar se está concentrando un poco más del tráfico común y muchas veces no queremos compartir el espacio público con otros actores. Yo soy peatón, ciclista y automovilista, a veces causa un poco de conflicto que vayas a cierta velocidad y que alguien más vaya delante de ti más lento y deteniéndote".
Recordó que desde hace varios años se han construido varias ciclovías en diferentes lugares para incentivar el uso de la bicicleta y prevenir un colapso vial en la ciudad.
"Intentamos hacer conciencia para prevenir una congestión vial mayor y más caótica. Sabemos que las ciclovías son vistas como un problema pero no es así".
EL INFORMADOR / VIRGINIA ARENAS
Fuente: https://www.informador.mx/Jalisco/Hacen-rodada-en-defensa-de-ciclovia-de-Marcelino-Garcia-Barragan-20170429-0020.html

Gobernador rechaza frenar ciclovías

La consulta sobre la infraestructura en boulevard García Barragán costará un millón 727 mil 429 pesos, pero no obligará a su cumplimiento
Por: EL INFORMADOR
20 de mayo de 2017 - 04:34 hs

Habitantes de las colonias aledañas a la ciclovía de boulevard García Barragán se quejan de que ésta ha dañado su movilidad. EL INFORMADOR / ARCHIVO
GUADALAJARA, JALISCO (20/MAY/2017).- Con la infraestructura ciclista que se ha instalado en Jalisco "no se retrocederá ni un centímetro", afirmó el gobernador de Jalisco, Aristóteles Sandoval, a través de redes sociales, al hablar de la consulta pública que implementará el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) sobre la ciclovía en boulevard Marcelino García Barragán.
La consulta fue impulsada por vecinos de las colonias aledañas, quienes se oponen a la ciclovía, señalando que afecta su entorno urbano y movilidad. Es por ello que se aplicará esta herramienta de participación ciudadana el próximo 9 de julio y en la cual se utilizarán urnas electrónicas. Los resultados del ejercicio no serán vinculantes, es decir, aunque exista rotunda oposición de la ciudadanía a esta infraestructura, las autoridades tendrían la última palabra para acatar o no la resolución de la gente. El presupuesto para la consulta popular es de un millón 727 mil 429 pesos.
El mandatario, en su cuenta de Twitter, publicó que la ciclovía, igual que "toda la infraestructura de movilidad no motorizada, llegaron para quedarse". De hecho, Sandoval planteó que, si bien los ejercicios de participación ciudadana son loables, no deben ser utilizados para afectar los derechos de los ciclistas.
En sus tuits, el gobernador recordó que "la visión de corto plazo de apostar por el automóvil nos llevó a una ciudad colapsada por el tráfico y embotellamientos", y defendió de esa manera no sólo la ciclovía de Marcelino García Barragán, sino también la visión de su Gobierno que, dijo, está basada en "fomentar un sistema de movilidad integral, moderno y sustentable".
La consulta que realizará el IEPC será abierta y no sólo para vecinos de colonias aledañas a la ciclovía. El ejercicio del 9 de julio se realizará de 8:00 a 18:00 horas y los centros receptores de votos se instalarán en las colonias Atlas, Olímpica, Unidad Modelo, Patronato de la Habitación Número 1, Jardines del Rosario, Universitaria, Obrera, Quinta Velarde, El Rosario, San Carlos, Rancho Blanco y Bosques de Boulevard.
Antes de la consulta popular habrá otro proceso, la celebración de mesas de trabajo para construir 10 puntos por el "Sí permanezca la ciclovía" y 10 puntos sobre el "No permanezca la ciclovía", que servirán para crear materiales informativos y que la gente que acuda a las urnas realice una elección consciente.
El pasado 15 de mayo, el alcalde de Guadalajara, Enrique Alfaro Ramírez, se manifestó a favor de que la consulta fuera abierta porque la decisión afectaba la movilidad de toda la metrópoli y destacó la importancia de este tipo de infraestructura para combatir los problemas que genera la motorización en la ciudad.
Fuente: https://www.informador.mx/Jalisco/Gobernador-rechaza-frenar-ciclovias-20170520-0093.html

No hay argumentos técnicos para retirar ciclovía de Marcelino García Barragán

El director de Movilidad no Motorizada califica como 'egoísta' el posicionamiento de los vecinos que se oponen a la ciclovía
Por: EL INFORMADOR
24 de noviembre de 2016 - 19:42 hs

La ciclovía beneficiará a 29 mil potenciales usuarios. EL INFORMADOR / ARCHIVO
GUADALAJARA, JALISCO (24/NOV/2016).- Pese a que agrupaciones vecinales de la colonia Obrera, Unidad Modelo, González Gallo, Olímpica y Rosario insisten en retirar la ciclovía de Boulevard Marcelino García Barragán, el Instituto de Movilidad y Transporte de Jalisco (IMTJ) aseguró que no existen argumentos técnicos para quitar el espacio ciclista.

Felipe Reyes, director de Movilidad no Motorizada, explicó que los estudios de potenciales viajes en bicicleta, los núcleos estudiantiles apostados a lo largo de la vía y las conexiones del Sistema Mibici generan que la ciclovía sea viable.

El funcionario calificó como "egoísta" el posicionamiento de los vecinos, quienes han protagonizado dos manifestaciones para solicitar que se retire la ciclovía.

"La ciclovía está diseñada para generar múltiples beneficios, para beneficiar a muchísimas personas y de repente pareciera que es algo nocivo, como si fuera una imposición, pero no es así", puntualizó Felipe Reyes.

En tanto, la diputada priista, Claudia Delgadillo González emitió un exhorto en sesión ordinaria del Congreso del Estado para solicitar al Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) la utilización de urnas, con el fin de realizar una Consulta Pública entre los vecinos.

La legisladora explicó que con esta herramienta de participación ciudadana se podrán contar las voces a favor y en contra de la ciclovía

"Yo creo que se debe de revisar. Si hubo una debida socialización, se tiene que ver reflejada en el voto que se haga en las urnas del Instituto Electoral, s no hubo socialización, que no se construya".

Para que los vecinos puedan solicitar una Consulta Pública al IEPC, se requiere reunir el 0.5 por ciento de las firmas.

En los siguientes días, la Secretaría de Movilidad (Semov) y la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (SIOP) sostendrán reuniones con los vecinos para explicarles las justificaciones técnicas y los beneficios de contar con una ciclovía con esas características, así como resolver los problemas de transporte en la zona.

Sin embargo, las agrupaciones de vecinos advirtieron que realizarán protestas diarias a las afueras del CUCEI, hasta que se retire la ciclovía, con un horario de 16:00 a 18:00 horas
EL DATO
**La ciclovía de Marcelino García Barragán tienen una longitud de 3.5 Kilómetros*
**El presupuesto de su construcción fue extraído de una bolsa de 45 millones de pesos para ciclovías*
**De acuerdo con el IMTJ, la ciclovía beneficiará a 29 mil potenciales usuarios*
**Se encuentra al 90 por ciento de avance*
EL INFORMADOR / FABIOLA HERNÁNDEZ
Fuente: https://www.informador.mx/Jalisco/No-hay-argumentos-tecnicos-para-retirar-ciclovia-de-Marcelino-Garcia-Barragan-20161124-0023.html

'Sabía que querían quitar la ciclovía pero no de la consulta'
Carmen Rosales se enteró hoy mismo que podía votar en la consulta al ser invitada por grupos de jóvenes en la Vía RecreActiva
Por: EL INFORMADOR
9 de julio de 2017 - 10:31 hs
GUADALAJARA, JALISCO (09/JUL/2017).- Carmen Rosales, de 29 años, es habitual usuaria de la Vía RecreActiva que corre por Boulevard Marcelino García Barragán. Como otros domingos hoy acudió a recorrer el trayecto en bicicleta, pero no sabía que se este día realizaba la consulta ciudadana sobre la ciclovía.
"Ya sabía de la situación, de que querían quitar la ciclovía, pero no sabía del movimiento que estaban haciendo (de la consulta)", tras unos minutos de hacer su habitual recorrido, comenzó a ver grupos de personas que la invitaban a votar.
"Desde la Plaza de la Bandera estamos viendo gente acumulada en varios puntos y nos decían que fuéramos a votar, pero no nos decían para qué", cuenta la ciclista que fue animada a acercarse a la casilla por un grupo de jóvenes en la esquina de Marcelino García Barragán y Río Nilo.
Al terminar de votar comentó que el proceso le pareció "muy fácil" al constar solo de cuatro a pasos: elegir un género, rango de edad, la colonia donde vives y responder una de las dos opciones para la pregunta "¿Debe permanecer la ciclovía en Boulevard Marcelino García Barragán?". Al salir de la casilla dice que se tardó "a lo mucho un minuto" en hacerlo.
Carmen opina que el trazo de la ciclovía del boulevard podría ser mejor si estuviera más señalizado, pero sin duda cree que es de suma utilidad en la zona, incluso menciona que hasta para su mamá que vive en Tonalá podría funcionarle para tomar la bici como medio de transporte.

SABER MÁS
Cualquier persona que pueda ingresar por su cuenta a la casilla puede participar en la consulta, sin importar si son menores de edad o viven en otras colonias o incluso otros estados. No es necesario presentar identificación oficial.

Las casillas funcionarán hasta las 18:00 horas de este domingo. El mapa de su ubicación puede consultarse en el sitio: http://www.iepcjalisco.org.mx/participacion-ciudadana/?page_id=507
EL INFORMADOR / SERGIO RODRÍGUEZ
Fuente: https://www.informador.mx/Jalisco/Sabia-que-querian-quitar-la-ciclovia-pero-no-de-la-consulta-20170709-0065.html

Sigue controversia entre vecinos y ciclistas por ciclovías

24 de noviembre del 2016
Vecinos de la zona de Boulevard Marcelino García Barragán y Calzada Olímpica amenazan con seguir con sus manifestaciones hasta que se retire la ciclovía que se instala en las inmediaciones del Centro Universitario de Ciencias Exactas e Ingenierías de la Universidad de Guadalajara.
Residentes de colonias como Atlas, Olímpica, González Gallo y Jardines del Rosario amenazaron con tener tres manifestaciones semanales hasta que las autoridades recapaciten en su intención de colocar la ciclovía, bajo el argumento de que estas vías "ahorcan" el tráfico en vialidades que de por sí tienen graves problemas con las obras de la Línea 3 que se construye en la cercanía a este punto.
En respuesta a esta postura, diversos colectivos a favor de modelos de movilidad alternativos al automóvil defendieron la construcción de esta y otras vías para ciclistas, ya que señalan que éstas abonan al respeto del derecho de todas las personas a circular de forma segura en el medio de transporte que elijan, en este caso la bicicleta.
"Ante los acontecimientos de los últimos días donde algunos vecinos/nas que están en contra de la construcción de ciclovías como la que se está realizando en la avenida Marcelino García Barragán bajo el argumento de que traería congestionamientos viales y caos vehicular; pensamos que la causa de la problemática se debe al uso indiscriminado del coche y no a las ciclovías", se puede leer en un extracto de un comunicado publicado en la cuenta oficial de Facebook de la asociación GDL en Bici.
Ellos plantean a las ciclovías como una solución, y no como un elemento que abona al entorpecimiento de la circulación en la ciudad, ya que explican que mientras más personas usen este tipo de infraestructura y dejen de depender del automóvil para su movilidad, tanto esta problemática como la contaminación que se genera de la misma, podrían paliarse.
"El aumentar la infraestructura ciclista es un factor que ayuda a que personas que usan el coche cotidianamente o no, tengan una opción para trasladarse de forma segura y que a su vez, puede ayudar a disminuir los congestionamientos viales, los problemas de contaminación del aire y el buen ánimo de las personas; por ese motivo apoyamos éstas obras y esperamos que las personas podamos comprender que la ciudad es para quienes la habitan y por ello, ésta tiene que ser más equitativa".
El texto fue firmado por cerca de una veintena de colectivos y asociaciones ciclistas.
Fuente: https://traficozmg.com/2016/11/sigue-controversia-vecinos-ciclistas-ciclovias/

Opositores piden que ciclovía pase por debajo de L3
Defiende la FEU espacio en Marcelino García, alega que es la vía de transporte para estudiantes de la UdeG.

Perla Gómez
Guadalajara / 04.06.2017 21:08:59
Que la ciclovía de Marcelino García Barragán se mueva de sitio y lleve la ruta de la Línea 3 del tren ligero, por debajo de la misma sin obstruir sus laterales e invadir las calles, es la propuesta de los opositores del espacio, quienes además reiteran su solicitud al gobierno estatal de que se tome en cuenta a los ciudadanos para los próximos proyectos en la metrópoli.
La postura fue dada a conocer la tarde del pasado sábado, cuando sostuvieron una mesa de diálogo, que supo más a debate, con un grupo que contrario a ellos, defiende la ciclovía de García Barragán. La reunión fue organizada por el Instituto Electoral de Participación Ciudadana (IEPC), después de que el 28 de mayo colectivos a favor de la bici organizaran por sí mismos una reunión similar. Esto a casi un mes de que se lleve a cabo la consulta popular en la que ciudadanos podrán votar sobre si deberían o no permanecer los carriles sobre la avenida.
El debate estuvo integrado por diez representantes a favor de la ciclovía, que incluía a representantes estudiantiles y de colectivos pro bici y diez más en contra de la misma, de colonias como El Rosario y González Gallo, y estuvo moderado por el propio IEPC.
La idea conjunta de los vecinos del Boulevard de llevar las ciclovías por la ruta del tren ligero, vino luego de que los colectivos a favor defendieran el espacio. Jesús Medina, presidente de la Federación de Estudiantes Universitarios (FEU), defendió los carriles ciclistas argumentando que son la vía por la cual se transportan alrededor de 30 mil estudiantes de la Universidad de Guadalajara (UdeG) para llegar a la preparatoria 12, el Politécnico y CUCEI. Además se destacó la necesidad que tiene la zona metropolitana de obtener espacios que abran puerta a medios de transporte alternativos a los automóviles para prevenir su colapso vial.
Por su parte, los vecinos señalaron que si bien los estudiantes usan el espacio, sólo lo hacen en el trascurso del día, y no son testigos del tráfico que presenta la vialidad por las noches, o la molestia de que los camiones se desvíen causando daños a las calles, argumentos que han usado en diversas ocasiones.
En lo que sí se pusieron de acuerdo ambos grupos, fue en que hace falta mayor intervención por parte de la Secretaría de Movilidad (Semov) en el tema de la ciclovía de Marcelino García. Además, agradecieron las reuniones para sostener diálogo constante sobre el conflicto.
“Me da mucha alegría porque en verdad se está tomando en cuenta a la ciudadanía, esos pequeños debates es lo que deberían seguir haciendo constantemente para equis tema (…) yo creo que antes de hacer cualquier obra, antes de tomar cualquier decisión, lo correcto es hacer esto, hacer estas mesas sociales”, compartió Alejandro Díaz, representante de la colonia Atlas.
Durante el encuentro el IEPC anunció que entre el 30 de junio y los primeros días de julio, llevarán a cabo un foro para debatir públicamente sobre el destino del espacio e invitar a los vecinos a ser parte de la consulta popular, que será transmitido a la ciudadanía a través de un canal de televisión local.
GPE
Fuente: https://www.milenio.com/estados/opositores-piden-que-ciclovia-pase-por-debajo-de-l3

¿Son necesarias las ciclovías?
22 de diciembre del 2016

La bicicleta actualmente es un medio de transporte alternativo, ecológico, eficaz, no contaminante y beneficioso para la salud, pero al mismo tiempo, los ciclistas consideran que es un medio de transporte inseguro por los casos de muertes que se han dado durante los últimos años.

Según la Secretaría de Movilidad del Estado, en lo que va del año han muerto seis ciclistas, sin embargo, el Colectivo Bicicleta Blanca ha documentado 17 muertes este año y un total de 203 desde el 2009 hasta el mes de noviembre de 2016.

Razón por la cual distintos colectivos pro ciclistas de la ciudad, afirman que han luchado cerca de 10 años para que se respete a los ciclistas, se construyan ciclovías y se impulsen programas en pro de la movilidad no motorizada, actos que finalmente comienzan a dar frutos en nuestra ciudad con la construcción de espacios para que los ciclistas se muevan de forma segura.

Actualmente, algunos automovilistas muestran rechazo hacia los espacios destinados para la movilidad alternativa, tales como, las vías recreactivas, las ciclovías, los puertos de mi Bici Pública, entre otros, ya que muchos de los automovilistas consideran que la infraestructura ciclista entorpece el tránsito vehicular.

"lo ven como que se está robando un carril y no ven la oportunidad de un carril exclusivo, de un carril rápido, ¿cuál es el costo? Bueno que anden en bicicleta, y nosotros sabemos que no todos pueden andar en bicicleta, que hay señoras, que hay gente que tiene que recorrer dos municipios, pero también pensamos que las personas que viven muy cerca de menos de diez kilómetros, de los centros universitarios de esa zona, pueden agarrar la bicicleta fácilmente, sin ningún problema y quitan automóviles del arrollo vehicular", explicó en entrevista para este medio Victor Morales, dirigente del colectivo Bici 10.

Una de las primeras manifestaciones abiertas en contra de las ciclovías y los ciclistas se dieron en Jardines del Bosque, colonia donde se colocaron cinco puertos de Mi Bici Pública y se pintó señalética que marcaba el paso preferencial de los ciclistas, los vecinos inconformes alegaron que les quitaban espacios públicos para su movilidad y que era un obra no socializada.

Un caso similar se vive con la ciclovía de Blvd. Marcelino García Barragán, donde los vecinos de las colonias aledañas se han manifestado, argumentando que esta obra les ha quitado la fluidez de tráfico en la mencionada vía, al respecto un vecino inconforme mencionó, "Aquí simplemente vinieron a quitarle un carril a cada lado, dejando dos carriles centrales, de lo cual uno se usa para el transporte público, y ya es muy molesto incluso para los mismos del transporte público, el que tengan que estar parándose en un lugar donde hicieron la ciclovía que cruza y topa con la ciudadanía".

Los vecinos de las colonias Olímpica, Atlas, González Gallo, Jardines del Rosario, entre otras, se han reunido con el propósito de que la ciclovía sea removida de Blvrd. Marcelino García Barragán y han realizado una serie de manifestaciones en rechazo de la misma, buscando así ejercer una presión hacia la autoridad a meses de que se reformara la Ley de movilidad para dar derechos y obligaciones a los ciclistas y peatones, con la llamada "Bici Ley" misma que dictamina que se debe construir infraestructura para la movilidad no motorizada.

Otro caso similar se da en la ciclovía de avenida Washington, donde recientemente se instaló un tramo de ciclovía que corre de Oriente a Poniente, misma que ha creado confusión en automovilistas que llegan a los negocios ubicados en la rúa, por los múltiples bolardos que fueron instalados al lado de todo el carril exclusivo para bicicletas.

Esta ciclovía también causa molestias en los conductores que circulan por ahí por el tránsito vehicular que se acumula por la reducción de carriles, y en los peatones que toman el camión por la falta de parabuses seguros en el tramo que comprende de la

Calzada Independencia a Unión, motivo por el cual los peatones deben esperar su transporte sobre el arroyo vehicular, una práctica que pone en peligro su integridad.
Por su parte diversos colectivos como Paseo Camaleones, Bici 10, Oblatos Bike, Tour le Velo, Rueda Verde, entre otros, se pronuncian a favor de todas las obras en pro de una movilidad alternativa e insisten en que una ciudad como la nuestra necesita más ciclovías, más banquetas, un transporte público de calidad y menos automóviles contaminando.
Mientras los medios de transporte no motorizado y la creación de corredores seguros para los mismos, son cada vez más promovidos en nuestra ciudad, sigue faltando la pieza clave para que un sistema de movilidad alternativa funcione, se trata de desincentivar y quitar a los vehículos automotores de las calles, situación que genera inconformidad en los automovilistas, finalmente la pregunta sería
¿Cómo lograremos movernos todos de manera integral por la ciudad?
Fuente: https://traficozmg.com/2016/12/necesarias-las-ciclovias/

CicloCUAAD y Bici Blanca respaldan ciclovía en Marcelino García Barragán
Los integrantes del colectivo CicloCUAAD también expresaron su respaldo a la ciclovía
Por
Equipo Editorial
-
01 diciembre, 2016
Guadalajara, Jalisco
Estudiantes del Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño (CUAAD) realizaron una rodada e instalaron una bici blanca en la esquina de Juan Álvarez y Manuel M. Diéguez, en memoria de la estudiante de la carrera de Artes Visuales, Karla Jiménez Haro, quien el 6 de octubre perdió la vida, cuando a bordo de una bici, fue atropellada por un minibús de la ruta 640.
Los integrantes del colectivo CicloCUAAD y activistas de Bici Blanca también expresaron su respaldo a la ciclovía que se construye en boulevard Marcelino García Barragán, y señalaron que quienes se oponen a esa obra de movilidad no motorizada, no están bien informados sobre los beneficios que traerá a quienes se mueven en bici por esa zona de la ciudad, explicó Tlatoani Ruíz Dueñas, representante de CicloCUAAD.
Ruiz Dueñas, quien es estudiante de arquitectura, expresó que no solo los autos particulares tienen derecho a usar las calles de la ciudad, por lo que señaló que la ciclovía de Marcelino García Barragán, debe salir adelante.
El colectivo CicloCUAAD y Bici Blanca mantendrán acciones de apoyo para que la ciclovía de Marcelino García Barragán sea una realidad.
Fuente: https://udgtv.com/noticias/ciclocuaad-y-bici-blanca-respaldan-ciclovia-en-marcelino-garcia-barragan/79273

Medio centenar de colectivos piden al gobernador concluir Provici
Entre sus peticiones está concluir la ciclovía de Marcelino García Barragán y que mantenga su promesa de seguir con estos proyectos

Por: EL INFORMADOR
13 de junio de 2017 - 17:59 hs

Representantes de distintos colectivos ofrecieron una conferencia de prensa para hablar sobre sus peticiones. TWITTER / @CCMNMgdl
GUADALAJARA, JALISCO (13/JUN/2017).- Luego de que la primera etapa de 30 kilómetros del Programa Metropolitano de Vías Ciclistas (Provici) quedara inconclusa tras rechazo de algunos ciudadanos a las ciclovías, más de cincuenta colectivos, federaciones y grupos de la sociedad civil se reunieron en un espacio del Centro de la ciudad para exhortar a Aristóteles Sandoval, gobernador de Jalisco, a que concluya Provici, con el que proyectaban construir al menos 200 kilómetros de ciclovías en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG).
Hugo F. Soltero, coordinador General del Consejo Ciudadano de Movilidad No Motorizada de Guadalajara, señaló que principalmente tienen tres peticiones: Que continúe el Programa Metropolitano de Vías Ciclistas (Provici), que terminen las ciclovías de Marcelino García Barragán y la de Doctor Pérez Arce-Esteban Loera; y que el gobernador mantenga su promesa pese a los ciudadanos que rechazan este tipo de infraestructura.
"Los manifestantes en contra son los que se hacen notar, es algo muy malo permanecer en las sombras, omisos, es por eso que nos reunimos y tratamos de hacer un frente común, para que el gobierno se agarre los pantalones", afirmó.
El coordinador se mostró optimista de que Aristóteles Sandoval los apoye, y señaló que en caso de que eso no ocurra buscarán maneras conscientes de hacer valer sus derechos, siempre apegados a la cordialidad.
"Lo que queremos es que el gobernador respalde el presupuesto para Provici, decirle que estamos para respaldar ese presupuesto, decirle que no está solo, que habemos muchos que necesitamos esta infraestructura. Sólo el 30 por ciento de los ciudadanos usan el carro y vean cómo nos tienen ahogados en contaminación", señaló.
Sobre la consulta popular que el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) realizará el próximo 9 de julio para saber si la ciudadanía está de acuerdo o no con la ciclovía de Marcelino García Barragán, Soltero consideró que ésta no se debió aprobar, aunque participarán en dar su opinión. "Somos una mayoría abrumadora y en la votación tenemos que demostrarlo, también para que no se les ocurran ejercicios así entonces pondrían hasta en consulta las banquetas".
Conforman el frente común:
Consejo Ciudadano de Movilidad No Motorizada de Guadalajara, Federación de Estudiantes Universitarios, Wikipolítica, Bicicleta Blanca, Ciudad Para Todos A.C., Guadalajara en Bici, Movilidad Iteso, Amedi Jalisco, Anedup, Ap Nocturnos, Aventureros Bikers, Barbas Bike, Bastardos Bike, Beercleta, Bici Oriente, Bici 10, Biciclan, Bicitec, Bike Revolución, Bírula Radio, Buhos Rodantes, Cámara Rodante, Ciclocuaad, Cita, A.C., Colectivo Ciclista,Comparte La Ciudad, Crazy Bikers, Cucsicleta, Cycle Raptos Gdl, Disidentes Gdl, En Bicicleta, Es Hora De Rodar, Espartanos, Femibici, Ladies Black, Lagartijos Bike, Lobos Nocturnos, Mejor Santa Tere, Metropolitano En Bici, Movilidad Cucba, Naranjas Bike, Oblatos Bike, Osos Polares Bike, Paseo Camaleones, Paz Vial Gdl, Pies Negros, Ponchados Bike, Proacción A.C., Pulzo Zapopan, Rey Del Pedal, Rodantes Nocturnos, Red Universitaria De Movilidad, Tómala, Tonalá En Bici, Tour Le Velo, Ululayu, Univa En Bici, Vikingos Bike y Webones.

EL INFORMADOR/ ILSE MARTÍNEZ

Fuente: https://www.informador.mx/Jalisco/Medio-centenar-de-colectivos-piden-al-gobernador-concluir-Provici-20170613-0038.html

Ciclovía le abrió la puerta al ciclismo urbano
Tiene poco más de ocho meses que se traslada en transporte no motorizado
Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 08.07.2017 13:01:44
Trasladarse en bicicleta a la escuela o a otra actividad era un permiso negado de manera constante para Carlos González Álvarez. Su padre observaba un evidente peligro el que anduviera en una bici por las calles de la ciudad, en las que transitan automóviles que con facilidad podrían provocarle un grave daño.
El estudiante de Ingeniería en Comunicaciones Electrónicas y trabajador de un cine no tuvo una bicicleta cuando era pequeño. De hecho, comenzó a aprender a manejar la bici a los 12 años. El proceso de entrenamiento se dio de manera intermitente pues sólo practicaba cuando veía a uno de sus primos.
A pesar de no contar con la práctica constante en la bicicleta, Carlos vio como posibilidad el comenzar andar en bicicleeta en sus traslados de manera frecuente a la zona centro de Tlaquepaque. Tenía 16 años, en ese entonces ya vivía cercano a la plaza de la Bandera y el Boulevard Marcelino García Barragán.
Contó que "necesitaba trasladarme frecuentemente a Tlaquepaque y vi que el camión era muy tardado y mi papá el automóvil definitivamente no era una opción para mí. Entonces le comenté a mi papá que si me dejaba a irme en patineta o en bicicleta y pues él me comentó que de plano no se podía, que era muy inseguro y que no me iba a dejar y entonces ya ni le moví".
Los traslados que requería hacer el joven se fueron ampliando conforme a las necesidades. Hace poco más de ocho años comenzó a asistir a clases de francés a una escuela cercana a la glorieta de La Minerva. En ese entonces ya operaba el sistema de bicicletas públicas MI BICI y recién comenzaba a operar la ciclovía en el Boulevard en Marcelino García Barragán.
Investigó respecto a la operación del programa de nuevo acudió a solicitar un permiso a su padre: "Yo le dijo a mi papá, "¿sabes qué? Ya está Bici Pública, ya no vas a tener que comprar y ya están las ciclovías activas, ya investigué y hay calles preferentes para ciclistas, entonces a mi me parece seguir". Él todavía un poco dudoso me dijo bueno pero te vas con cuidado y te vas por las calles de preferencia ciclista, sino, te bajas y te vienes en camión".
El joven reconoce que la construcción de la vía ciclista y la apertura de calles con preferencia para quienes se transporte en vehículos no motorizados fueron la puerta de entrada para que él comenzara a andar en bicicleta. Los primeros días no fueron muy fáciles pues el compartir la calle con vehículos de dimensiones más grandes ponía nervioso al nuevo ciclista de Guadalajara.
"Yo no sabía para nada qué era andar en bici, no sabía cuáles eran las reglas a seguir, mucho menos. Mi problema fue que yo no sabía que tenía que irme por medio del carril, solía hacerme a la derecha para que los carros pudieran pasar al lado de mí. Hasta que un día me dijo, no seas tonto, tienes que ir por en medio, es más seguro".

Carlos siguió el consejo de su amigo, sin embargo, se topó con automovilistas que se molestaban porque este iba en medio del carril y por lo tanto le acercaban el auto o no paraban de sonar el claxon. Dicha situación le puso nervioso y decidió dejar pasar al vehículo. Tras meses de práctica decidió que debía hacer valer la preferencia que tiene un ciclista y aunque le piten o le reclamen, siempre va por medio del carril, como ya lo marca la Ley de Movilidad.
Los tiempos de traslado se han reducido para Carlos. Estudia en el CUCEI y anteriormente hacía 15 o más minutos en transporte público. Ahora hace cinco minutos. Además ha observado cambios en su estado físico como el tener mejor condición y hasta lograr a aumentar su masa muscular.
Fue la ciclovía en Marcelino García Barragán y el programa MI BICI lo que facilitó su inició en la bicicleta. Ante el debate y la preparación de la consulta popular que será celebrada el domingo, Carlos decidió estar activo en la lucha a favor de dicha infraestructura. Incluso participó en el debate como parte del grupo que defendió la permanencia de la vía ciclista.
Fuente: https://www.milenio.com/estados/ciclovia-le-abrio-la-puerta-al-ciclismo-urbano

La ciclovía y la infraestructura ciclista llegaron para quedarse: Aristóteles
No se retrocederá ni un centímetro con estas obras, advierte el gobernador al hablar de la obra en Marcelino García Barragán
Por: EL INFORMADOR
19 de mayo de 2017 - 13:26 hs

Un usuario sobre la ciclovía de Marcelino García Barragán. EL INFORMADOR / Archivo
GUADALAJARA, JALISCO (19/MAY/2017).- Con la infraestructura ciclista que se ha instalado en Jalisco "no se retrocederá ni un centímetro". Ésa es la postura del gobernador Aristóteles Sandoval, quien la planteó en redes sociales al hablar sobre la consulta pública acerca de la ciclovía en Bulevar Marcelino García Barragán.
Según publicó, la ciclovía, igual que "toda la infraestructura de movilidad no motorizada, llegaron para quedarse".
De hecho, Sandoval planteó que, si bien los ejercicios de participación ciudadana son loables, no deben ser utilizados para afectar los derechos de los ciclistas.
El gobernador reaccionó de esta manera al aviso del Instituto Electoral de Jalisco, que el jueves anunció que aprobó la consulta pública solicitada en torno a la ciclovía criticada por vecinos que aseguran que afecta a la movilidad en sus barrios.
La consulta se celebrará el 9 de julio próximo, previa organización y capacitación de los ciudadanos que se encargarán de ella.
En sus tuits de hoy, el gobernador recordó que "la visión de corto plazo de apostar por el automóvil nos llevó a una ciudad colapsada por el tráfico y embotellamientos", y defendió de esa manera no sólo la ciclovía de Marcelino García Barragán, sino también la visión de su gobierno que, dijo, está basada en "fomentar un sistema de movilidad integral, moderno y sustentable".
La consulta tendrá un presupuesto de 1.7 millones de pesos, que, según el Instituto Electoral, corresponde a 40.64% del presupuesto aprobado para los mecanismos de participación social. Y no tendrá efecto vinculante, de manera que el gobierno estatal no tendrá obligación alguna de acatar el resultado.

Fuente: https://www.informador.mx/Jalisco/La-ciclovia-y-la-infraestructura-ciclista-llegaron-para-quedarse-Aristoteles-20170519-0063.html

Ciclistas hacen exhorto a gobernador para continuar con infraestructura ciclista
Colectivos organizaron tres rodadas para que ciclistas participen en la votación en el que se preguntará si debe o no permanecer la ciclovía de Marcelino García Barragán.
Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 13.06.2017 17:19:50
Un total de 58 colectivos firmaron el exhorto al gobernador Aristóteles Sandoval Díaz para que se dé continuidad a los procesos de infraestructura de movilidad no motorizada tras la polémica generada por la ciclovía en el Boulevard Marcelino García Barragán.
"Tenemos tres puntos principales. El primero es que se dé continuidad y ejerza la totalidad del presupuesto asignado al programa metropolitano de vías ciclistas denominada PROBICI, el cual la semana pasada tuvimos la desfortuna de leer una nota en la que sólo se han ejercido 16 de los 49 millones asignados para estos proyectos y esos recursos han sido reasignados a otro tipo de obras", señaló Hugo Iván F. soltero, coordinador general del Consejo de Movilidad No Motorizada de Guadalajara.
En segunda instancia se pide que sea reanudada y concluida la construcción de la ciclovía en Marcelino García Barragán y en tercer punto se hace un llamado para que "se continúe y no se desista en la implementación de la movilidad no motorizada en el estado".
Dicho documento lo presentaron representantes de colectivos en la Oficialía de Partes del Poder Ejecutivo.
Aunque los colectivos manifestaron su descontento por la realización de la consulta pública el siguiente 9 de julio, estos organizaron tres rodadas para que ciclistas participen en la votación en el que se preguntará si debe o no permanecer la ciclovía.
Una de las rodadas saldrá a las 11 horas desde el andador Escorza. A las 10 horas iniciarán dos recorridos, uno desde el Centro Cultural Constitución en Zapopan y uno más en el Parque Metropolitano. Su recorrido lo concluirán en la zona en la que se va a realizar la consulta popular.
Fuente: https://www.milenio.com/estados/ciclistas-exhorto-gobernador-continuar-infraestructura-ciclista

No hay marcha atrás con las ciclovías: Aristóteles
El gobernador expresa su apoyo a la construcción de la ciclovía en Marcelino García Barragán, donde vecinos se han negado al proyecto
Por: EL INFORMADOR
24 de mayo de 2017 - 16:00 hs

'La vía pública es una responsabilidad del Estado, del municipio, debemos de ver por el colectivo, por la mayoría', afirma Aristóteles.
ESPECIAL / Aristóteles Sandoval

GUADALAJARA, JALISCO (24/MAY/2017).- El gobierno del Estado no dará marcha atrás con la construcción de nuevas ciclovías en la ciudad, y hoy el primer mandatario estatal, Aristóteles Sandoval, expresó su apoyo a la construcción de la ciclovía en Marcelino García Barragán.
Al término de una rueda de prensa en Palacio de Gobierno, el gobernador, Junto al presidente de la Federación de Estudiantes Universitarios (FEU), Jesús Medina Varela, alzó una pancarta con el hashtag #SíALaCiclovía, para apoyar la ciclovía de dicha avenida.
"No vamos a retroceder ni un centímetro en toda la infraestructura para movilidad no motorizada, ya hemos instalado la mayor infraestructura, inclusive del país, en número de viajes, el sistema está funcionando muy bien".
Aunque apoya la iniciativa de consultar los proyectos con los ciudadanos, en relación a la consulta pública que se hará para conocer la opinión de la gente respecto a la ciclovía de Marcelino García Barragán, manifestó que los derechos de los ciclistas "no se consultan, se hacen valer".
Dijo que la consulta debe hacerse en una fecha en la que más personas tengan oportunidad de dar su opinión, sobre todo la comunidad estudiantil. Hasta ahora, la fecha marcada por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) es el próximo domingo 9 de julio.
Además, calificó a las consultas públicas como una herramienta que fortalece la democracia, sin embargo, la ciclovías llegaron para quedarse y son una línea de acción de su gobierno.
"La vía pública es una responsabilidad del Estado, del municipio, debemos de ver por el colectivo, por la mayoría, sin menoscabo de escuchar por supuesto a quienes se ven afectados en sus derechos directamente, hay que escucharlos".
EL INFORMADOR / THAMARA VILLASEÑOR
Temas
Fuente: https://www.informador.mx/Jalisco/No-hay-marcha-atras-con-las-ciclovias-Aristoteles-20170524-0067.html

Usuarios defienden ciclovía en Marcelino García Barragán
Vecinos del lugar aseguran que 'no fue el momento oportuno' para instalarla, ya que la arteria es utilizada como ruta alterna
Por: EL INFORMADOR
23 de noviembre de 2016 - 20:55 hs

Un promedio de cinco ciclistas utilizó la vía en un lapso de 10 minutos. EL INFORMADOR / F. Atilano
GUADALAJARA, JALISCO (23/NOV/2016).- Aunque vecinos de cinco colonias ubicadas en las inmediaciones del CUCEI mantiene latente su oposición a la ciclovía en el Boulevard Marcelino García Barragán, los usuarios defienden el espacio ciclista.

En un recorrido realizado este día, se constató que un promedio de cinco ciclistas utilizó la vía en un lapso de 10 minutos, a pesar de que aún no se encuentra terminada.

Es el caso de Ramón Ramírez Castellanos, usuario de la bici desde hace 40 años y vecino de la colonia Atlas. Señaló que la infraestructura instalada le ha brindado seguridad en sus traslados diarios, ya que constantemente los vehículos circulan a exceso de velocidad o invaden banquetas.

"Digan lo que digan, se necesita. Porque hay malas condiciones de tránsito y no contamina. Que haya muchos carros no es nuestro problema, para eso está la bicicleta".

En contraste, los vecinos señalan que "no fue el momento oportuno" para instalar la ciclovía, ya que la arteria es utilizada como ruta alterna de las obras de la Línea 3 del Tren Ligero en avenida Revolución.

"Los que vivimos aquí no tenemos una buena circulación, porque para salir nos encontramos con mucho tráfico, estamos atrapados", expuso Noé Velázquez, presidente de la colonia González Gallo.

De acuerdo con Felipe Reyes, director de Movilidad no Motorizada del Instituto de Movilidad y Transporte de Jalisco (IMTJ), los más de tres kilómetros de ciclovía beneficiarán a 29 mil potenciales usuarios.
El funcionario expuso que el espacio ciclista es sostenible, debido a que en la zona se encuentra la preparatoria Vocacional, el CUCEI, la plaza Fórum Tlaquepaque, la conexión del Sistema de Bici Pública y por lo menos tres universidades privadas.

"Las ciclovías tienen que hacerse donde haya actividades económicas o educativas. La calle Marcelino García Barragán es una calle muy ancha con excelentes condiciones que tiene poca densidad de tráfico. En este momento, hay una percepción equivocada por las obras del tren ligero".

A un mes de que se instaló la ciclovía, Sarahí Aceves notó que su economía mejoró, ya que sus traslados en bicicleta contribuyeron a que tome sólo tres de los seis camiones que solía tomar "Yo que soy estudiante, me ahorro tiempo y dinero", señaló.
Felipe Reyes informó que la Zona Metropolitana de Guadalajara se encuentra en "proceso de transformación y entendimiento de la problemática de movilidad", por lo que se buscará agotar la vía del diálogo con los vecinos inconformes, para que acepten las nuevas modalidades de traslado.

Vecinos de cinco colonias involucradas, durante un encuentro con la Secretaría de Movilidad, propusieron la realización de una consulta pública para determinar si la ciclovía se queda o se retira.
EL INFORMADOR / FABIOLA HERNÁNDEZ
Fuente: https://www.informador.mx/Jalisco/Usuarios-defienden-ciclovia-en-Marcelino-Garcia-Barragan-20161123-0013.html

Ciclistas ruedan a favor de ciclovías

25 de noviembre del 2016
Después de que vecinos de la zona de Boulevard Marcelino García Barragán y Calzada Olímpica iniciaran una serie de manifestaciones contra la ciclovía instalada en Marcelino García Barragán, ciclistas rodarán a favor de la infraestructura ciclista.
Se espera que alrededor de 20 colectivos de ciclistas de la Zona Metropolitana de Guadalajara, como Paseo Camaleones, Bici 10, Oblatos Bike, Tour le Velo, Rueda Verde, entre otros, se manifiesten con recorridos por la ciclovía de Marcelino García Barragán.
Las rodadas inician el día de hoy, 25 de noviembre, a partir de las 20:00 horas, el sábado 26 de noviembre de 17: 00 a 20:00 horas y continuarán toda la semana entrante a partir de las 20:00 horas. Los puntos de reunión son diversos según el colectivo, pero algunos rodarán desde la Catedral de Guadalajara y desde la llamada Pila Seca en Tlaquepaque.
Los ciclistas buscan concientizar a los vecinos de las colonias Olímpica, Atlas, González Gallo, Jardines del Rosario, entre otras, de que la ciudad de Guadalajara necesita más ciclovías, más banquetas, un transporte público de calidad y menos automóviles contaminando, después de que los moradores iniciaran una serie de manifestaciones en rechazo a esta ciclovía.
En entrevista para Tráfico ZMG, Víctor Morales, dirigente del colectivo Bici 10, afirma que mucha gente ve a las ciclovias como una amenaza: "lo ven como que se está robando un carril y no ven la oportunidad de un carril exclusivo, de un carril rápido, ¿cuál es el costo? Bueno que anden en bicicleta, y nosotros sabemos que no todos pueden andar en bicicleta, que hay señoras, que hay gente que tiene que recorrer dos municipios, pero también pensamos que las personas que viven muy cerca de menos de diez kilómetros, de los centros universitarios de esa zona, pueden agarrar la bicicleta fácilmente, sin ningún problema y quitan automóviles del arrollo vehicular", explica.
Los colectivos entienden que la movilidad es un tema sensible en los automovilistas por todas las obras que se realizan en la ciudad, sin embargo, invitan a los conductores a que se pongan "en sus pedales" y vean a la bicicleta como una opción más rápida, más saludable y no contaminante para trasladarse por la ciudad.
Fuente: https://traficozmg.com/2016/11/ciclistas-se-manifiestan-favor-ciclovias/

Recolectan firmas para consulta de ciclovía
Presentaron solicitud para consulta ante el IEPC
Milenio Digital
Guadalajara / 06.12.2016 22:54:17
Ante el rechazo del Congreso de Jalisco para solicitar un consulta pública respecto a la ciclovía del Boulevard Marcelino García Barragán, un grupo de vecinos reunieron 2 mil 600 firmas de ciudadanos para solicitar una consulta al Instituto Electoral y de Participación Ciudadana de Jalisco (IEPC).

Los vecinos acompañados por la diputada local Claudia Delgadillo acudieron a las instalaciones del IEPC para hacer entrega de las firmas. Ahora es turno del Instituto de verificar validar el nombre y firma de vecinos participantes. Para solicitar la consulta, los vecinos requerían mínimo 2 mil firmas, sin embargo, se logró rebasar.

“Nosotros no estamos en contra de los ciclistas, ni estamos en contra de la ciclovía, de hecho es una propuesta genial del Gobierno, (…) lo que queremos es que se haga una mejor planeación en la cual los motociclistas, el peatón y el automovilista convivan en el mismo sitio, sin que uno estorbe a otro y respetando totalmente uno con otro”, aseguró Edgar Díaz, presidente de la Colonia Atlas.

Los vecinos insisten en que no están en contra de la infraestructura ciclista. Uno de los puntos que se plantea al gobierno es que se debería de colocar esta infraestructura en la Avenida Revolución.

“La ciclovía, si no se tiene planeada por debajo de las instalaciones de la Línea 3 del Tren Ligero, que la vallan haciendo para que empiece desde Zapopan y se termine en el Municipio de Tlaquepaque, es lo que le estamos pidiendo al gobierno que haga”, señaló Edgar Díaz.

Los vecinos aseguran que con la Consulta que están solicitando al gobierno, les ayudara como herramienta para que haya una mejor organización y planeación con la ciclovía.

Los vecinos se manifestaron durante semanas anteriores para pedir atención de parte de las autoridades. Durante varios días cerraron la circulación en el cruce de Marcelino García Barragán y Calzada Olímpica.
MC
Fuente: https://www.milenio.com/estados/recolectan-firmas-para-consulta-de-ciclovia

5 ciclistas han muerto en Blvd. Marcelino García Barragán
15 de junio del 2017
A pocos días de que se realice la consulta popular sobre la permanencia de la ciclovía ubicada en el Blvd. Marcelino García Barragán, representantes de agrupaciones ciclistas externaron sus preocupaciones por la muerte de 5 ciclistas en dicha zona y la suspensión de las obras de la ciclovía que se encuentra en disputa, la cual hubiera otorgado mayor seguridad a los mismos.

Hugo. Iván F., coordinador del Consejo Ciudadano de Movilidad No Motorizada, externó su preocupación sobre la suspensión de la construcción de la ciclovía, misma que reporta una avance del 75%, y recordó que tanto el gobernador del estado como diversos alcaldes de la ZMG manifestaron su apoyo a la infraestructura ciclista en medios de comunicación.

Sobre el presupuesto para la construcción de infraestructura ciclista, indicó que solo se han usado 16 de los 49 millones de pesos del programa Metropolitano de Vías Ciclistas (PROVICI), y llamó a que se ejerza el presupuesto restante, se reanude la construcción de la multicitada ciclovía y se concluya a la brevedad la misma, ya que las manifestaciones de diversas autoridades han sido que pese al resultado de la consulta se debe seguir adelante con las obras.

Por otro lado, indicaron que al menos 5 ciclistas han fallecido en Blvd. Marcelino y su área de influencia según datos estadísticos recopilados por la agrupación Bicicleta Blanca, por ello consideran de gran importancia que esa ciclovía sea terminada.

El coordinador expresó su rechazo a la realización de la consulta popular validada por el IEPC, sin embargo, indicó que de ninguna manera dejarán de asistir a depositar su voto y empezarán a realizar acciones para promover que ciclistas y personas afines a la causa vayan a votar el día de la consulta.
Víctor Morales, dirigente del grupo ciclista Bici10, invitó a los ciudadanos a dirigirse a la consulta popular a pedalazos el próximo 9 de julio, el punto de partida será en el Andador Escorza a las 10:00 a.m., para dirigirse al Blvd. Marcelino en caravana.

Finalmente se entregó en Palacio de Gobierno del Estado, un documento firmado por el Consejo Ciudadano de Movilidad No Motorizada, en el que se dan a conocer las solicitudes y el nombre de aproximadamente 50 organizaciones de la sociedad civil que simpatizan con la construcción de infraestructura ciclista en la ZMG.

Fuente: https://traficozmg.com/2017/06/5-ciclistas-muerto-blvd-marcelino-garcia-barragan/

Esperan que conflicto en García Barragán no detenga ciclovías
Celebraron rodada para visibilizar presencia de ciclistas en la vía.

- *El recorrido en apoyo a las ciclovías inició a un costado del Paraninfo Enrique Díaz de León para luego tomar avenida Vallarta*

Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 29.04.2017 19:35:06
La Consulta Pública que seguramente será sometida para conocer la opinión respecto a la ciclovía en Marcelino García Barragán preocupa a colectivos ciclistas más allá del resultado de dicho ejercicio sino por el desarrollo de siguientes proyectos en la ciudad dirigidos al transporte no motorizado como lo son más vías y el llamado Bus Bici en Javier Mina e Hidalgo.
De llevarse a cabo una consulta pública a través del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC), el resultado de esta no es vinculatorio por lo que el gobierno de Jalisco no se vería obligado en retirar dicha infraestructura en caso el ejercicio ciudadano arroje un resultado en contra de la vía.

"Al ver a las personas que no quieren las ciclovías ciertos vecinos, otras personas seguramente se levantarán o alzarán su voz a decir que tampoco quieren las nuevas ciclovías que se pongan tal pasa en el Mercado del Mar (…) El gobernador tiene una postura muy clara a favor de los corredores ciclistas pero si puede existir ese detenimiento de las ciclovías por el grado de inconformidad que pueda haber", señaló Víctor Morales, integrante del colectivo Bici 10.

Ante tal situación, integrantes de distintos colectivos ciclistas se reunieron este sábado para celebrar una rodada ciclista esto con el objetivo de hacer visible la presencia de ciclistas por diferente infraestructura y vialidades de la ciudad. El recorrido inició a un costado del Paraninfo Enrique Díaz de León para luego tomar avenida Vallarta, Chapultepec, López Cotilla, Federalismo, Niños Héroes, Los Ángeles y el boulevard Marcelino García Barragán para recorrer los tres kilómetros de dicha ciclovía y concluir en la pila seca, en Tlaquepaque.
Integrantes de dichos colectivos lamentaron que muchos ciudadanos se quejen de nuevos proyectos que modifican la infraestructura que ahora beneficia a los automóviles. Respetan la decisión de los vecinos de hacer valer sus derechos en solicitar la consulta pública, pero insisten en que en estos ejercicios no se pueden poner a consideración derechos constitucionales.
"Estamos resistentes muchas veces al cambio, no nos gustan las cosas nuevas a pesar de que vivamos en una reverenda porquería, tenemos un sistema de transporte deficiente y no hacemos nada porque es mucho más cómodo lo que ya conocemos. La parte que sí nos llega a preocupar en este momento es que se abra la puerta a un tema que es bastante delicado de resistencia a la movilidad no motorizada" señaló Vania Contreras, del colectivo Metropolitano en Bici.
El recorrido inició cercanas a las 17:30 horas del sábado y en su arranque participaron poco más de 50 ciclistas que pertenecían a distintos colectivos. En su llegada a Tlaquepaque se expuso la postura respecto a la construcción de nueva infraestructura ciclista.
SRN
Fuente: https://www.milenio.com/estados/esperan-conflicto-garcia-barragan-detenga-ciclovias

Cierran Marcelino García Barragán contra ciclovía
Vecinos demostraron su rechazo a la construcción, misma que registra un avance del 70 por ciento.

- *Los vecinos impidieron el paso de vehículos en los cruces de Marcelino García Barragán y Calzada Olímpica.*

Arturo Ramírez Gallo
Guadalajara / 22.11.2016 22:17:46
Durante casi dos horas, vecinos de la colonia Olímpica cerraron la circulación de los cruces de Marcelino García Barragán y Calzada Olímpica para manifestar su rechazo a la ciclovía que se construye en la zona.
Los vecinos se reunieron con Felipe Reyes, director de Movilidad no motorizada del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco y le propusieron que uno de los carriles de la ciclovía fuera retirada para, según ellos, aminorar la afectación a la circulación.
De acuerdo a información de la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (Siop), la construcción de dicha infraestructura registra un avance del 70 por ciento. Se han instalado 21 de 23 plataformas de concreto para que se pueda utilizar por ciclistas pero también para usuarios del transporte público para bajar o subir de las unidades.
Se han instalado 248 quesadillas, cien bolardos, 232 topes amarillos y 75 boyas. Además se instalan guías podotáctil en banquetas, bocas de tormenta y señalización.
GPE
Fuente: https://www.milenio.com/estados/cierran-marcelino-garcia-barragan-contra-ciclovia

Vecinos cumplen la amenaza; vuelven a cerrar Marcelino García Barragán
por Redacción
24 de Noviembre de 2016, 17:48
Amenazaron con continuar con las manifestaciones y lo cumplieron, hoy otra vez, los vecinos de boulevard Marcelino García Barragán salieron a exigir que se retire la ciclovía y cerraron la calle a su cruce con avenida Olímpica.
Los manifestantes aseguran que la obra afecta la movilidad en la zona y que la ciclovía es poco utilizada.
Advierten a las autoridades que de no quitar la ciclovía de lunes a martes cerrarán la vialidad, además son apoyados por los choferes de las rutas afectadas por dicha obra.
Ayer, por la tarde se reunieron con el director de Movilidad No Motorizada del Instituto de Movilidad del Estado de Jalisco, pero no llegaron a ningún acuerdo, por lo que lunes, miércoles y viernes se plantarán en la avenida desde las 16 hasta las 18 horas, hasta que no quiten la ciclovía.
EH
Fuente: https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=57487

Anexo 2, Mesa de diálogo.

Mesa de diálogo ciclovía Marcelino Garcia Barragán

Mesa de dialogo realizado el día 07 de junio de 2017, organizado por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC). Participaron las personas registradas en ese momento con posturas a favor de que la ciclovía permanezca y en contra. El tiempo se dividió en presentación, réplica, propuestas de solución, preguntas y conclusiones.

Inicio de transcripción:

buenas tardes a todos, por la parte del sí, vivimos en una ciudad en crecimiento, vivimos en una ciudad con conflictos y graves problemas, en una ciudad donde se incluyen 300 carros o más al día al parque vehicular, las calles no van a dar abasto.

Es importante repensar la movilidad de la ciudad, una ciudad sin movilidad no funciona nosotros, todos los que estamos aquí perdón vamos a trabajar salimos al mercado vamos a la clínica al hospital, tenemos que idear soluciones que nos permitan convivir, vehículos, transporte público, bicicleta. Es el principal problema que observamos nosotros el incluir una ciclovía, es un primer paso a podrá tener los problemas que vamos a plantear, que ustedes mismos van a plantear, pero es un paso muy importante si no transformamos la movilidad de esta ciudad muy difícilmente vamos a poder crecer como sociedad.

Hola, buenas tardes mi nombre es Carlos Enrique, yo soy estudiante y bueno estoy a favor de la ciclovía principalmente porque es uno de mis métodos para transportarme en la ciudad, este me parece muy importante como él lo comentaba esto no se trata solamente de no queremos eliminar los carros ni mucho menos. Lo que buscamos es que se les da espacio a métodos de transporte alternativos que tanto la bicicleta que uno como ciclista se pueda sentir seguro y transitando por las vialidades, este y puedan moverse por la ciudad sin importar que no contemos con un vehículo, bueno prácticamente me parece curioso que se ponga en duda esto ya que el gobierno por algo ya implementó programas como lo es mi bici y como es la ciclovía y realmente es necesario para la movilidad en la ciudad, combina, bueno como si mezclar diferentes tipos, también los peatones, también los ciclistas. Necesitamos cierta seguridad en las calles y es básicamente por eso que estoy a favor de la ciclovía.

Yo estoy a favor de la ciclovía, no precisamente por hacer como una contrariedad a todas las problemáticas y en este caso a contra de todos los vecinos que vivimos en la zona en este caso yo prefiero estar a favor de la ciclovía porque prefiero cambiar el rumbo de la movilidad hacia el bien común, en este caso porque produce muchos beneficios y pues están muy claros, en cuestión de mejora la salud física en este caso porque incentiva el uso de la bicicleta, en este caso estas incentiva el uso del automóvil, pero no lo excluye porque bien tenemos espacio suficiente para tener la movilidad para los automóviles que claro que en bulevar hay dos carriles y uno precisamente para bicicletas en este caso es la ciclovía de Marcelino García Barragán.

Pero también quería comentar una cosa, eh preguntaban por el análisis del problema, yo creo que la razón por la que se está haciendo esto este uno me imagino digo desconozco aún sus puntos pero me imagino que uno de los principales puntos ese el tráfico que causa la ciclovía y si bien cómo podemos observar aquí en Revolución están haciendo la línea 3 del tren ligero y me parece que esa es la problemática ahorita por el momento que debido a la construcción de la línea 3 del tren ligero pues no hay tantas vialidades y el tráfico suele desviarse por Marcelino García Barragán y sí puede aumentar un poco el tráfico pero me parece que aún así es tolerable y pues si se usa la bicicleta realmente no me parece que sea una afectación tan grande especialmente cuando se terminen las obras.

Bueno, muy buenas tardes a todos y a todas las que vienen el día de hoy, eh primero decirles que no nosotros el momento de estar aquí, no, no estamos en contra de ustedes, yo tuve la oportunidad de escuchar muchas cosas de las que mencionaban en el último encuentro del domingo pasado y créanme que nosotros también coincidimos con lo mismo es decir a nosotros a mí nos molesta el ruido que ocasionan los vehículos a nosotros también nos molesta que la ciudad esté atiborrada de tráfico y nos molesta que prácticamente pues no se pueda transitar por ninguna parte de la ciudad porque está llena de vehículos por todos lados a la a las horas pico. Y bueno también nos molesta la contaminación que esta genera así como ustedes viven en su colonia y eso les genera inconvenientes y por eso se juntaron se reunieron promovieron este ejercicio y eso mismo lo padecemos nosotros y déjenme decirles que no estamos en su contra, lo que nosotros estamos el día de hoy luchando aquí es porque esto que estamos discutiendo en este momento no tiene nada que ver con ustedes y con nosotros lo que estamos discutiendo el día de hoy tiene que ver con una mala planeación urbana, tiene que ver con que no se tomaron las decisiones correctas, este tiene que ver con una mala organización de la ciudad, tiene que ver con que tenemos un transporte público ineficiente para las personas, tiene que ver con que esta ciudad se pensó para los carros y no se pensó para las personas y para los ciudadanos y hoy después de 20 o 30 años estamos aquí discutiendo qué es lo que más nos conviene es si seguimos si quitamos o ponemos una ciclovía no es eso es toda esta ola de cosas que se reunieron se juntaron yo ya están afectando tanto a ustedes como a nosotros a todos los ciudadanos y a las ciudadanas de del estado de Jalisco y de la zona metropolitana de Guadalajara,

En lo particular, yo soy estudiante de la universidad de Guadalajara y si les quiero decir que esta ciclovía para nosotros representa una oportunidad porque somos 30,000. Son cerca de 40,000 vecinos, no como 49,000 vecinos, nosotros somos 30,000 estudiantes a lo mejor no vivimos aquí este no vivimos en la zona pero sí transitamos por ella sí pasamos por aquí somos sus vecinos también los cuidamos a ustedes estamos preparándonos estamos estudiando para sacar adelante este Jalisco Guadalajara tenemos muchas ganas de salir adelante y bueno esa ciclovía nosotros por una bendición porque hoy vino a darnos una nueva oportunidad de transportarnos y de movernos pero creo que es una gran discusión tiene que estar centrada en qué nos conviene a todos, qué le conviene a los ciudadanos, qué le conviene a la gente que está aquí y más de querer venirnos a convencer el día de hoy porque sabemos que tiene una postura es sólida porque les ha generado conflictos en su comunidad es decirles que nosotros no estamos peleados con ustedes, es con un modelo de esta ciudad que vino a perjudicarnos a todos y que hoy se dio una oportunidad de abrir un derecho humano para las personas y que se diera una oportunidad para que podamos utilizar otro medio de transporte y nosotros creemos que va a traer beneficios para lo posterior, que la va a traer beneficio de la sociedad que es una lucha que no es de ahorita es una lucha de muchos años de muchas personas, que hoy ganaron tener la posibilidad de una nueva forma de moverse y que tenemos que seguir luchando

para tener un transporte digno, que tenemos que seguir luchando para verificar que estas nuevas rutas que se están generando se puedan realizar bien, que tenemos que seguir luchando para que la movilidad sustentable y no contamine y en esta lucha estamos todos y sabemos que ustedes quieren lo mismo entonces, lo que a mí a mí me va a dar mucho gusto escucharlos ahorita porque también me quiero poner de su lado en tus zapatos donde están ustedes porque eso va a ser muy importante pero sí decirles que el tráfico nos afecta a todos y lo que queremos todos y todas es que esto cambie y por eso estamos el día de hoy aquí discutiendo pero sabemos que es importante agregarlos en esta discusión que estén ustedes que estemos nosotros y bueno que encontremos puntos de acuerdo y puntos en común para que esta ciudad le vaya mejor.

por último, voy a proponerles que piensen en el futuro, cuando discutimos acerca de este problema, yo hacía la reflexión de que vivimos en una sociedad planeada para vivir hace 50 años, me refería a que las calles ahora están súper pobladas de automóviles, de que muchísimas calles incluso en su colonia sus colonias están atiborradas de vehículos. El problema es de que en menos de 10 años ni ustedes ni yo lo vamos a parar pero vamos a tener alrededor de 8,000,000 de automóviles. Nadie ha pensado eso, si ahora mismo con cerca de 2,000,000 está ocasionando muchos problemas imagínense por cuatro, 8,000000. Otra cosa que les quiero decir la ciclovía quizás no está construida para mí, yo tengo ya 45 años quizás en poco tiempo ya me jubilo y bye bye, se han es puesto a pensar en sus hijos sus nietos.

Bueno, solamente recalcar y como ya lo mencioné que esto no se trata de eliminar el vehículo lo único que queremos es que cada quien se pueda mover como guste el que quiera elegir la bicicleta que lo pueda utilizar con seguridad el que quiera utilizar el automóvil que lo utilice, no se trata de obligarlos a utilizar la bicicleta ni mucho menos lo que queremos es que la gente pueda elegir la manera de moverse que cada quien desee.

Un concepto que ha aparecido en el diálogo que hemos iniciado a partir de ahora es seguridad tanto ustedes como nosotros elegimos el vehículo el automóvil por ser una manera segura de movernos nos provoca pavor subir al transporte público cuando está esperando con un arma y que no podamos hacer nada, el vehículo es una forma que nos hace sentir seguros lo entendemos, sin embargo tenemos que también reflexionar sobre el origen y el destino que usamos ese vehículo, en lo personal yo trasladé traslado desde la pila seca hasta el templo expiatorio, en los 3 modos de transporte vehículo particular transporte público y bicicleta. En vehículo particular aproximadamente 50 minutos es el tiempo de mi trayecto, en transporte público 40 - 35 minutos, la bicicleta 20. Mezclo la seguridad y el tiempo por qué porque si bien la bicicleta es más rápida también me provoca a mí un sentimiento de seguridad es una sensación de que tengo el elemento o tengo elementos para yo poder escabullirme si me quieren robar tengo la oportunidad de correr tengo la oportunidad de pedalear y de no detenerme. Ese es un otro punto que quisiéramos aporta

Hola otra cosa que es muy importante es saber que esta ciclovía de Marcelino García Barragán es una pieza precisa es muy estratégica de un plan precisamente pues de ordenamiento en este caso un plan de movilidad urbana un plan maestro de movilidad urbana y precisamente se eligió Marcelino García Barragán, no precisamente porque sea a destiempo porque se supone que, se está agregando se está es una pieza fundamental para un plan completa un plan complementario para con el interconectar el plan más la movilidad no motorizada en este caso de la ciclovía es muy importante saber que es irreemplazable el lugar donde está posicionada pues este esta

infraestructura precisamente para proveer de seguridad y hacer conexión precisamente con diferentes tipos de establecimientos por lo general, sabemos que la vialidad es una de jerarquía pues principal por lo que pues todas las personas y además una en este caso una cantidad de personas no podemos estar posicionándonos por decidir, pues por posicionar algunos derechos de otras personas para moverse porque precisamente esta habilidad es de todos y pues tenemos que aprender a convivir en la misma, bueno pues eso es todo.

Hola, bueno hay algo que yo quisiera agregar que bueno este en un futuro una vez que tengamos la nueva línea 3 del tren ligero que va a descargar en gran medida el tráfico de la zona porque va a haber una nueva oportunidad de movilidad para las personas una vez que tengamos este nuevo modelo de rutas empresas que van a estar pensadas también para la movilidad sustentable y que van a tener ruta alimentadoras y que tengamos la oportunidad de tener ciclovías en la ciudad, va a representar una oportunidad para algo que se llama el transporte combinado. Es decir te vas a poder bajar de la bici y vas a poder usar un camión o te vas a poder subir al tren y eso tendrá en el futuro y en el en el largo plazo va a impactar y va a tener correlación para que el transporte en automóviles se reduzca, y hay nuevos oportunidad de transportarnos y de movernos y eso va a ocasionar que tengamos mejores viviendas que sean que tenga mejor movilidad la ciudad y bueno pues eso es lo que precisamente lo que les queremos decir, que una red bien pensada de ciclovías junto combinado con el nuevo transporte nuevo modelo transporte público, con esta línea del tren ligero puede contribuir en gran medida para que nuestra ciudad le vaya mejor y tenemos que seguir pugnando para que estos tenemos cada vez más de estos espacios. Y bueno, no permitamos nunca más que nos vuelvan a construir un puente como el que tenemos en lázaro cárdenas que se le metieron más de 1,200,000,000 de pesos que se pudo haber construido una red de ciclovías en toda la ciudad y estamos poniendo puentes donde no hay ríos o sea precisamente eso es porque la ciudad estuvo pensada imagínese para los carros un puente para los carros y no con ese dinero se hubiera destinado para tener una ciudad más ordenada para tener una ciudad bien balizada con señalética correcta, una ciudad con buena luminaria y eso va a tener a beneficiar y a mí me parece para decirles ya para cerrar porque quedan 37 segundos que este ejercicio deja mucho este ejercicio es inédito este para la ciudad estamos haciendo algo muy bien y felicitarlos porque se haya promovido este ejercicio de diálogo es ejercicio de discusión que estoy seguro que va a dejarle algo bueno a la ciudad y eso es algo con lo que queríamos cerrar el día de hoy nosotros muchas gracias.

Hoy gracias hoy damos tiempo a la intervención de 15 minutos a los al grupo de la postura del no, iniciamos corre tiempo.

Buenas tardes, muchas gracias, primera que primeramente igualmente nosotros no estamos en contra de la ciclovía somos vecinos, nuestra postura es como ciudadanos, no como automovilistas como algunos grupos lo han querido algunos grupos ciclistas lo han querido manejar, cuando ofensas: cochinitas, enlatados, flojos, etc. Nuestra postura he encontrado, en contra de la ciclovía es, una infraestructura hecha a destiempo, es una infraestructura, como usted lo ha mencionado, en base a un plano un plan de movilidad del 2008 lo que consideramos que está obsoleto, en el 2008 no contábamos ustedes han mencionado vehículos que se estacionan en bulevar Tlaquepaque, desde el 2010 esto está prohibido. Creo que ahí de ahí jacta el problema de que el plan de movilidad que tengo yo aquí en mis manos es del 2008 - 2009 y en este tiempo el bulevar Tlaquepaque algunos vecinos no me dejan mentir sí se estacionaban los vehículos, en este mismo manual dice que vehículo perdón que avenidas de 5 carriles o más no es favorable para la instalación es una ciclovía y me gustaría la leerles la página 174, según los usos de suelo predominantes en las diferentes zonas de la

ciudad se puede presentar condiciones favorables o inconvenientes para la implementación de infraestructura ciclista y de acuerdo con los lineamientos actuales muchas condiciones serían difíciles de regular en el corto plazo, para adecuar un entorno que garantiza los requerimientos de seguridad de la movilidad no motorizada. Los casos favorables son los de las vialidades con intensa actividad comercial o industrial en los que la logística de carga y descarga tienen los tienden a utilizar uno o varios carriles de circulación, asimismo las zonas de intensa actividad comercial como los mercados municipales los tianguis semanales o de centros comerciales que presentan altos aforos peatonales y que pueden también llegar a ocupar cargos vehiculares en determinados momentos del día o de la semana, lo que es un inconveniente para un carril ciclista. En estos casos se recomienda buscar una vía alterna para buscar la infraestructura ciclista donde se puede dar la continuidad del flujo, por otro lado las vialidades que presentan accesos vehiculares a parcelas con movimientos intensos como serían las gasolineras, hospitales o estables establecimientos comerciales también puede convertirse en inconveniente para la circulación ciclista ya que constantemente interrumpidas por el acceso vehicular en los predios contiguos.

Es aquí donde nosotros vemos que el plan de movilidad con el cual se está trabajando está obsoleto, de hecho el domingo a mí me pasó a hacer la pregunta a los expertos en derechos si un manual como este caduque, lo desconozco sinceramente, pero es un ejercicio tomado de 2007 - 2008 o 2009 en ese tiempo sobre el bulevar Tlaquepaque sí sí se estacionan los vehículos pero no existía la clínica 52 del imss que el día de hoy tiene 600 consultas externas, da servicios de muy dinamia aparte de urgencias no existía la escuela UTEJ con 800 alumnos y más de 150 maestros y por último creo que la más la más gravosa no existía plaza fórum que tiene un aforo de 3,128 cajones de estacionamiento y más de 1500 personas trabajan esta plaza, sin contar las los del público en general los asistentes del cual no tenemos un dato, es aquí donde empieza nuestra problemática, ustedes han hablado de seguridad yo soy ciclista vivo en el bulevar y mucha gente me ha preguntado cómo que eres ciclista y estás en contra de la ciclovía, le digo sí porque no garantiza mi seguridad mucha gente ha dicho ya está la ciclovía el 70%, yo pienso que hasta un 30 %, tomando en cuenta manuales tanto de Jalisco como incluso internacionales y si vemos la jerarquía de desplazamiento, en Jalisco habla primero de la gente con capacidades diferentes el sitio de ruedas, no vemos por ningún lado unas banquetas acorde para que la gente camine, transite en silla de ruedas, cuando me preguntan por qué no asegura la ciclovía pues para empezar faltan los radios de giro, que se modifiquen las banquetas. Nosotros, el señor Paco y yo nos vimos en la necesidad de poner un bote de 200 Litros, 2 botes con escombro para tratar de regular un poco en río mezcala, que es nuestra calle la vuelta con los vehículos puesto que no se llevaron a cabo las islas de protección ciclista, no están en Salvador López Chávez, no están en olímpica, no están en río Nilo. Entonces cuando me preguntan ya hasta el 70% yo me atrevería a decir que es aún 30, vemos con gran tristeza que ciclistas, vecinos, público en general pero no veo nuevamente presencio que se trata de vialidad dónde está no veo, un ciclista, no veo perdón, no veo una gente de vial infraccionando a un motociclista arriba de la de la ciclovía, no veo a un agente vial quitando un camión de reparto. En su momento también me tacharon, oye porque estás publicando fotos de camiones afuera de la vocacional, lo sabe el señor estrella y bueno yo creo que él debe de saberlo son para uso de sus de sus muchachos, los cambios que duran 2 horas ahí esperando los muchachos para ir a los paseos, tapando la ciclovía, entonces todo este tipo de cosas nos hacen mucho ruido.

Ustedes hablan de seguridad, discúlpenme señores no la hay, no la hay por falta de por la desinformación que malamente han empoderado a los ciclistas, ellos, tengo aproximadamente arriba de la bicicleta 30 años y nunca tengo un accidente gracias a Dios, pero

hoy veo con tristeza y preocupación el programa de mi bici nomás llegan los muchachos no me dejarán mentir, usted debe estar más este enterados, que yo, su tarjeta de débito, vámonos, vemos muchachos en el doble sentido, el casco, que como lo mencionas si ya es si ya es reglamentario te lo deberían de dar bicicleta con casco y señales bueno el programa mi bici está la mayoría a medias cuadras todo el mundo que todo mundo bicicleta el ese tramo lo toma en sentido contrario.

Si yo con todos los que seamos también automovilistas cuando manejamos un vínculo sin una licencia, no pido que les den una licencia, pero al menos un curso vial, veo con gran preocupación en río principal muchachitos que se andan enseñando en bicicleta en mi bici, veo mi bici con tres personas arriba en sentido contrario con audífonos. Entonces señores eso no es seguridad, veo por la avenida olímpica una estación de mi bici donde no podemos circular en bicicleta, al cruzar boluver tlaquepaque tenemos que banquetear, ni modo no cabemos, yo voy mucho al mercado Felipe Ángeles y yo tomo fragmentos de Segovia es mejor sea este la se ha tomado de un tiempo para acá empezar a decir tenemos que hacerlo por rutas por o por calles principales, yo difiero un poco, la mayoría de los accidentes son por las calles principales.

Hay calles que ha alternas muy a gusto, muy poco transitadas y pongo un caso, la otra vez la señorita Alice comentaba que ella traslada bulevar Tlaquepaque, Cuitláhuac y La Paz. Yo le digo Antonio Bravo es una excelente calle, es una paralela, incluso hoy no agarras un camión porque igual se viera La Paz y entonces al llegar a calzada calzado a la Independencia: banqueta, no me digan que no.

Entonces vemos con preocupación que esta ciclovía no está bien planeada, está basada en un documento del 2008 - 2009 y creo que ahí es donde jacta todo el problema, el boulevard está tomado como que se estacionan los vehículos y antes este documento si lo autoriza, quitar carriles de estacionamiento el cual yo sí estoy de acuerdo, sí yo creo que todos los compañeros podríamos estar pero el problema fue que en el 2010 nos aventaron la plaza fórum como ya decían 2011 perdón a todo el 2011 y esa necesidad abrió los carriles de la avenida a 6 carriles entonces plaza fórum nos aventó 2,500 personas aproximadamente todos los días, más clínica 52, más escuela UTEJ, más otras tantas escuelas que han abierto entonces del 2008 que es este documento. Yo calculo que debemos de tener circulando por el bulevar 5,000 personas más. Creo que ahí saca todo el problema ya no hablemos desde este momento desde agosto perdón desde enero del 2014 estamos siendo ruta alterna de avenida Revolución, se viene un problema aún mayor en unos días están por cerrar Revolución y la calle 44 afuera del politécnico y entonces va a ser el problema se va a venir fuerte, porque ahorita finalmente, Jesús los vehículos dan vuelta por aquí, entran por Colonia Obrera o salen por la 34, pero cerrando el poli todos van a tener que pasar por bulevar, entonces viene el problema mayor es ahí con nosotros decimos este efectivamente, no no no tomaron en cuenta eso para la ciclovía.

Nosotros decimos que la ciclovía está hecha a destiempo, tengo aquí unas fotos sí me hicieron un favor, en el 2016, un mes antes de la ciclovía y como ven no hay no hay estacionamiento de vehículos y hay mucha diferencia en la carga vehicular antes de la ciclovía, no efectivamente la ciclovía no contamina, contamina la reducción de un carril, que en algún momento estuvo destinada para abrirle el tráfico para abrirle espacio al vehículo y más aún que estaba hecha para ser ruta alterna, que ya llevamos 1 año 6 meses y no vemos para cuándo, esta es parte de nuestra problemática, es el por eso al no ser escuchados por las autoridades, prácticamente de SEMOV es por eso que se nosotros tener la única propuesta, perdón, la única fundamento legal que teníamos llevar a cuenta la consulta

ciudadana y por eso estamos aquí. Repito no es en contra de nadie, he tenido el gusto de platicar con alguno de ustedes, a Víctor por internet este más allá de todo, lo repito soy ciclista pero sí veo con preocupación que debido a la información el ciclista se empoderó, anteriormente, yo no veía un ciclista en sentido contrario no habiendo ciclovía todo el mundo respetaba, la vialidad en el sentido de la calle, perdón, muchas gracias.

Hoy vemos, en días pasados vino Yeriel a hacer un pre-conteo con el señor Francisco, contaron 57 ciclistas, según él, 40, hoy lo subió a internet y yo conté 21 en sentido contrario, entonces más de la mitad o la mitad, es preocupante, de esos 21, 11 son del programa mi bici. Entonces creo que ahí los grupos ciclistas, el gobierno tiene una tarea importante. Yo ya documento un accidente, en la avenida Marcelino García Barragán un ciclista de mi bici atropello una chamaquita que tuvo contusión cerebral afuera de plaza fórum.

Vemos que el programa en mi bici, lo vemos bien, yo en lo personal me gusta, me gusta el transporte multi multimodal, vemos que no está en las afueras de la ciudad, pero bueno eso ya es otro punto, repito no estamos en contra de nadie, vemos con preocupación nuevamente que el ciclista no está seguro como usted lo dicen y ya por último porque se me va a acabar el tiempo, el transporte público está siendo también un problema en boulevard Tlaquepaque, Jesús tu debes estar enterado, la gente de U de G, los camiones están entrando desde Salvador López Chávez, rio Mezcala, rio principal. Cortando todas las rutas, dejando varados a la mayoría de estudiantes en la calzada olímpica en ambos carriles en ambos sentidos, porque de allá para acá entran desde río Nilo frente de Segovia cortando ruta por 5 de febrero por río Nilo, de hecho es por eso que incluso la gente de la Colonia San Carlos que son un poco alejados al bulevar, dicen, oye el camión está pasando por fuera de mi casa, por la López Chávez, por rio Nilo hasta incluso por ejército.

Tenemos también los camiones que se quedan de Revolución, también nos los echaron a nosotros, ruta oriente, 6 rutas aproximadamente el dato, 18 camiones por hora. Ruta Guadalajara el salto, 20 camiones por hora. Todo eso nos ha llevado a un problema mayor, ya por último, pues se va a acabar el tiempo, pedimos hace mucho, cuando inició esto, con pláticas de SEMOV, retirará el transporte de carga. No lo hizo, pedimos un agente en la calle 34 para que desviara el transporte de carga, cosa que no hizo, ya por último pedimos un agente, pedimos a agentes viales en bicicleta en la ciclovía que tampoco, gracias.

Se terminó el tiempo, gracias vamos a pasar a la primera ronda de preguntas en el que tendrán hasta seis minutos y hasta 3 preguntas, iniciamos con las preguntas del grupo del sí que les elabore al grupo del no, por favor inicia tiempo.

Bueno, quería formularle la primera pregunta, él comentaba y estamos completamente de acuerdo en que hay muchos ciclistas que no respetan las reglas de vialidad, pero lo que nos llama la atención, es porque ven como una alternativa quitar la ciclovía en vez de buscar las regulaciones necesarias para que esto se lleve a cabo con seguridad.

Ustedes dicen en su discurso que por qué no mueven la ciclovía o por qué los ciclistas no se van por otra calle y yo pregunto, ¿por qué el transporte de carga o por qué los mismos coches no se van por esa calle que ustedes dicen? y si ya se invirtió un dinero en la en la ciclovía hay que dejarla como está y esa calle que dicen hay que mandar todos los coches para allá, a mí se me ocurre como un comentario y para que lo analicen. Muy bien tendrían oportunidad de hacer otra pregunta, bueno, pues a mí se me ocurre una pregunta, que si en este caso para elaborar o en este caso saber cuál es la problemática del transporte público, pues sabemos que existen

carencias, verdad así como el último que abordó el compañero Jorge este, sí hay muchas carencias pero precisamente nosotros le damos la prioridad de movilidad ya que un derecho de tránsito en este caso para los actores de la movilidad existe por encima del automóvil inclusive en este caso por ustedes conocen los derechos de que se bueno que se han ido elaborando a través de los años bueno esa es mi pregunta hoy puede ser cuestión de especificar la pregunta por favor bueno en este caso Los derechos que están incluidos en la ley de movilidad y transporte del estado de Jalisco indican estos estos derechos en este caso de la prioridad.

perdón y tal vez en última instancia dada la importancia y la relevancia que hay en este grupo cabría la oportunidad de hacer una pregunta al aire, no es necesario responderla, porque necesitaríamos ciertos pasos no, ¿si tuviéramos la oportunidad de trabajar en conjunto con personas de experiencia, con personas enfocadas a tal vez a la ingeniería urbana, a diseño, personal ciclistas de más de 30 años , podríamos entonces empezar a interpretar cómo replantear una solución a este a este conflicto?,¿ como tomar todos los elementos conflictivos que tenemos y tratar de proponer?, sí exacto, entre todos, no exclusivamente en la parte sí ciclovía o no ciclovía sino en conjunto ¿cómo podríamos llegar a un a una posible solución? y creo que es la importancia de estos grupos de charla.

Bueno yo tengo 2 preguntas, ya se ya fueron las 3, va a haber otro momento para hacer otras preguntas con esas digo las reglas está marcado que hasta 3 preguntas este vamos a bien entonces si ya quedaron las preguntas vamos a iniciar el tiempo tienen hasta 6 minutos para responder para responder estas 3 preguntas corre tiempo.

Bueno, que la primera pregunta, sí se buscó, se buscaron. Mira se buscó el acercamiento con autoridades, yo en lo personal e hizo propuestas como las que les mencionaba, pedimos entre otras cosas que el transporte de carga tuviera un horario, yo hablé con gente de la coca cola, con gente de Santorini, fui a hablar con el ingeniero Ibáñez del cucei, se le pidió al cucei que todos los vehículos de reparto entraron a las instalaciones a hacer la entrega, eso fue en noviembre.

Desgraciadamente en febrero cuando regresaron de vacaciones otra vez empezó el desbarajuste de todos los vehículos arriba del bulevar entregando mercancías, se buscó el acercamiento con semov, veo con tristeza, con gran preocupación. Les agradezco compañeros ciclistas de que estén aquí pero no veo ninguna autoridad vialidad de nada va a servir que nuestros buenos nuestras buenas intenciones tanto ustedes como las nuestras si no va a haber quien saque un transporte de carga si no va a haber quien quita un Uber tapando una salida de ambulancias afuera del imss de las 52.

No tuvimos otra opción más que la consulta ciudadana, puesto que no hubo, no nos hicieron caso, no hicieron caso como vecinos. Se pidió la señora Ana, que no está presente, la presidente de la Colonia Unidad Modelo y el presidente de aquí de la Colonia Obrera, le pidieron apoyo al diputado cuando las primeras quesadillas, que se pusieron, sí a lo mejor sí, como no la ciclovía, no hubo un apoyo, todo esto se ya lo platicamos el domingo en el otro foro, todo esto se disparó con la quitada del puente, fue cuando se pidió apoyo.

Sí este voy a pasar el micrófono con la con la segunda respuesta, para el compañero Víctor buenas tardes mi nombre es Ernesto, este tú dices que es una opción mandar los camiones por unas calles estamos hablando de camiones de dimensiones muy grandes de calles muy estrechas, el señor vive en la calle río mezcala se ve una necesidad de inclusive ya de poner constantes de escombro para que no se metan los camiones minibuses con riesgo de atropellar peatones, se ha volado espejos retrovisores de los carros de que están ahí

designados en su casa afuera de su casa entonces es más viable o más comprensible desviar las ciclovías o una bicicleta que un camión o que los camiones de pasajeros entonces otra cosa que está embozado viendo y todos lo sabemos él muchas avenidas hay bicicletas blancas colgadas porque ha vivido ahí un fallecido y qué pena pues pero son por avenidas y el bulevar es una avenida también entonces para aún más seguro para un ciclista sería una calle alterna, se puede hacer hay que pensarlo.

Hola, buscar una alternativa pues definitivamente yo creo que sería lo adecuado qué Marcelino García Barragán no estuviera la ciclovía, que esta ciclovía se cambiara a otro lugar por qué porque definitivamente como dice Jesús son 30,000 estudiantes, pero ¿sabes cuántos estudiantes usan bicicleta, en una hora y vino Yeriel Salcedo contamos 40, de 6 de la mañana a 7 de la mañana la hora pico, a la hora que entran los estudiantes de 30,000 estudiantes solamente 40 bicicletas y no fueron 40 estudiantes los que usaron las bicicletas, fueron personas que iban a otro lugar esta ciclovía definitivamente es muy peligrosa para los estudiantes, para los peatones, para los ciclistas y para los automovilistas. Ya se lo había comentado muchos accidentes hay mucha inseguridad en esta ciclovía, solamente nosotros los que vivimos en esta en esta demarcación territorial que afecta la ciclovía nos damos cuenta realmente el problema, no sé Jesús, yo creo que tú no vives en estas en esta demarcación territorial definitivamente, entonces no has hecho los estudios y no has visto los problemas que hay igual que Carlos, igual que ustedes no ven los problemas de 50,000 personas que estamos viviendo en esta demarcación territorial en estas 12 colonias ojalá y los vivieran ustedes como él ya hubieran pedido el cambio de la ciclovía buscarlo en una vía alterna, fácilmente sería Revolución que la buscarían desde Zapopan hasta Tonalá, ahí sí tuviera continuidad esta ciclovía no realmente no tiene continuidad ,entonces ustedes no ven no ven el problema real en que no que nos tocó.

Muchas gracias se terminó el tiempo gracias vamos a pasar a la segunda ronda de preguntas ahora el equipo del no les elaborará hasta por 6 minutos y hasta 3 preguntas para que respondan el equipo del sí, corre tiempo.

Mira, mucho se ha hablado la consulta ciudadana la cual en este manual en la página 21 es requerida para para llevar a cabo cualquier instalación de ciclovía una o una plantación de tal no se llevó a cabo, quisiéramos yo sé que a lo mejor no la pueden responder ustedes, pero por qué no se llevó a cabo. ¿Por qué no se ha reducido conforme al manual del volumen de tráfico vehicular?, ¿por qué no se han adecuado los reductores de velocidad? ¿porque tanto tiempo de construcción en esta ciclovía?.

Jesús ¿porque da un tiempo en construcción en esta ciclovía? ¿por qué no se hizo una consulta ciudadana o se socializó? y si me permites Jesús hice 1/3 pero van dos de la mano, según aquí, los estándares es ¿por qué no se ha reducido el volumen vehicular? y ¿por qué no se ha reducido la velocidad de los mismo que es la misma, el mismo estándar?

Perdón haciendo la pregunta muy bien muchas gracias y pasamos el tiempo de 6 minutos para que responda al equipo del sí y corre tiempo.

En este caso me gustaría poder contestar, que claro que nos vamos a dividir la respuesta, en este caso ¿por qué tanto tiempo de construcción?, por precisamente es una alta necesidad por querer terminar la ciclovía, en este caso porque se encuentra el 90% de construcción, hace falta muy poquitas cosas, como la destrucción del puente en este caso y poner un paso a nivel para beneficiar en este caso a los estudiantes y a los del seguro, en este caso se consideró que la falta mucho tiempo, para cuidar tardó mucho tiempo en

construirse porque sólo han habido muchos problemas entre ellos por problemas entre pues que pues como la consulta en este caso no se ha podido concretar ni terminar en este, a este paso porque pues ha habido una problemática en este aspecto.

Yo sí quisiera decir que la ciclovía no es una ocurrencia no es una ocurrencia de la noche a la mañana es una lucha de muchos años de muchas personas de colectivos de personas que se organizaron durante décadas para poder obtener esto desde el 2009, les comparto un dato que me parece que les puede ser interesante, se viene trabajando esa incluye desde hace muchos años se encuentra plasmada en distintos instrumentos oficiales de planificación por ejemplo esta infraestructura peatonal y ciclista se encuentra en el plan estatal de desarrollo, en el plan maestro de movilidad no motorizada creado en el 2009, como tú dijiste no fue el día de ayer que contempla más de 1,500 km de infraestructura peatonal y ciclista en toda la ciudad también a los planes parciales de desarrollo y finalmente por dar un ejemplo en el programa metropolitano de vías ciclistas también conocido como pro bici y yo quisiera decir alguna algo más aprovechando que todavía como poquito tiempo ahorita le paso la palabra a mis compañeros, y eh yo quisiera que se imaginen que la ciudad de Guadalajara es un enfermo un paciente enfermo y este paciente enfermo tiene un grado de obesidad está enfermito y va al médico y imagínese este caso hipotético va al médico y el médico y le pregunta oiga tengo esta enfermedad estoy sintiendo esto me está trayendo problemas en mis condiciones físicas y el médico le contesta a un paciente que un nutriólogo y le dice no pues sabe qué es lo que le voy a recetar usted son pantalones más grandes para que se los ponga porque usted lo que tiene es obesidad mostrar que es incorrecto lo mismo pasa en la ciudad es lo mismo que si dijéramos cómo solucionamos el problema del de la vialidad ah bueno vamos haciendo calles más grandes no lo que tienes que poner a hacer el paciente esa dieta y cómo pones al paciente a dieta bueno no puedes seguir ampliando las avenidas tienes que buscar otras alternativas de la movilidad para que la gente se mueva en otros modelos no seguir privilegiando el uso de los carros y el vehículo entonces esto va a traer beneficios a su comunidad esto le va a traer beneficios a la colonia, esto le va a traer beneficios a la gente que vive en marcelino García barragán, que vive aquí en la colonia y bueno pues claro que yo no soy vecino, este pero soy estudiante de la universidad de Guadalajara tránsito aquí los estudiantes de la universidad pasan cerca de 9 horas al día de aquí y cómo se van a mover en bici si eso es una alternativa nueva que teníamos nunca la habíamos tenido ahora sí la tenemos y es una movilidad nueva y cada vez va a haber más gente y ustedes van a tener menos tráfico en la calle y eso les va a beneficiar a todos ustedes es una oportunidad que no podemos perder este y pues yo con esto cierro y Jorge nada más comentarte que hubiera sido muy interesante poder escuchar al resto de tus compañeros que seguramente hubieran podido compartir también otros puntos de vista que hubiéramos podido llevarnos para tener un mejor diálogo muchas gracias.

Hola, yo quisiera agregar algo, en esta cuestión de que por qué no se hizo una socialización y bueno en este caso sí se hizo una, un acto de comunicación pues muchos de ustedes se pudieron haber enterado por el gran trabajo exhaustivo que ha hecho el instituto de movilidad y transporte de Jalisco, en este caso la socialización que tiene que ver cómo con eso que estamos haciendo en este momento, quiero comentarles también que este es una infraestructura, por lo tanto como esa infraestructura es un servicio público, provoca beneficios, por lo cual la situación el hecho de poder consultar para proveer de beneficios, pues no considero que se tenga que socializar al 100%, en este caso se tendría que comunicar y no tanto socializar, porque en este en este caso cómo podríamos socializar una digamos el alumbrado público, en el alumbrado público nadie llega y te dice ah quiere que le pongamos alumbrado en su colonia

obviamente se necesita alumbrado público y pues por eso mente por eso precisamente no hubo un proceso con exhaustivo porque eso beneficia a muchas personas.

Hoy y bueno precisamente por qué no se ha reducido el tráfico yo considero que el tráfico nunca se va a reducir porque hay un incremento tanto de población tanto como de automóviles entra en 420, en una estadística muy dura precisamente nunca vamos a poder concretar mucho espacio para el al automóvil porque siempre va a terminar por saturándose cualquier vialidad, en este caso es que podamos que queramos cambiar en este caso de para poder reducir el tráfico se necesita cambiar el rumbo de la movilidad por eso se nos requiere hacer a lo mejor esa ciclovía que es una pieza estratégica, en ese plan bueno nada más quisiera agregar para poder finalizar que nosotros pudimos contestar a las tres preguntas con el límite de tiempo y ustedes pueden contar solamente a dos.

Me gustaría poder escuchar una respuesta concreta por parte de ustedes a la tercera pregunta que se le realizó en la primera ronda en la segunda ronda, muchas gracias.

Se terminó el tiempo vamos a pasar a una ronda de 5 minutos una ronda interesante como ustedes saben lo que nosotros estamos propiciando es el diálogo como el nombre lo dice mesa de diálogo y en esta ronda les vamos a pedir que identifiquen por lo menos dos elementos, dos argumentos del equipo en contrario de los que ustedes consideran este importantes y valiosos. Ya en la charla que tenían ambos equipos han destacado y han mostrado comprensión como les pedimos desde el inicio que se pusieran en los zapatos del otro, esto nos tiene que llevar a construir una mejor ciudad. No perdamos de vista, eso yo celebro mucho que este diálogo se esté dando con respeto, con sensibilidad de ambas posturas y creo que está haciendo el ejercicio muy enriquecedor. Entonces ahora van a tener hasta cinco minutos para que los del sí, para el equipo del sí vamos a iniciar con el equipo del sí pueda destacar dos elementos o dos argumentos que consideran valiosos válidos importantes de los que han este compartido el equipo del NO y después de esos 5 minutos también les pediremos de favor a los del equipo del NO que manifiesten que expresen dos argumentos válidos que les hayan parecido importantes ciertos del equipo del SI bien vamos a iniciar con el tiempo este sí corre tiempo.

Hola adelante listo bueno aspectos en los que coincidimos con ustedes y que nos parece relevante los puntos que tocaron tiene que ver con la educación vial que nos parece que tienen razón en el momento que mencionan que hay aspectos que no no demuestran la mejor educación vial en todos los sentidos no desde la gente y lo que se pasa por las zonas peatonales por el ciclista tal vez que conduce en sentido contrario pero también el vehículo que se pasa el alto ese también los transportes de carga que no respetan a los transeúntes, entonces en ese sentido coincidimos con ustedes y nos parece muy importante que se pueda implementar desde la óptica que plantean ustedes que haya mayor vigilancia en la zona desde la secretaría de movilidad que estén, que hay un ausentismo importante del gobierno del estado en lo que compete a la secretaría de movilidad, que debería de regular no solamente el tema de ciclistas sino prácticamente a todos y a todas las que pasan por la zona este pues porque parece que es Tierra de nadie no cada quien hace lo que quiere también los vehículos también los carros y esto ocasiona un caos para todos entonces en ese aspecto coincidimos con ustedes y bueno también mencionaron el aspecto de la, de las bicicletas blancas que es lamentable porque han fallecido este verso estás en la ciudad ciclistas este víctimas de o del transporte público o de un automóvil o un choque con un carro y eso es lamentable pero en ese aspecto coincidimos y tanto coincidimos que creemos que las ciclovías pueden ayudar a que lo no vuelva a pasar esto,

dado que no se respeta al ciclista esto es un espacio de protección al ciclista y esto puede contribuir a que haya cada vez menos bicicletas blancas esté en las calles que haya menos muertos que haya menos este personas que tengan que fallecer o perder la vida por la falta de respeto del del transporte público o de los automóviles, entonces en estos dos aspectos coincidimos plenamente con los aspectos con lo que plantearon ustedes no sé si alguien quisiera agregar algo todavía tenemos 1 minuto con 10 segundos.

Solamente agregar que también los autos y los camiones no respetan los semáforos no respetan los estacionamientos eso es claro, muchísima gente maneja y utiliza el celular lo cual está prohibido por la ley y nos hacen falta aquí en el debate, nos hace falta a gente de movilidad, pero hace falta más gente de movilidad en las calles carecemos de gente de movilidad en nuestra ciudad lamentablemente.

Vamos a pasar ahora al tiempo de 5 minutos para el reconocimiento de los argumentos válidos que consideren importantes parte del equipo del NO hacia el equipo del SI, 5 minutos, tienes micrófono, hoy corre tiempo.

Bueno, pues yo de la parte de lo que estamos viendo nosotros es la intención que hay de hacerle la una comunidad integral, que haya bici que haya moto que haya carros que hay todo va a haber todavía y van a seguir circulando el gran problema que tenemos es que este plan, es un plan nacional y no y nunca se dijo que tenía que hacer en este momento se hizo vayan buscando vialidades, vayan buscando lugares, donde incrementen implementen la bicicleta las ciclovías sin afectar a las demás personas porque aquí en de lo que nosotros tenemos pues este debe anteponerse de bienestar social de salud y económico antes de cualquier obra pública, entonces en ese entonces este o colonias es gente mayor que no que no usar la bici, a ellos no van a salir beneficiados con el uso tanto de la bici pero se van a colonias como chulavista, santa fe, jardines del valle. Son matrimonios jóvenes que van a tener niños, donde ahí sí puede una ciclovía, tener beneficio a futuro y tiene que ser y puede haber una cultura desde niños, usar la ciclovía y que los y los automovilistas esa zona también lo respeten de eso estamos todos de acuerdo pero no en una vialidades que ya están establecidas y hechas ya de hace muchos años, eso es lo que estamos de su parte pues reconocemos bien el esfuerzo quieren hacer y concientizar a la gente verdad.

Hola, miren, también estamos de acuerdo que usen la bicicleta pero en lugares adecuados en lugares donde no peligren ustedes donde no peligren los peatones donde no peligren los automovilistas, esta ciclovía ha causado muchos accidentes, entonces estamos de acuerdo con ustedes porque la ciclovía no contamina, perdón los ciclistas no contaminan, la bici no contamina, sí, pero en forma contraria, está promoviendo que se contamine más la ciudad por tanto tráfico que está, que está en esta en esta área, en esta ciclovía, es el contrario, es la inseguridad que tienen ustedes, nosotros queremos que tengan seguridad pero si han visto cuántos ciclistas se han atropellado, ¿eso es seguridad para ustedes? 30 ciclistas o 20 ciclistas de 30,000 estudiantes que entran ¿es necesaria? no sé por qué ni el rector de la UDG sabe cuántos ciclistas utilizan esta ciclovía ni tú Jesús ni sabes tú realmente para que estén promoviendo como estudiante como representante de universitario, no sabes tú cuántos ciclistas están estudiando, están usando esta ciclovía, no sabes no saben ustedes el problema que nos están causando, entonces estamos de acuerdo con las bicis porque no contaminan, estamos de acuerdo con las ciclovías, pero ciclovías bien planeadas, ustedes quieren, no sé el motivo por el cual realmente ustedes quieren que se quede esta ciclovía, no encuentro porque ustedes realmente no están viviendo el problema diario, no hay problema de vez en cuando como ciclistas porque por lo que se ve ustedes muy rara vez utilizan estos esta ciclovía, aunque es un ciclista para qué

quieres teclado para usarla a diario no para usarla el día que se les antoje usarla, sí, entonces esta ciclovía no sé la insistencia de ustedes estamos 50,000 personas habitantes de estas colonias que no las queremos, nosotros sí estamos socializando las 12 colonias y estamos perfectamente conscientes de que estas personas no quieren la ciclovía, por tanto problema que están causando.

Yo nomás para darles un ejemplo, la universidad de Guadalajara hizo dos, la del CICEA no tiene funcionalidad y en la prepa 11 tampoco, yo hace rato pase y sus banquetas están todas destrozadas y no hay movilidad para las personas enfermas donde es un hospital y donde se juntan donde se ponen las bicicletas están inutilizadas todas.

Muchas gracias se terminó el tiempo bien vamos a pasar a la ronda de conclusiones hasta 5 minutos por grupo, le pedimos que inicie por favor al grupo del SI para hacer las conclusiones, corre tiempo a ver vamos a pedir que reestablezcan el tiempo está apagado el micrófono ya corre tiempo.

Es muy desacertado, decir que 50,000 personas están en contra de la ciclovía, no creo que exista un ni siquiera un método científico y una forma posible humanamente posible para dar ese ese punto, de ese resultado de inicio.

Bueno yo nomás quería contestarle al compañero, yo sí vivo en la colonia eh soy vecino vivo aquí a tres cuadras y no es que las ciclovías sólo se utiliza cuando se nos antoje, yo la utilizo a diario para como método de transporte, tanto a la universidad y él comentaba algo que me parecía muy importante que de 7 a 8 solo contabilizaron 40 ciclistas me parece que dijo realmente no sé cómo usted aparentemente no sabe cómo funciona el sistema de la universidad de Guadalajara de 7 no es la única hora de entrada de los de los estudiantes entran a todas horas este o sea habría que contabilizarlos en todo el día para realmente tener un dato fiable y bueno se puso la ciclovía de bulevar básicamente ahí porque es una de las vías principales, es necesario para que la gente pueda moverse en bici entre Tlaquepaque y Guadalajara, no fue ahí como al azar de dijeron nada es una avenida tiene mucho espacio hay que quitárselos, hay una razón por la cual está ahí la ciclovía.

Yo nomás quiero agregar que si precisamente, hay muchos ciclistas, se pueden contabilizar por medio de una forma un conteo, tengo datos precisos, de que Yeriel hizo junto con el compañero Francisco verdad de 6 a 7 de la mañana, hicieron un aforo y se contabilizaron 56 ciclistas en este caso pues fue en un momento que en el cual la universidad no está de vacaciones, si contabilizamos en la temporada de clases obviamente quizá se triplicaría el número, bueno, pues en ese caso ya es parte de mi conclusión creo que el gobierno también y muchos activistas hemos trabajado pues largamente para poder hacer esta, bueno, en este caso no tanto el gobierno, muchos activistas le hemos jugado mucho al gobierno para que hagan estas ciclovías en este caso pues también formó por esto, por nuestro lado hemos tratado de incentivar tanto el uso de la bicicleta como la educación vial para que todos los ciclistas tengan una oportunidad para poder transitar de una manera segura porque es en eso influye mucho la seguridad en la educación principalmente.

Bueno, otro punto que quiero darles a a conocer, es de que usted está opinando señor José, que en sus colonias viven gente de la tercera edad y ellos no tienen posibilidades de moverse en bicicleta, yo paso cuatro veces al día sobre la vía y casi todo el tiempo me encuentro gente de la tercera edad en bicicleta, quizás de su edad o un poco más grandes y pasó en el día en la tarde y en la noche y me encuentro muchísima gente de la tercera edad manejando bicicleta sobre la ciclovía.

A manera de conclusión aquí conflictual dos cosas muy importantes ustedes piden un derecho a una tranquilidad a un estilo de vida que tenían, que vieron atacados y nosotros peleamos un derecho de movilidad nosotros lo vemos como una oportunidad, no hay ni un grupo que tenga la razón, ni ustedes ni nosotros solamente creo que es importante esto no agredirnos escucharnos y tratar de trabajar en conjunto para poder dar una solución que sea beneficiosa tanto a ustedes que mantengan su estilo de vida como también dándonos una oportunidad en un futuro.

Hola, bueno, yo también para concluir eh no sé si ustedes me imagino que deben de tener vehículo también unos de acá les ha tocado que en algún momento llegan a una colonia y alguien tiene tapando la vía pública con un o en un concreto algo diciendo esto es mi lugar la vía pública hay que entender que no es exclusiva de los vecinos que habitan ahí la vía pública es de todos y de todas de inclusive de los que no vivimos en la zona los que transitamos por ahí los que nos movemos y nosotros lo que estamos buscando es una alternativa de movilidad para toda la ciudad y lo que a quejan ustedes en esa zona lo padecemos en toda la ciudad y las ciclovías son una oportunidad de movilidad para toda la ciudad que conectan a distintas personas que nos dan facilidades para movernos y el tráfico es una oportunidad para reducir el tráfico y es lo que tenemos que pensar entre todos cómo solucionamos esta problemática pero hay que recordar que la vía pública no es exclusiva de los vecinos de la zona, a pesar de que ustedes les están a muchas gracias Jesús se terminó el tiempo gracias.

Ahora vamos a dar tiempo para que el equipo del no este no te sus conclusiones 5 minutos corre tiempo.

Mis compañeros se han dirigido a ustedes con respeto, usted nos está diciendo mentirosos, nosotros vivimos en estas colonias, yo soy presidente de colonos, mi colonia es la González Gallo, tiene 65 años de que se inauguró esta colonia, la mayoría son gente adulta, que nos transformó nuestra manera de vivir completamente, de tal forma de que nos está generando contaminación, de un punto a otro tardamos bastante, yo tengo a mi madre de la tercera edad que tiene 85 años y a veces tengo que llevar al hospital tengo que llevarla y tengo que usar esta vía para que podamos llegar al punto donde tenemos al ISSTE, precisamente de que está ahí por la unidad modelo y es este el tráfico es imposible he estado estábamos viendo que aparte de la saturación de autos que están ahí las personas que van a tomar el camión pasan las bicicletas por ahí y tienen que estar atentos unos a otros, las personas que van a bajar del camión igual con eso han pasado esos accidentes, nosotros el tiempo, la contaminación, la saturación que se ha hecho, por eso decimos que está mal planeada.

Yo de la González Gallo les puedo decir que en la 40 o la que sigue para allá, qué es río blanco, que es la continuación, ahí nos cerraron un carril nos quedan dos, se para el camión nos queda uno y los que dan vuelta para la 40 no nos queda nada y tenemos que estar esperando a que circule ya el camión para poder circular nosotros. Entonces hemos repetido no estamos en contra estamos en contra de que haya sido mal planeada y en estos momentos nos está generando pero muchos problemas, ustedes cómodamente pues se desplazan como dicen a la universidad o al lugar donde ustedes quieran en la bicicleta pero hay gente que no podemos y mis vecinos yo he hecho en a la fecha cuatro reuniones y en esas reuniones me han manifestado eso yo simplemente los estoy representando, gracias.

Hola, bueno yo en mi punto de vista veo que toda circulación es necesaria pero a mí que me digan de qué punto a qué punto me puede llevar bulevar son 2 km y medio si yo quiero ir a la universidad de Guadalajara a Juárez, pues tengo una ruta de 2 km y luego todo un aventarme una de 3 para agarrar La Paz y de La Paz Enrique Díaz de león pues sigo en una zona 30, por qué no se planeó en hacer la mejor zona 30 en vez de quitar el carril, era más fácil haberla dejado en zona 30 que eliminar dos carriles con dos ciclovías porque en toda la ciudad la zona 30 funciona bien y las ciclovías son las que están echando a perder la circulación, en López cotilla hay una ciclovía con altas jardineras que el plan precisamente eso llevaba que fuera una zona verde que llevará flores vegetación pasto y todas las de bulevar lo que hicieron fue rellenarlas de concreto entonces no hay nada de zona verde.

Miren definitivamente, ustedes, y vuelvo a repetir no vive en el problema real de la situación en que estamos viviendo en la consulta ciudadana que es un instrumento de participación de los ciudadanos el cual debemos ser escuchados y atendidos por nuestras autoridades, aquí se va a demostrar realmente quién tiene la razón, ustedes o nosotros, porque ustedes a lo mejor están diciendo que nosotros decimos mentiras o viceversa, sí, vamos esperando vamos esperando esta participación no sé por qué están hablando otras autoridades antes de que les peguen, no sé por qué quieren estas autoridades que siga esta ciclovía, yo creo que deben de ser escuchados por el pueblo esto al igual que una votación, una elección popular, es una consulta, es una consulta ciudadana, las autoridades deben de respetar esta consulta ciudadana igual que en las elecciones es lo mismo no más que en diferentes tipo de elección, se van a dar cuenta ustedes y las autoridades que están completamente equivocados. Nosotros, sí vamos a hacer esta consulta ciudadana casa por casa, nosotros sí estamos socializando, nosotros vamos a quitar esta ciclovía.

Señor José muchas gracias se terminó el tiempo bien vamos a pasar ahora al tiempo de preguntas y respuestas por parte del público de los asistentes, que no estén aquí en los grupos y bueno tendrán hasta 2 minutos por respuesta, aquí tenemos destinado 12 minutos de preguntas del público, 24 respuestas en total quiero decirles que les hemos pedido al público las preguntas por escrito para este visionario el tiempo entonces las voy a hacer yo bueno incluso le daré lectura algunas aportaciones que no son preguntas pero creo que de esto se trata en una mesa de diálogo. Si gustan se va contestando de una en una no sí les parece y también le daré lectura a las aportaciones que aun cuando no tienen pregunta este creo que es valioso que se han escuchado los argumentos del de los asistentes, sí los 12 minutos para plantear las preguntas yo creo que no los vamos a a utilizar los todos los 12 minutos de preguntas y tendremos hasta 24 minutos de respuesta, ahí lo que le sugiero es vamos a a poner el cronómetro con 2 minutos para la respuesta eso sí lo cuidaremos, no y pero daremos lectura a todas las preguntas, creo que si nos alcanza el tiempo.

Bien, mire, una aportación de Manuel Sánchez Fajardo, dice en Cuba sin pensarlo así se realizó un caso de estudio de salud pública, el embargo económico, la falta de poco abastecimiento de combustible obligó a los ciudadanos a moverse caminando en transporte no motorizado bicicleta generando beneficios de salud a la generada a la generación de esa época hay que pensar en la bicicleta de forma integral salud pública sustentabilidad ciudad conectada con la bicicleta y la ciclovía y ganamos todos, este es un comentario, no es pregunta.

Aquí, si hay una pregunta, que serían para que la respondieran los del grupo del no y es de Elton Esorio dice ¿la movilidad no motorizada se encuentra protegida por distintos artículos de la ley por ejemplo el artículo 10 de la ley de movilidad establece la prioridad de ciclistas

sobre coches, artículo 12 brinda el derecho a ciclistas de contar con movilidad segura y preferencial sobre coches, artículo 12 fracción segunda hace referencia al derecho de ciclistas de tener ciclovías seguras exclusivas e interconectadas, la pregunta es ¿quién se creen los ciudadanos en contra para querer anular derechos de otros ciudadanos? aquí la pregunta sería sobre los derechos, tendrían hasta dos minutos el grupo del NO para dar respuesta a esta pregunta.

Efectivamente las calles no son de nadie pero y sí existen los derechos de los ciclistas nada más que hay una carta magna en el artículo 11 habla de libre tránsito sobre el territorio nacional, más no habla de exclusividad para ningún grupo, gracias.

Bien alguien más quiere este abonar la respuesta, vamos a pasar fin del tiempo, voy a leer una pregunta para el equipo del sí, el equipo del si ¿tiene el conocimiento del reglamento de vialidad ciclista? corre tiempo hasta 2 minutos para si nos hace un favor de responder ¿sí tienen el conocimiento al reglamento de vialidad ciclista? pero bueno, sí por supuesto que lo tenemos lo conocemos, conocemos la ley de movilidad, conocemos la bici ley, conocemos el manual del ciclista del gobierno de Jalisco lo conocemos lo usamos y recomendamos y hacemos que los demás lo utilicen.

Quedó ya respondió a esta pregunta, bien vamos a pasar a otra este me parece que es una propuesta comentario, pero de cualquier forma así este pueden contestar, pregunta de la Colonia Atlas y propuesta ¿por qué en los foros no mencionan la seguridad ciclista y por qué no ponen las rampas en el puente para hacerlo incluyente en vez de quererlo demoler? propuesta que se ponga una ciclovía por la línea 3 del tren ligero en toda su extensión, no más es propuesta. Puedo hablar acerca de él, sí tenemos 2 minutos este como es general podrían a lo mejor este utilizar el tiempo los adelante, voy a ser muy breve para que quede más tiempo sí se tiene planeada una ciclovía por toda la línea 3 de del tren ligero está plasmada en el plan maestro de movilidad no motorizada y dijeron que habría que poner una rampa en un puente peatonal imagínense eso es un puente peatonal cómo van a cargar la persona o cómo van a empujar la persona silla de ruedas será muy complicado lo que yo recomiendo como una persona un ciclista, lo que soy hay que eliminar ese puente por completo y necesita hay un cruce de gordo es todo, gracias.

Víctor, Jorge, solamente para complementar lo que dice Víctor efectivamente en la demolición del del puente está planeada los vecinos la paramos en noviembre porque le exigimos hacemos que garantizará en este momento los derechos de los estudiaron la seguridad de los estudiantes le pedimos que esperar a 15 días creo que la demolición de hacer el 19 de noviembre quedaban escasos 10 días para el el cierre de periodo escolar pero ya después en modo no sabemos qué pasó hasta ahora no nos había este sí hoy quedan le pasa el micrófono gusta ampliar tiene 45 segundos todavía tienen este puente definitivamente, no se va a tumbar esta puente se va a restaurar porque es una seguridad tanto para estudiantes para vecinos y para las personas que vienen al imss, imagínense cruzarse por la calle por la avenida Marcelino García Barragán con tanto tráfico que está causando esta ciclovía, que volvemos a lo mismo, cruzar una persona por la calle habría más accidentes definitivamente, sí, es imposible cruzar la pie, esa avenida, esta Marcelino García Barragán por eso.

Muchas gracias, José, se terminó el tiempo, gracias, ahora otra una pregunta, también para que respondan los del grupo del NO, dice la postura en contra da argumentos sobre educación vial y sus carencias eso es un tema aparte de la ciclovía brinda una manera de

movilidad alterna quitarle a los ciudadanos el derecho a elegir su medio de transporte y usar la bicicleta es ir en contra de 5 artículos de la ley por qué poner los derechos de unos sobre otros, sí, gracias.

Dos minutos, corre tiempo, mira no se están poniendo los derechos de nadie, pero aquí tengo unas fotos y ¿los derechos de esta gente? Sí, son personas con discapacidades diferentes, la ciclovía habla que es para movilidad de vehículos no motorizados por lo tanto, la silla de ruedas pudiera manejarse por la ciclovía, no estamos pidiendo no estamos quitamos los derechos a nadie, sí es el libre tránsito como lo dice el artículo 11 sí este no estamos pidiendo las no estamos pidiendo que no circulen simplemente, como y yo dije a mi participación, creemos que el bulevar por el aforo vehicular que tiene que no nos pertenece a nosotros, que nosotros no lo manda Sí no es favorable como aquí dice haber hecho una ciclovía por el bulevar debido al aforo vehicular y a la zona comercial y de escuelas y de hospitales que tiene como como mecánica esta calle.

Definitivamente si ya está el plan que ya sea una ciclovía por Revolución cuál es el afán de hacerla por bulevar donde además son 2 km a dónde te lleva qué te conectas si son estudiantes son personas jóvenes estás la ventaja quieren los ciudadanos es salir y luego subirse a la ecología no pueden hacer eso llegando a Revolución y conectarse desde la carretera a los altos a Zapopan y hay continuidad, esta esta vialidad esta ciclovía no tiene continuidad no les beneficia a nadie, no beneficia a los ciclistas y perjudica peatones, perjudica a automovilistas, perjudica a las personas que viven, ahí con salud con contaminación con inseguridad robos a carros estacionados han llegado a robarlos a las personas celulares, carteras en bolsas de las mujeres, está, es mucha inseguridad.

Muchas gracias, Ernesto se terminó el tiempo, bueno, este es un comentario de José Luis Ríos, dice, mal planeada por lo cual las personas que vienen por parte de la universidad vienen porque el gobierno los manda y no por convicción propia.

No tiene razón, no son 50,000 los habitantes, en no a la ciclovía en boulevard, también las personas que se mueven en transporte público también se ven afectados en su tiempo de traslado y por último las quejas han sido por los problemas, el caos causado por la construcción de la línea 3, realmente están en contra de este caos o descargan su enojo en la ciclovía.

Un minuto de cada grupo para cerrar conclusiones, perfecto adelante, yo nada más me gustaría dejar a ese como una canción tres preguntas al aire, con esta ciclovía ¿cómo solucionar el libre paso de un vehículo de emergencia como una ambulancia o una patrulla?, estamos en con varios hospitales tenemos una aquí a la vuelta la clínica 52 ¿cómo solucionar el problema de subir y dejar pasaje así como carga y descarga con esta ciclovía? y por último no menos importante a lo mejor es el más porque estamos hablando que el transporte público mueve a la mayoría de las personas ¿cómo solucionar las fallas en el transporte público por el cambio de derrotero debido a la ciclovía puesto que los operadores están cambiando ruta constantemente y nuevamente este énfasis en la nula presencia de SEMOV? muchas gracias.

Bien gracias, ahora tiene un minuto del grupo del sí para sus conclusiones, corre tiempo.

Bueno, yo sí quiero mencionar algo de manera rápida, que a apelando también a la conciencia de las demás personas, en el caso hipotético de que no existieran ciclovías, de que no existía la alternativa de movilidad, imagínense que cada vez que se incorporan 300

vehículos diarios al parque vehicular, ustedes van a tener una saturación inmensa y este problema lo vamos a seguir padeciendo. Tenemos que encontrar nuevas alternativas de movilidad y esta es una opción, es una opción para la ciudad, es una opción para todos, nosotros queremos mucho a esta ciudad, estamos enamorados de ella y bueno por eso estamos el día de hoy aquí pidiendo no perder este derecho y es algo que nos va a beneficiar a todos también va a beneficiar a la colonia y bueno yo quisiera cerrar con esto y nada más decirle al señor José que está tomando la llamada este que mencionaba que van a participar que bueno nosotros también vamos a promover esta consulta que la vamos a llegar a toda la sociedad que la estamos visibilizando, que estamos diciéndole a todos que no podemos perder un derecho y que seguramente en esta consulta va a ganar la razón y vamos a ganar nosotros señor José, nos vemos en la consulta, sale.

Gracias Jesús, terminó el tiempo bien yo les comentaría tres cosas y también en un momento le cederá el uso de la voz a mi compañero consejera Beatriz Rangel presidente de la comisión de participación ciudadana, primero decirles felicitarlos y agradecerles a ambos grupos porque esta mesa de diálogo ha resultado todo un éxito porque esto se trataba de podernos sentar poder escucharnos poder argumentar y esto enriquece sin duda a nuestra democracia nosotros creemos que el mecanismo de participación social que está en el código el de consulta popular es un mecanismo que está en la ley nosotros lo aprobamos en cumplimiento esta ley, pero también con por convicción de los miembros del instituto electoral del consejo de todas las direcciones del personal, estamos convencidos que tenemos que generar estos espacios de encuentro ciudadano para discutir a título personal yo lamento mucho que aún cuando en el instituto y en el diseño de estas mesas hemos dejado el espacio para que también el gobierno del estado presente sus argumentos pero sobre todo lo más importante para que escuche lo que sí aquí se ha comentado el gobierno está ausente, yo creo que ha sido en este momento y repito lo digo a título personal el gran ausente en la mesa del diálogo, yo creo que hace falta que estos ejercicios democráticos también es formen parte las instituciones de los gobiernos las instituciones del estado para que realmente sean más enriquecedores bueno yo con esto quiero cerrar agradecerles felicitarlos y recordarles que tenemos un debate tendremos un debate televisado sí que se está programado para el día 30 de junio,.

Anexo 3, Debate.

Debate sobre ciclovía en avenida Marcelino García Barragán

Debate realizado el día 01 de julio de 2017 y transmitido por Canal 44 y Radio Universidad de Guadalajara, organizado por el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC). Participaron diez ponentes: cinco a favor de que la ciclovía permanezca y cinco en contra. El tiempo se dividió en presentación, réplica, propuestas de solución y preguntas y conclusiones.

Inicio de la transcripción:

Mesa de deliberación entre la postura a favor y la postura en contra sobre la permanencia de la ciclovía ubicada en el bulevar Marcelino García Barragán, una transmisión por cierto que se realiza a través del canal 44 y también a través de radio universidad, por cierto lo invitamos a que participe el próximo domingo 9 de Julio en la consulta popular para mayor información favor de consultar la página oficial del instituto electoral. Que es una consulta popular la consulta popular, es el instrumento de participación social a través del cual los habitantes del estado un municipio u otra demarcación territorial expresan las opiniones respecto a temas de carácter público o un pacto o impacto social regulada por cierto por el artículo 440 el código electoral y de participación social del estado de Jalisco.

Cuáles son los antecedentes de esta consulta popular sobre la ciclovía ubicada en Marcelino García Barragán, un grupo de vecinos de las colonias de la zona representados por el señor Francisco presentaron una petición de consulta popular para retirar esta ciclovía ubicada desde la pila seca en Tlaquepaque hasta la plaza de la bandera en Guadalajara.

Dentro de los diferentes de las diferentes etapas establecidas en la ley el instituto electoral convocó a los habitantes de estas colonias para integrar la representación que dará voz a cada uno de los puntos de vista sobre la consulta popular invitándolos a esta mesa de deliberación en donde los dos grupos de representación expondrán sus argumentos propuestas y conclusiones respecto a este tema cuáles son las reglas para el desarrollo de esta mesa de deliberación cada uno de los grupos al hacer uso de la palabra deberá apegarse al contenido de los temas a los tiempos y el orden de intervención preestablecidos evitando proferir palabras o señales obscenas alusiones personales en contra de los demás participantes así como expresiones que impliquen una diatriba calumnia infamia injuria difamación o que denigren a las instituciones grupos y ciudadanos en caso de hacerlo se le va a solicitar al participante que es inscriba este tema y se abstenga de realizarlos en caso de que el participante insista en su conducta previo apercibimiento se dará por finalizado su tiempo de exposición en la ronda que corresponda en caso de persistir en la ronda subsecuente el moderador podrá determinar la expulsión del ciudadano de este ejercicio cuál es la orden de intervención en las que van a participar bueno esto se hizo mediante un sorteo realizado previamente al inicio de esta mesa de la idea deliberativa y vamos a comenzar con la postura del sí que permanezca la ciclovía en el bulevar Marcelino García Barragán antes permítame presentarle a los integrantes de ambos posturas para el sí, Alicia María Ocampo Jiménez, Víctor Antonio Morales Becerra, Kevin Alan carrillo Arias, Carlos Enrique González Álvarez y Jesús Arturo Medina Varela. Por el equipo o el grupo que está en contra de la permanencia de la ciclovía: José Francisco Sahagún Neri, Ana Rosa Pérez Cortés, Noé Luciano Velázquez Manso, Alberto Vara Cibrián, Jorge Edgar Dorantes Rubio. Paso a continuación a explicarle las

etapas de la intervención para esta mesa de deliberación habrá solamente cuatro etapas la primera de ellas es una introducción en la cual se va exponer la visión argumentos para este tema el tiempo por equipo será de 7 minutos con 30 minutos va a empezar primero el sí después la postura del no una vez que se hayan hecho las exposiciones de 7 minutos con 30 vendrá un proceso de réplica hasta por 4 minutos posteriormente propuestas de soluciones o preguntas por un tiempo de 4 minutos y pasaremos a la parte final que son las conclusiones de este ejercicio una vez explicado todo este panorama vamos a comenzar con la primera mesa de intervención en este caso es por el sí tienen hasta 7 minutos con 30 segundos aquí tenemos relojes en frente les van a estar marcando precisamente el tiempo adelante por favor muy buenas noches.

yo soy Alicia Ocampo Jiménez soy profesora universitaria y también trabajo en el centro de Tlaquepaque, gracias a la ciclovía de Marcelino García Barragán puedo recorrer desde la zona de Tlaquepaque hasta la zona de plaza patria por una red que ya está conectada de ciclovías haciendo 150 minutos en ese recorrido y estoy movida aquí por la ilusión de ver los frutos de tantos años de activismo en el que hemos estado trabajando para que haya una ciudad incluyente una ciudad más humana una ciudad con aire más limpio y donde todos los medios de transporte tengan cabida no solamente el automóvil, desgraciadamente mi generación y las anteriores hicimos una infraestructura que prioriza el coche y por el cual diariamente entran 400 nuevos coches a Guadalajara y llevan solamente en promedio 1.2 personas dentro del coche ocupando el espacio que podría ocuparse de otra manera para la vialidad y con ello saturando el tráfico y bueno pues también el 30% de los trayectos en coche son de menos de 3 km trayectos que podrían hacerse caminando o con la bicicleta a través de ciclovías como la que la que se ha hecho en esta zona tan importante y que conecta en tantos lugares de la ciudad nuestra ciudad tiene el lugar número 9 de las 10 ciudades que tienen mayor tráfico el peor tráfico que hay en el mundo no solamente en México según el estudio de castrol y según la SEMADET en Guadalajara mueren 700 personas en Guadalajara al año por la contaminación de los cuales el 70% está relacionado con la emisión de los coches. Como podemos ver los coches son la principal causa de muertes de las personas y de los jóvenes y pues nos queda nada más 3 años, 60 científicos han dicho que si no se no cambiamos y bajamos las emisiones a cero vamos a tener un serio problema de vida de la de vida humana.

Hola qué tal soy Víctor Morales soy paramédico organizo paseos ciclistas nocturnos y trabajo con mi familia en una refaccionaria, a ver les voy a pedir a todos ustedes también en casa que imaginen cómo era una Guadalajara hace 10 hace ,15 hace, 20 años quizá como era sin tráfico, era una metrópoli sin contaminación. Ahora les quiero pedir que imaginen como en la ciudad que queremos, una calle con banquetas amplias donde se pueda caminar tranquilamente, donde si tienes una discapacidad y andas en silla de ruedas puedas transitar muy muy a gusto y que nadie te moleste. también queremos niños jugando en la calle eso ya no se ve niños jugando en la calle como en los viejos tiempos también interaccionan los vecinos que platiquen que saluden que no sean dos coches que se están pitando todo el día también queremos menos tráfico, yo creo que todos coincidimos en esta parte queremos menos tráfico y por supuesto y por ende menos enfermedades. Yo creo que todos conocemos a una persona que se la vive estresada, una persona con obesidad quizá con diabetes o tristemente, alguien que murió atropellado por un auto. Así que piensen en esto y piensen en la ciudad que tenemos y la ciudad que queremos y algo bien importante te invito a ti a que salgas a la calle a votar este 9 de Julio y que digas sí a la ciclovía por una mejor Guadalajara.

Hola qué tal buenas noches a todos, soy Kevin Carrillo, soy vecino al igual que mis compañeros, yo soy estudiante del CUAAD, diariamente me traslado este, a la universidad de Guadalajara que está en Huentitán usando la ciclovía, en este caso traslados de para pues cumplir con mis expectativas como estudiante, soy estudiante de la carrera de urbanismo, en este caso yo he podido estudiar en esta carrera que se dedica al planeamiento de las ciudades pues que se necesitan ciclovías para mejorar la movilidad urbana. Actualmente soy activista del colectivo CicloCuaad que precisamente es para mejorar la movilidad urbana y pues ha actualmente somos más de 50 colectivos pues que hemos luchado por una mejor ciudad, en este caso en lo que hemos logrado, pues en este caso lo hemos ha a través de aforos, pláticas, conferencias pues hemos logrado que sea un sistema por ejemplo de bici pública, ahora tenemos un sistema, una vía recreativa e interconectada, ahora tenemos pues unos cambios a la ley de movilidad, muy importante es que algo muy importante también que le quiero agregar es que ahora tenemos, un pues tenemos una ay perdón, bueno tenemos, el gobierno nos pudo este hacer caso este es un algo muy importante para que todos podamos traer escuchados y pues a través de esto pues porque todos podamos participar activamente

hola buenas tardes mi nombre es Carlos Enrique González soy vecino de la Colonia Quinta Velarde, vivo a 3 cuadras de la ciclovía, gracias a ella comencé a utilizar la bicicleta como medio de transporte ya que interconecta mi vivienda, mi lugar de estudios y de trabajo. Soy estudiante de ingeniería en comunicaciones y electrónica en CUCEI y estudia además en Cinépolis fórum Tlaquepaque, yo vengo a hablarles hoy un poco sobre los artículos las leyes e instrumentos de planeación que respaldan a la ciclovía, para empezar la ley de movilidad en su artículo décimo prioriza a la movilidad no motorizada es decir peatones y ciclistas sobre la motorizada ya sean automóviles o motocicletas, además en su artículo 12 otorga el derecho a ciclistas y peatones a una movilidad segura y preferencial, por último en su artículo 11 obliga a la autoridad a planificar diseñar y construir una red peatonal y ciclista que garantiza la seguridad de lo de los ciclistas, además la ciclovía de Marcelino García barragán en específico está respaldada por el plan estatal de desarrollo, los planes parciales municipales, el programa metropolitano de vías ciclistas. Es por todo esto que sostenemos que la ciclovía de Marcelino García Barragán no es una invención y tiene fundamentos técnicos, sociales, legales y ambientales, por esto quiero invitarlos a que este 9 de Julio salgan a votar por una movilidad sustentable e incluyente para todos.

Muy buenas noches a todas las personas que están viendo este ejercicio de participación esta noche mi nombre es Jesús Medina, actualmente estudio la maestría en políticas públicas y también soy presidente de la federación de estudiantes universitarios de la universidad de Guadalajara, y bueno lo primero que quiero compartirles es que esta ciclovía que estamos discutiendo el día de hoy de Marcelino García Barragán no es por la bondad del gobierno en turno, esto esta ciclovía es el esfuerzo de una larga lucha ciudadana, de muchas personas que han depositado todo su esfuerzo para que el día de hoy tengamos la posibilidad de tener una alternativa de movilidad no motorizada en el Estado de Jalisco y principalmente en la zona metropolitana de Guadalajara. Quiero decirte que al igual que tú que estás viendo este programa el día de hoy nosotros también estamos cansados de que el tráfico está inundando esta ciudad estamos cansados de la alta contaminación que hay y también estamos cansados de tener un transporte público deficiente en esta ciudad, por eso el día de hoy estoy aquí y quiero compartirte que estoy por tres motivos en este lugar el primero de ellos es porque yo quiero y amo profundamente esta ciudad que a mí me lo ha dado todo y yo también tengo que regresarle mi parte, segundo porque cerca de 30,000 estudiantes utilizan esta ciclovía como una alternativa de movilidad y como una oportunidad para desplazarse a sus

escuelas y no estamos dispuestos a perderla, y tercero, y lo más importante porque por muchos años en esta ciudad se tomaron malas decisiones y hoy tenemos este caos vial en esta ciudad y nosotros no vamos a permitir que alguien más decida por nosotros el rumbo de esta ciudad por eso estamos participando esta noche y hoy quiero decirles a los y los estudiantes de la universidad de Guadalajara que vamos a participar este 9 de Julio en la ciclovía y que vamos a decir sí a ella bueno muchas gracias al grupo que está por la permanencia de la ciclovía por el sí de la permanencia de la ciclovía en el bulevar Marcelino García Barragán.

Vamos a pasar ahora a escuchar la introducción visión y argumentos del equipo que está por el no de la permanencia de esta ciclovía cada uno de los participantes tiene 1 minuto y 30 segundos para hacer su exposición y sumados nos dan los 7 minutos 30 segundos de esta primera ronda tiene la palabra el equipo que está en contra de la permanencia de esta ciclovía.

Buenas noches, soy el señor José Francisco Sahagún Neri representante de esta ciclovía que se encuentra en el bulevar Marcelino García Barragán, es la primera consulta ciudadana en la historia de Jalisco qué se hace una consulta ciudadana, es la participación de los ciudadanos en el cual deben ser debemos ser escuchados y tomados en cuenta por nuestras autoridades. Esta ciclovía nosotros respetamos a todos los ciclistas igual que a todas las ciclovías pero esta ciclovía está muy mal planeada muy mal planeada por el director de movilidad no motorizada Felipe Reyes. Esta consulta se debe de realizar durante el 9 de Julio en el cual esta está afectando a 12 colonias, estas 12 colonias deben de salir a votar este próximo 9 de Julio.

Hola buenas noches mi nombre es Ana Rosa Pérez Cortés, soy la presidenta de la Colonia Unidad Modelo, mi postura de no a la ciclovía es más que nada porque a alterado la parte vehicular ocasionando más accidentes con nuestros adultos mayores, son colonias viejas de más de 60 años, todas las que se encuentran alrededor del complejo universitario y la mayoría de las personas son de 80 a 75 hasta 90 años, las cuales traemos imágenes donde andan con andadera silla de ruedas en los cuales tengo vecinos que han sido accidentada, que han sido atropelladas por los ciclistas ya que realmente no le bajan la velocidad. también tenemos para hablar de lo que es el reglamento de imagen urbana del municipio de Guadalajara en el artículo 32 que hice para atrás urbana se establece lo siguiente deberá conservarse con las características físico ambientales con que cuenta actualmente evitando alteraciones en dimensiones tanto de calles plazas y espacios abiertos como de los lineamientos y parámetros originales, que es lo que actualmente sucede en Marcelino García Barragán fue alterada en todo su espacio en toda su movilidad y es una de las avenidas que fue diseñada para hacer circular una vía rápida, los invitamos al 9 de Julio a votar.

Reiteradamente hemos dicho nosotros que no estamos en contra de las ciclovías, de las personas que utilizan la bicicleta, tampoco estamos en contra de la vía recreativa que es un éxito y los felicitamos estamos en contra de la mala planeación, de la mala información de no haber sido socializada esta obra, de que este desde que se nos impuso la ciclovía en Marcelino García Barragán, nuestra calidad de vida ha cambiado, la cotidianidad, tantos accidentes choques y atropellados que constantemente tenemos durante esta vía. Al estar cerrada la avenida Revolución todo el tráfico se nos viene por Marcelino García barragán y tenemos más contaminación de smog y sonora, la por la problemática también que tenemos con las personas que utilizan el transporte ya que corren grave peligro al esperar al subir y bajar del camión, los choferes de los camiones ya están bastante estresados y evitan pasar por la ciclovía tomando vías alternas y llevándose los espejos retrovisores de nuestros vecinos y dejando varada a muchas personas que esperan el camión.

Nosotros solo somos la voz de nuestros vecinos que como sus representantes constantemente nos manifiestan la inconformidad, gracias.

Buenas noches mi nombre es Alberto, yo estoy buscando que exista un sistema de movilidad integral moderno y sustentable, no tiene que estar peleado con la sociedad ni sus derechos al bienestar social y económico, ni mucho menos en la salud, es por eso que se tendrán que activar calles secundarias puesto que en el modelo de urbanización desarrollo urbano sustentable las avenidas no pueden declararse o decretarse o degradarse hacer calles, ya fueron planeadas para una movilidad alta y en eso estamos peleando el derecho a que continúe así. Nosotros también estamos viendo que se activen calles secundarias que han sido afectadas y que están abandonadas se pueden reactivar usando un modelo de acercamiento desde puntos de universidades hacia otros por ejemplo desde López cotilla y américas podemos conectar a la universidad al centro y de ahí hasta la calzada agarrar Aldama y tener 3 opciones en la calle 44 la 40 y la 56 distribuir a los estudiantes para el politécnico el cucei, prepa 12, vocacional y otras áreas donde los estudiantes tienen el derecho a transitar seguros. Pero bulevar no es la adecuada. los esperamos este próximo 9 de Julio a votar.

Muchas gracias hola mi nombre es Jorge Dorantes, yo soy ciclista soy vecino también de la zona y voy a empezar mi participación con una cita voy a citar el artículo tercero de la declaración universal, de los derechos humanos todo individuo tiene derecho a la vida a la libertad y a la seguridad de su persona, nosotros como habitantes tenemos derecho a la libertad y seguridad la cual se ha visto modificada con la implementación de la ciclovía, voy también citar el del plan de movilidad 2008 que es algo que nos que nos preocupa porque esta ciclovía está planeada sobre un plan de movilidad del 2008 y dice a la letra: los casos menos favorables son los de las vialidades con intensa actividad comercial o industrial en los que la logística de cada de carga y descarga tiende a obstaculizar uno o varios carriles de circulación asimismo las zonas de intensa actividad comercial como los mercados tianguis representan pueden llegar a ocupar carriolas donde tenemos momentos del día de la semana lo que es un inconveniente para un carril ciclista en estos casos se recomienda buscar una vía alterna para ubicar la infraestructura ciclista donde se pueda garantizar la continuidad del flujo por otro lado vialidades que presentan accesos vehiculares a parcelas con movimientos intensos como serán gasolineras los hospitales los establecimientos comerciales también pueden convertirse en un inconveniente para la circulación ciclista, muchas gracias.

Bueno hemos escuchado las posiciones de los dos grupos los vecinos que están a favor de que permanezca la ciclovía en bulevar Marcelino García Barragán y el grupo de vecinos que está en contra por el no que permanezca esta ciclovía, en esta primera ronda se expusieron los argumentos generales en torno a esta postura que manifiestan ambos grupos. Vamos ahora a la segunda parte de esta mesa de deliberación que tiene que ver con la réplica, vamos a comenzar para esta réplica con el equipo que está por el sí de que permanezca la ciclovía en bulevar Marcelino García barragán, tienen hasta 4 minutos para esta etapa.

Correcto bueno pues yo les quiero comentar este pues sí ustedes acaban de comentar que pues se viola el reglamento de imagen urbana pues yo les traigo aquí un documento que para decirles con base en que ustedes dicen que se viole el reglamento en base de imagen urbana pues aquí les traigo este documento ojalá lo pudieran enfocar para comentarles que está expedido por el ayuntamiento de Guadalajara para comentar que no sí viola ningún reglamento ni normatividad en este caso pues este es el argumento, además que pues dicen que en su decálogo que está mal planeada pues que les quiero decir que de acuerdo una lógica esa ciclovía pues está

conectada con centros universitarios, con centros comerciales y deportivos por lo cual esta ciclovía pues tendría que estar muy bien planeada, es absurdo decir que no además que tendríamos que continuar más ciclovías para que se puedan conectar y tener una mejor planeación en este caso comentaron que el plan de movilidad urbana pues dice que en este caso se basan ustedes en ese en ese documento pues yo les quiero comentar que pueden consultar pues la actualización de este plan que es el plan de probici. Bueno también ustedes comentaron que el en su decálogo inclusive dice que pues provoca mucha contaminación bueno por primero de cuentas la bicicleta no contamina ni siquiera usa tu gasolina pues en este caso los automóviles son los que sí usan y sí contaminan si hubiera más espacio para más automóviles pues tendríamos más contaminación por lo tanto más bicicletas menos carros un mejor un mejor medio ambiente.

Hola bueno nos quedan 3 años según 60 científicos en la revista nature, a la a la humanidad le quedan 3 años para poder salvar salvarnos del cambio climático y esto solo se va a lograr si bajamos a cero las emisiones de dióxido de carbono, eso significa que deberíamos de usar dejar de usar el coche de manera dramática y seguimos queriendo privilegiar con sus vialidades la el uso del coche y quiero también manifestarme a favor del punto número 6 en su manifiesto donde dicen que debe anteponerse el bienestar social de salud y económico, les voy a compartir también investigaciones publicadas en la en el sí a la ciclovía la cual invita a trasladarse en bicicleta de manera segura y cómoda, una investigación de la universidad de Guadalajara revela que los programas para reducir la obesidad no han servido absolutamente para nada una persona, que anda en coche tiene 4 kg de sobreprecio de sobrepeso respecto a quienes van en bici a su trabajo, esta es una investigación que se hizo en Londres. La organización mundial de la salud recomienda que diariamente usemos una actividad física de 45 minutos y en dos estudios en Copenhague y en shanghái se demostró que la mortalidad anual de las personas que andan en bici baja al 30%, en Bogotá hicieron 440 km de ciclovías y un estudio del banco mundial reveló que por cada peso invertido en ellas se han ahorrado tres pesos en salud. En Nueva York los 644 km de ciclovía que estamos muy lejos de tenerlos aquí en Guadalajara hay una mayor expectativa y calidad de vida el 82% de los usuarios de ecobici también dice que mejoró su calidad de vida esto es en el DF. La expectativa de vida de las personas que se trasladan la trasladan en bicicleta en su a su trabajo es de tres o cuatro meses mayor de quienes de quienes no lo hacen para que se animen a usar la ciclovía la malla la maravillosa ciclovía de Marcelino García Barragán y otras pueden tener 52% menos riesgo de enfermedades cardíacas 40% menos riesgo de cáncer 14% menos riesgo de diabetes 28% menos riesgo de todas las causas de mortalidad y además es un antidepresivo por excelencia disminuye el estrés reduce la ira y las emociones negativas el cerebro se oxigena se te facilita el pensar e hilar ideas liberales endorfinas que son hormonas de la felicidad así es que les invito a que sean felices usen la ciclovía y vengan a votar este 9 de Julio porque merecemos una ciudad más humana más incluyente y más respetuoso de los derechos de todas las personas a movernos dentro de la ciudad la movilidad es un derecho universal no es solamente para que los coches transiten más rápido porque además cada vez que les abrimos más vías se convierten en vehículos que congestionan el tráfico porque estamos incentivando su uso muchas gracias.

Bueno muchas gracias al equipo que manifiesta el sí por la permanencia de esta ciclovía tiene ahora hasta 4 minutos tiene su intervención y su palabra para la réplica el equipo que manifiesta el no por la permanencia de esta ciclovía.

En cuestiones de lo que ustedes mencionan, este se debería de haber hecho una socialización en primer lugar, después se debería de haber hecho un estudio de suelo ya que de la olímpica a la plaza de la bandera en especial la Salvador López Chávez, es zona de inundaciones, corren riesgo los ciclistas con las bocas de tormenta que muchas veces se llegan a abrir, solamente los que vivimos en esa zona sabemos el desastre que se ocasiona en temporal de lluvias. Se debería de haber hecho un estudio de impacto sobre todo en la movilidad, nosotros decimos no a la ciclovía o lo mal planeada la mal diseñada, si es cierto lo que dice Kevin, que de alguna manera a ese nuevo reglamento a lo mejor fue como suele suceder exprés como sucedió en las remodelaciones en muchas otras cosas que estaba el reglamento y lo supervisamos lo revisamos y no había ninguna ningún cambio, entonces nosotros nos basamos a este reglamento, el día de hoy ustedes los traen nuevo es una novedad, este de alguna manera este también en lo que afecta el smog, la contaminación auditiva, que se cambien los derroteros de los camiones y todo eso no es a que esté la ciclovía sino a que pusieron unas quesadillas que muchas veces hasta afuera de las cocheras de los vecinos se las pusieron entonces eso es lo mal planeada, la seguridad de los ciclistas no la existe, porque corren el mismo riesgo de los peatones que han sido a atropellados, tenemos niños muertos porque es un cruce en la 40 y bulevar para atravesar donde está la prepa 12 para atravesar al kinder y a la primaria que salen de la unidad de la unidad modelo y que vienen de cuadras más arriba y sin embargo tienen que torear gracias al estrés que se maneja por la reducción de un carril, entonces en ese aspecto es lo que nosotros decimos nosotros, no nos vanagloriamos ni estamos en contra de la de la ciclovía nosotros sabemos que el venir a debatir aquí es exponer nuestro bienestar social nuestro buen convivir como ciudadanos y como vecinos, piden banquetas amplias sí está perfecto pero en esa zona no existen las banquetas amplias porque la comunidad es dentro de las colonias, tenemos invasión de estudiantes en ciertas áreas y ustedes lo saben porque no también aquejan a eso en vez de estarnos atacando que nosotros somos los que estamos en contra de la ciclovía queremos una ciclovía bien planeada con un buen estudio de suelo de impacto, de movilidad que sea un bienestar para todos, no nomas para unos cuantos y no son 30,000 estudiantes lo que los utilizan, el 57% utiliza ah el transporte urbano. afuera de mi colonia yo he visto que el 40% de los estudiantes a la prepa 12 vocacional llegan en automóvil y el 8% llegan en moto y el 2% en bicicleta y eso me lo pasé todo un día observándolo.

En el decálogo en el decálogo que ustedes mencionan debemos exigir al gobierno condiciones óptimas para la movilidad de todas las personas, Jesús yo te pregunto, ¿por qué tener estas banquetas fuera de cucei?, también la gente que camina tiene derecho cómo pasa una silla de ruedas. Nosotros no estamos a favor del automóvil, eso es un error, nosotros queremos mejorar nuestra calidad de vida como habitantes, les repito yo soy ciclista, soy ciclista de la zona y sé lo peligrosa que es hoy la ciclovía. muchas gracias.

Muchas gracias al equipo que está por el no la permanencia de esta ciclovía vamos ahora a dar paso después estas dos primeras rondas la primera de argumentación la segunda de réplica, vamos a la tercera parte que es la propuesta de soluciones y o preguntas cada equipo tendrá hasta 4 minutos para exponer sus soluciones o lanzar alguna pregunta en concreto en torno a este tema. Comenzamos con el equipo que está por el sí a la permanencia de esta ciclovía tienen 4 minutos.

Bueno, pues yo concuerdo mucho en lo que usted está diciendo, hace falta muchísima educación vial, kilos, millones de educación vial. Yo exijo y propongo que haya educación vial integrada en una campaña de gran formato, que allá educación vial en radio o en televisión, en para buses, inclusive en todas las clases en todos los niveles de educación desde primaria secundaria hasta posgrado inclusive y también quiero pedirle quiero exigir la secretaría de movilidad que mande a agentes viales, se necesitan y urgen en esa zona porque

hay autos que se estacionan sobre la ciclovía, porque hay autos que se estacionan en doble en triple fila y por cierto que esos coches son los que hacen todo un estacionamiento boulevard, no, no la ciclovía. Pero bueno también quiero decirle al instituto de movilidad que finalice la obra por favor finalice en la obra de la ciclovía del bulevar Marcelino, también necesitamos demoler derrumbar ese puente ese puente anti peatonal que está fuera de cucei, por qué porque no permite que pasen las personas que sean silla de ruedas en muletas y las personas de la tercera edad que van al al imss que está sobre esa vialidad, también necesitamos mucha señalética que brinde seguridad para los ciclistas, para los peatones, pedimos también a la dirección de movilidad de Guadalajara que haga una interconexión entre la ciclovía de Marcelino García barragán y la ciclovía de La Paz vía el Barrio De Analco en la calle de Cuitláhuac para que así sean 12 km de ciclovías, una ciclovía que te pueda llevar fácilmente desde el parián de Tlaquepaque hasta la minerva de Guadalajara y también algo bien especial y un mensaje muy claro: por favor señor gobernador Aristóteles Sandoval termine de construir los 200 km de ciclovía y por favor no reduzca el presupuesto del programa metropolitano de vías ciclistas.

muy bien, bueno todos y todos estamos hartos del tráfico en esta ciudad en las horas pico eso nos queda bien es difícil trasladarte a cualquier lugar en una hora pico y pero hay un dato muy importante que quiero corroborar ese porque ya lo dijeron de este lado, hay estudios que demuestran que en las grandes urbes y en las grandes ciudades cerca del 20% del tráfico en horas pico se ocasiona por todos aquellos que se trasladan a sus planteles escolares en los distintos niveles educativos que hay, pero este dato no es no es, lo interesante de esto lo interesante es que el 50% de los estudiantes de distintos niveles educativos manifiestan que ellos de tener condiciones óptimas y seguras para llegar a su plantel si utilizarían la bicicleta como medio de transporte para llegar a su escuela, eso que quiere decir pues que si logramos crecer que los estudiantes se bajen del vehículo así como dijo usted que el 40% llega y logramos hacer que se suban a la bicicleta vamos a lograr reducir el tráfico en Marcelino García barragán y eso va a traer muchos beneficios lo interesante aquí y que quiero hacer un compromiso con los vecinos de Marcelino García barragán pero también con las y los estudiantes de la universidad de Guadalajara es que vamos a hacer la gestión para que dentro de la universidad de Guadalajara haya condiciones propicias para la movilidad no motorizada, la UDG debería de ser una de las principales instituciones de Jalisco que promueva la movilidad no motorizada en este estado y si tenemos dentro de los planteles ciclo puertos, tenemos préstamo de bicicletas dentro de los planteles pero además este también tenemos espacios de mantenimiento y reparación de las bicicletas bueno más estudiantes se van a empezar a sumar para usar la ciclovía, quiero hacer un compromiso con los vecinos de marcelino García barragán, nosotros en la universidad vamos a hacer una campaña de cultura vial para que quienes se muevan en las ciclovías respeten a la gente de marcelino García barragán a las colonias aledañas y se conduzcan con respeto y acorde al reglamento y esto va a traer beneficios a todas a todos y a todas, las personas inclusive si logramos hacer que los chavos ya no lleguen en carro bueno vamos a tener una ciudad más amigable y va a haber menos tráfico y esto va a traer beneficios también a los vecinos de la zona, gracias.

Muchas gracias al equipo que está por el sí a la permanencia de esta ciclovía, en esta ronda que son propuestas de soluciones tiene ahora la palabra hasta por 4 minutos le digo que el equipo que está en contra de la permanencia de esta ciclovía.

Muchas gracias, Jesús cómo vas a incentivar el uso de la bicicleta cómo lo crecerás 500% para llegar a 3,500 de estudiantes para que sea un 11% de los 30,000 que tú mencionas ¿habrá créditos de la UG para compras de bicicletas por parte de la feu? el programa mi bici en el corredor Barcelona barragán solamente consta de dos estaciones con 208 bicicletas, está muy lejano de los 30,000 estudiantes

que tu mencionas. La gente que llega en vehículo o en camión es porque viene de zonas muy lejanas, el 13, el 15, Tateposco, de Jauja, incluso algunos muchachos son empleados míos, entonces no es la bicicleta el medio para que esta gente desplace 50 km diarios. Queremos igualmente, invitar nuevamente al gobernador y haciendo una cuestión, el nuevo camión sitram, el tan vanagloriado citarán, no trae racks de bicicletas hay uno o 2 camiones entonces el sistema intermodal también nos está mintiendo el sistema intermodal del sitram, que pasa por niños héroes no trae raíz de bicicletas entonces para llegar a un 11% Jesús que sea un número considerable de estudiantes que se habían beneficiado tenemos que hacer mucho, sí te digo, no sé qué va a hacer la UG o en este caso la feu el programa de bici ocupas tarjeta de débito para para implementar una, para rentar una bicicleta entonces es preocupante es preocupante y ya por último o ustedes son muy jóvenes no sé si la señora Alice tenga de niños de preparatoria de preparatoria le hago una pregunta ¿ustedes los mandaría en bicicleta Asus centros universitarios? ¿se sienten seguros en las bicicletas? y ya por último tomando un poco la palabra de Víctor morales creo que la resolución no es Cuitláhuac, yo me yo me enfocaría más por Antonio bravo que es una calle muy sola y es paralela a Cuitláhuac.

hola muchas gracias, yo estoy viendo que una solución pudiera ser la plataforma que tiene la misma universidad que era la plataforma bodego es una plataforma que usa solamente el código de estudiante y puede agrupar a varios estudiantes que van de un lugar a otro trasladándolos más seguros y sobre todo ocupando menos espacios en más autos, esa aplicación fue hecha por alguien de cucei, ya la están usando en varios centros universitarios y es una forma de invitar a que todos por medio de su código vayan seguros, la otra forma sería qué se capacitará a utilizar a las personas con un gesto de humanidad a considerar que en la en la responsabilidad de ser humano primero tenemos que ver por nuestras personas mayores, tenemos que tenerles banquetas seguras, vialidades que no comprometan su paso y sobre todo el respeto porque siempre hemos descuidado a las personas mayores como las discapacitadas, los estudiantes tienen mucho que hacer para darle soluciones a esta problemática que tenemos en bulevar Tlaquepaque, los esperamos este 9 de Julio que hagan el voto y sobre todo que tengan conciencia, si queremos que una ciudad funcione, este 18 de Julio se van a hacer cambios de uso de suelo entonces los invitamos a que hagan lo que quieren y lo que no quieren para su comunidad, es todo muchas gracias.

Muchas gracias, muchas gracias al equipo que está por el no a la permanencia de esta ciclovía hemos terminado esta ronda de propuestas de soluciones y o preguntas hay de hecho algunas preguntas lanzadas ya pendientes de respuesta, vamos ahora con la parte de la réplica, vamos a comenzar con el equipo que está por el sí a la permanencia de la ciclovía tienen hasta cuatro minutos.

Bueno, yo quería comentar en su decálogo que entregaron el IPC de la postura que ustedes tenían sobre la ciclovía, uno de sus argumentos era que la ciclovía disminuía la economía del área circundante a ella, yo hoy vengo a decirles y los datos que voy a dar a continuación cualquiera los puede consultar. Están las fuentes en sialaciclovía.com , eh bueno para empezar cuando una ciclovías es colocada en una zona se ha reportado en algunos casos hasta un aumento de 49% en las ventas de los negocios circundantes a ella, que andas locales como papelerías farmacias tiendas de abarrote han reportado aumentos de hasta 172% en sus ventas. En el caso de San Francisco en Valencia Street, se colocó una ciclovía y después de 4 años los locatarios reportaron un aumento de hasta 73% de aumento en sus ventas, los locatarios, también reconocieron que la ciclovía hacia la calle más atractiva e incluso sugirieron la

ampliación de la misma y de las calles, también quiero recalcar un poco, que las que gracias a las ciclovías en las calles que se encuentran infraestructura ciclista hay menos accidentes tanto automovilísticos como ciclistas.

Bueno a la pregunta que me hacían, sin duda yo permitiría, yo incitaría que mis hijos e hijas vayan en bicicleta porque quiero sueño con una ciudad más humana donde nos podamos transportar de manera segura y respecto al uso de las de la de la ciclovía pues antes había 500 personas diariamente ahora se reportan 1,500 bicicletas que están circulando por esa ciclovía un ratito ya triplicamos el uso de esa ciclovía yo incluida porque a mí me daba miedo y por Marcelino García barragán y respondiendo a esto que ustedes dicen de que hay que buscar vías alternas yo busqué las vías alternas andando en bicicleta por su zona por todas estas colonias de las que ustedes hablen hablan perdón y yo nunca encontré una vía que me llevara al centro de Guadalajara como lo hace Marcelino García barragán ahora con esta ciclovía me fui por las 5 de febrero me fui por las calles chiquitas por el centro de Tlaquepaque terminé una vez enredada en una zona donde se roban autopartes, no hay opciones, yo las busqué sinceramente, recorrí esa zona y no existen. Entonces me parece que hay que hay que ver si de veras es una alternativa a mí me parece que sí a mí no me parece insegura me parece muy segura y soy una mujer que anda por ahí diariamente la recorro de punta a punta y me parece que es segura, excepto por los coches que se ponen encima de la ciclovía y no la respetan. Me parece que es muy importante cuando hablemos de las vialidades que esto tiene que ver con ustedes planteaban en sus puntos que esta es la pirámide ustedes como bien decían hay que priorizar a las personas adultas mayores, hay que priorizar a las personas con discapacidad y en segundo lugar, a los y las y los ciclistas porque lo que están planteando de fondo en su en su decálogo es que solamente se priorice a los vehículos y que la ciclovía le estorba a los vehículos me parece que hay que reflexionar sobre esto que ustedes están planteando y miren pues la verdad ya les he comentado en otra en otros espacios yo voy desde el centro de Tlaquepaque tomó esa ciclovía luego bajo por cuitláhuac tomo avenida La Paz que tiene ciclovía luego colonias después avenida México y luego bajo por Rubén Darío hasta llegar a mi casa que está al lado de plaza patria, la ciclovía de avenida México hablando de la continuidad va a terminar hasta el periférico o sea Por Primera Vez estamos consiguiendo que haya una verdadera red de ciclovías una red que como el tejido social no se entrelaza y nos hace relacionarnos de manera más humana y cercana, muchísimas gracias.

Yo quiero agregar algo, en este caso en su decálogo mencionan que no tiene conectividad pues yo le quiero decir que esta ciclovía cubre de manera irreemplazable cualquier otra ciclovía por como ya lo mencionó el y si te conecta con el centro de Tlaquepaque además con otros centros de pues locales de comercio, también dicen que esa ciclovía exclusiva pues yo digo que bueno en ese caso no es exclusiva en ningún lado dice que la ciclovía la es restrictiva para cualquier tipo de sector de la población, todo mundo la puede utilizar y el 98% de las personas pueden hacer.

Muchas gracias, para réplica tiene hasta 4 minutos del equipo que está por el no a la permanencia de esta ciclovía.

Sí muchas gracias, tomando en cuenta la jerarquía de individuos tenemos aquí este ejercicio y eso aquí por eso que nos permitimos a decir que está mal planeada la ciclovía una silla de ruedas necesita 2.22 cm para hacer sus traslados, no lo puede hacer en las mesetas del camión no puede, no puede una persona en silla de ruedas ser he levantada por un camión con rampa para minusválidos, tiene 2.10 la meseta para para parada del camión minusválidos tiene uno 2.20 lo atropellaría o lo arrollaría. podemos decir que está mal

planeada la ciclovía, repetimos nuestra postura no es como automovilistas, yo soy ciclista, los invito a que vean desapasionadamente que la ciclovía no está bien planeada, en el tramo de fórum no hay este no está, no hay bolardos no han cambiado los radios de giro de las de las de las calles, no han hecho las islas de refugio, está mal planeada esta ciclovía no es segura, la traslado igualmente todos los días y no tenemos seguridad efectivamente, se estacionan vehículos de reparto, pero porque la dentro de la mala planeación no se les dio espacio para carga y descarga, deteniendo en el centro universitario con 30,000 estudiantes, no hay una zona para ascenso y descenso de estudiantes, por eso nos permitimos decir que está mal planeada esta ciclovía, muchas gracias.

De hecho se ha dejado de contemplar la seguridad primordial que es la de protección civil y bomberos, hay muchos nuevos giros de bares cantinas y sobre todo donde mucha gente se concentra a una sana diversión o a espacios para ir a comprar algún objeto pero son lugares que necesitan seguridad en caso de algún incendio no hay un lugar donde una pipa o un equipo de protección civil haga su ascenso a a el uso de sus de sus mangueras todas, las llaves siamesas están en un lugar diario apuntando hacia bulevar y no se ha respetado esa normatividad que protección civil necesita, también este las islas donde están las bicicletas están algunas debajo de la banqueta y otras arriba no sea de decretado si deben de ir abajo o arriba de la zona para estacionar o caminar, necesitamos señor gobernador que haga una planeación de que toda la infraestructura, vaya desde las banquetas seguras las rampas y sobre todo donde se respete que protección civil y bomberos tenga su espacio para trabajar y de que la gente tenga su espacio para transitar y sobre todo que existan las medidas adecuadas para solucionar el flujo vehicular, el de las ciclovías y el de las personas todos en un mismo carril.

Yo les pregunto ustedes, ¿el día de hoy en este canal, se vinieron en bicicleta?, ¿se van a ir en bicicleta?, ¿tú te vas a ir hasta tu lugar en bicicleta?, ¿tú Jesús usas la bicicleta? Motorizada, tú no usas bicicleta, tú no sabes la cantidad de estudiantes que usan la bicicleta.

Muchas gracias, por esta intervención hemos recorrido en este ejercicio desde la argumentación con sus respectivas réplicas la propuesta de solución y sus réplicas y vamos a la parte final de este de esta mesa de deliberación y que son las conclusiones cada equipo tendrá 5 minutos para las mismas y voy a comenzar con el equipo que está por el sí a la permanencia de esta ciclovía.

Bien para comenzar y me parece que el planteamiento que están haciendo es más bien sobre la planeación de las ciclovías, habría que considerar que debido a su oposición y a que incluso se pusieron tachuelas y clavos en las ciclovías para que la gente no transitara, pues sí eso ocasionó que se parara la obra porque está inconclusa y eso puede generar lo que ustedes están planteando que no está terminada y no está bien hecha. Yo les invitaría que si esa es su preocupación cambien la pregunta, yo sé que ya no se puede, pero la pregunta entonces debe haber sido ¿debe planearse mejor la ciclovía? en vez de decir debe o no permanecer. Me parece que son 2 planteamientos muy distintos y también les invito a la conciencia de que están provocando que se gaste 1,700,000 pesos, casi 2,000,000 de pesos en esta consulta, que es un gasto de verdad que varias instituciones públicas dedican al año, me parece muy muy fuerte que hayan promovido una ciclovía con este gasto, 49 personas no representan a la totalidad de la ciudad. La ciclovía de Marcelino García Barragán es parte de una red de ciclovías para toda la zona metropolitana y por eso agradezco que esta consulta incluye a toda la ciudad porque no es un problema de la zona, las ciclovías conectan a toda la ciudad y sí señor Francisco yo me muevo desde el centro de Tlaquepaque llegué aquí en bicicleta, hice algunos viajes eh mixtos, doblé mi bicicleta para poder llegar y efectivamente la uso a estas distancias y voy a regresar a mi casa en bicicleta, muchísimas gracias por la observación, bien también hay que considerar que

el 70% , 73% de las personas a las que se les ha preguntado en varios países si usarían la bicicleta si hubiera buenas vías adecuadas seguras como me parece a mí que es Marcelino García Barragán que podría mejorarse por supuesto que se puede mejorar estoy de acuerdo con usted y creo que hay que apostar para que se mejore por ahí tendríamos que trabajar conjuntamente su parte y la nuestra para que esa ciclovía quede con la mejor calidad de la mayor seguridad y bueno, pues estas personas dicen que si les dieran más opciones se bajarían del coche para poder usar la ciclovía y bien me parece que también respecto al gobierno pues aquí no estamos representando al gobierno, pero efectivamente estamos yo estoy de acuerdo con ustedes yo uso el rack de la del trolebús y me parece maravilloso desgraciadamente tendría que todos los autobuses tener rack para que nos puedan permitir la multi modalidad en el caso mío yo siempre estoy con la multi modalidad porque tengo una bicicleta plegable pero no es el caso de otras personas, les he dado la palabra a chuy para seguir.

Muchas gracias, a Luis, bueno pues contestarle que yo sí me vine en bicicleta y además trae parrillita si quiera le doy un raid de regreso a su casa para irnos juntos y bueno primero quiero mostrarles una imagen este que me parece muy interesante y que me gustaría compartir bueno estos Marcelino García Barragán antes de que se construyera la ciclovía y bueno pues está muy interesante porque bueno pues era un gran estacionamiento ahí se ve lleno de carros y abajo ahí se ve un ciclista, entonces bueno pues yo quiero hacer una reflexión importante a todas las personas que nos están escuchando esta noche y también a los vecinos de Marcelino García Barragán y para ello necesito que me ayudes un momento con tu imaginación había un joven que se llamaba Marcelino este joven en alguna ocasión fue él tenía algunos problemas de sobrepeso este sobrepeso bueno le empezó a traer problemas en su vida diaria en su vida cotidiana y en algún momento le trajo tales graves problemas de sobrepeso que tuvo problemas cardiorrespiratorios y terminó casi con un pre infarto y tuvo que ir al médico a ver qué le estaba pasando cuando llega con el médico en el pre infarto el médico le dice yo tengo la solución para ti y la solución que tengo para ti, es que te voy a recetar pantalones más grandes, suena ridículo no sí nosotros también pensamos ridículo, pero es que esta ciudad pues también al igual que el joven Marcelino también está enferma y tiene sobrepeso porque comió muchos carros y comió muchos vehículos, ya nos dijeron que cerca de 400 vehículos se alimenta esta ciudad al día, en bueno entonces sería ridículo pensar que lo que tenemos que hacer es calles más grandes como darle pantalones más grandes al joven Marcelino lo que tenemos que hacer con esta ciudad es poner la dieta y lo que tenemos que hacer con el joven Marcelino es que también se ponga a dieta por eso una buena dieta para esta ciudad tal vez sería que promovamos el uso de las ciclovías, que promovamos el transporte público colectivo, que promovamos otros tipos de otras alternativas de movilidad, por eso yo le quiero decir a toda la gente que nos está escuchando esta noche y a todas aquellas personas a que le comentes a a más personas que va a ver un ejercicio de participación este 9 de Julio y si tú nos ayudas con tu voto y vas y participas y quieres a tu ciudad pues vaya si botes y digas sí a la ciclovía, yo estoy seguro que con tu ayuda vamos a ganar y va a ganar la ciudad de Guadalajara, muchas gracias por escucharnos y por haber compartido esta noche con nosotros.

Bueno yo creo que también el tema de esta ciclovía implica la interconectividad o sea estamos empezando a tener una ciudad distinta a una ciudad más amable una ciudad donde las personas se pueden mover en bici de manera segura vamos dándole la oportunidad a la ciudad para que tenga esta esta red de ciclovías adecuada de tal forma que la gente se anime a dejar sus coches para subirse a la bicicleta y moverse en la ciudad como ya lo estamos haciendo muchas personas, gracias.

Muchas gracias al equipo que está por el sí a la permanencia de esta ciclovía vamos ahora con el equipo que está por el no a la permanencia de la misma tienen 5 minutos para las conclusiones.

Muchas gracias, contestando un poco al dinero que se gastó en la consulta y por qué se promovió, se promovió por el desinterés de las autoridades, no fuimos escuchados, a volvemos a nombrar al señor Felipe Reyes que no ha estado presente el flamante director de movilidad no motorizada, que se presentó un día derribar un puente sin poner las debidas precauciones para el alumnado. Estamos de acuerdo de la zona 30, estamos de acuerdo en que se derribe el puente, pedimos en su momento que se derribara el puente en periodo vacacional, faltaban 15 días, le pedimos que pusiera los topes que pusieran los semáforos nada más el señor se retiró y nos echó la culpa de que no lo no lo permitimos derribarlo. Hubo estudiantes compañeros de ustedes que subieron al puente para que no se los derribaran, sí, hay vídeos de canal de la competencia, que estuvieron presentes, por eso fue única salida legal que nosotros encontramos como vecinos además la más demócrata pudimos haber buscado algunas otras instancias pero quisimos darle una un ejemplo a la autoridad quisimos buscar algo democrático estamos aquí dos posturas, invitando a la gente a que vote y que ellos sean los que decidan. Contestando un poco Jesús, qué raro yo tengo la misma imagen hoy de antes de la ciclovía y no hay vehículos estacionados, la imagen que tú observas y que y que siempre ha siempre has observando los ciclistas efectivamente es un es un restaurante un restaurante de mariscos que siempre ha cometió el error y hasta la fecha sigue teniendo vehículos estacionados de hecho ya atropellaron hace 15 días a su aparta lugares por la misma situación es un es un hecho ajeno, pero Kevin, señora Alice, si ustedes somos vecinos recordarán que desde el 2011 se retiró el estacionamiento por bulevar la que por el bulevar de Marcelino García Barragán entonces la la imagen que tú muestras es un hecho aislado en cualquier página de Google si ustedes teclean agosto 2016, verán que no hay vehículos estacionados, muchas gracias.

De alguna manera este, la vialidad de Marcelino García barragán, tenía ese helado lado pegado a las aceras para estacionarse de alguna manera esa fue su diseño originalmente, después se retiran los vehículos para dar paso a través del margen de la necesidad, de alguna manera yo te pregunto, yo le pregunto, mi colonia está así, el 80% son personas así, las voy a mandar a una bicicleta para que no usen el carro para llegar al médico una emergencia ,le voy a decir a su hijo trepan a la parrilla de la bicicleta para que la lleves, verdad que no y la mayoría como digo, aunque te de risa, es cierto dicen que deben de tener respeto y ustedes son los que no lo están llevando a cabo no sé por qué el moderador no les ha llamado la atención, desde hace rato que se están burlando de nuestros comentar qué caso tiene entonces están aquí si ustedes están seguro están seguros que no se va a quitar la ciclovía entonces es un dinero tirado a la basura como tú dijiste como ustedes dijeron el que no se nos escuche democráticamente que es a través yo le pregunto la UDG a ti, a la feu, que te sientes con el poder de los estudiantes los vas a va a decir que vayan libremente, como yo sé yo también anduve como tú también en la política y sé cómo se mueve el estudiantado sé cómo se manejan ahí adentro entonces va a ser una libertad así como los invitaste a la rodada van a ir casilla por casilla es mi pregunta, no estoy atacando, simplemente estoy defendiendo lo que nosotros queremos, que sea democrático y que realmente se nos escuche como ciudadanos, que no se nos impongan nada, más como dice redes de conectividad pero esa conectividad no existe el día de hoy porque no hablan de los bares que se encuentran en la pila seca que obstruyen las banquetas porque nada más nosotros las 12 colonias somos las que estamos siendo las agresoras hacia ustedes

tantos bebederos así yo les digo donde se van tus estudiantes y que están lejos del reglamento porque no debe de haber cervecerías cerca.

Anexo 4. Tabla de narrativas por categoría.

Conflicto					
Notas de medios		*Mesa de dialogo*		*Debate*	
En contra	*A favor*	*En contra*	*A favor*	*En contra*	*A favor*
Esta ciclovía jamás tuvo una consulta… es muy peligrosa para ciclistas, peatones y automovilistas… estamos en contra de esta ciclovía mal planeada… pedimos que esta ciclovía se retire." (Francisco Sahagún, vecino de la Col. Olímpica).	*La infraestructura ciclista en el Boulevard Marcelino García Barragán, así como todo el Programa Metropolitano de Vías Ciclistas (Provici) deben retomarse hasta concluirse.*	*"[…] en colonias es gente mayor que no usar la bici […] puede haber una cultura desde niños […] pero no en una vialidades que ya están establecidas y hechas ya de hace muchos años."*	*"Es importante repensar la movilidad de la ciudad… incluir una ciclovía es un primer paso… muy importante si no transformamos la movilidad de esta ciudad muy difícilmente vamos a poder crecer como sociedad."*	*"Esta ciclovía está muy mal planeada por el director de movilidad no motorizada Felipe Reyes."*	*"Esta ciclovía es el esfuerzo de una larga lucha ciudadana... no es por la bondad del gobierno en turno."*

“Esto se politizó. No tiene por qué entrar (Enrique) Alfaro. No tienen por qué entrar los partidos. Esto tienen que resolverlo los puros habitantes de las doce colonias.”	*"En este caso la ciclovía de Bulevar es la que nos permite muchos trayectos que nos conecta con Tlaquepaque y con muchos focos de atracción como los centros universitarios, no queremos que se vaya a quitar, queremos hacer notar que es muy funcional para nosotros, Es (para) darnos a conocer como ciclistas y que tenemos la necesidad de movernos con seguridad en las calles, realmente la infraestructura ciclista que nos propina esta garantía de sobrevivir o mantenernos a salvo de los carros. Los datos duros nos explican que de acuerdo con aforos, antes de que se construyera la ciclovía circulaban a diario 500 ciclistas, después de que se construyó incrementó la cantidad de ciclistas a mil 700, esto con una*	*“Nosotros no estamos peleados con ustedes, lo que discutimos hoy tiene que ver con una mala planeación urbana.”*		*“Esto no tiene por qué resolverlo el gobierno... nosotros no vamos a permitir que alguien más decida por nosotros el rumbo de esta ciudad.”*	

	actualización de hace dos meses".				
	"Ninguno de los instrumentos de participación social podrá utilizarse para disminuir o revocar el reconocimiento o ampliación de derechos humanos" / "Estamos en contra de la consulta popular, ya que su pregunta '¿debe permanecer la ciclovía o no?' significa una disminución de un derecho humano como lo es la movilidad", / "Lo que nosotros estamos haciendo es impugnar la convocatoria	*"La única opción que tuvimos fue la consulta ciudadana, puesto que no hubo respuesta de las autoridades."*			*"Invitamos a que participen en la consulta popular el próximo 9 de julio... para decidir si debe permanecer la ciclovía."*

	porque cae en periodo vacacional, Estudiantes del Tecnológico que es la Vocacional, el Politécnico, la (Preparatoria) 12, el CUCEI y los que van a hacer uso de las instalaciones deportivas, son cerca de 30 mil estudiantes y que utilizamos la ciclovía y no están contemplados para participar"				
	Las ciclovías no son una ocurrencia, sino una solución al problema de movilidad que se vive en la metrópoli, los habitantes de la zona tienen el derecho de dar su opinión y ser escuchados al momento de realizar un proyecto para que éste no sea autoritario."Pero por otro lado se están poniendo en contra con proyectos que no son una ocurrencia, es un tema que se ha trabajado durante muchos años, que es el cambiar el	*"Miren definitivamente… en la consulta ciudadana que es un instrumento de participación de los ciudadanos el cual debemos ser escuchados…"*		*"Es la primera consulta ciudadana en la historia de Jalisco... debemos ser escuchados y tomados en cuenta por nuestras autoridades."*	

	paradigma de movilidad de la Ciudad" / "Es como querer consultar si alguien debe tener derecho a la Educación o a la Salud. Llevar a consulta una ciclovía es como llevar a consulta si se debe quitar una banqueta para hacer más carriles para carros, o hacer consultas para que se quiten calles". / " a favor de una consulta en la que no sólo se incluya la participación de vecinos si no también de aquellos que hacen uso de la vialidad. a favor de que existan mesas de diálogos para que se puedan explicar los beneficios y la necesidad de crear infraestructura para transporte no motorizado".				

"Vecinos que se oponían a ésta reunieron las 2 mil 628 firmas necesarias para realizar el ejercicio."	*"No hay argumentos técnicos para retirar [la] ciclovía… está diseñada para generar múltiples beneficios, para beneficiar a muchísimas personas." (Felipe Reyes, director de Movilidad no Motorizada del IMTJ).*	*"También estamos de acuerdo que usen la bicicleta pero en lugares adecuados […] esta ciclovía ha causado muchos accidentes […] está promoviendo que se contamine más la ciudad por tanto tráfico […] ¿eso es seguridad para ustedes? […] esta ciclovía no sé la insistencia de ustedes […] estamos 50,000 personas habitantes de estas colonias que no las queremos […] por tanto problema que están causando."*	*"Vivimos en una ciudad con conflictos y graves problemas… 300 carros o más al día al parque vehicular… las calles no van a dar abasto."*	*"Estamos cansados del tráfico... de la contaminación y del transporte público deficiente." / "Nuestra calidad de vida ha cambiado... tantos accidentes, choques y atropellados."*	
"Les faltó criterio... poner a consulta la infraestructura que resguarda y garantiza el derecho a moverse de forma segura."	*"Ciclistas rodarán a favor de la infraestructura ciclista… buscan concientizar… que la ciudad necesita más ciclovías, más banquetas, un transporte público de calidad y menos automóviles contaminando."*	*"Nosotros lo que estamos luchando aquí es porque esto que estamos discutiendo no tiene nada que ver con ustedes… sino con una mala planeación urbana."*		*"Nosotros somos la voz de nuestros vecinos que constantemente manifiestan su inconformidad."*	*"Queremos una ciudad más humana, incluyente y con aire más limpio."*

	"Exigimos al Gobernador que se reanude y se concluya la ciclovía... que se ejerza la totalidad de los 49 millones de pesos presupuestados."	*"Pedimos hace mucho… retirar el transporte de carga… pedimos agentes viales… y no lo hicieron."*		*"Pedimos banquetas amplias y seguras para nuestros adultos mayores."*	*"Exijo y propongo que haya educación vial integrada en todos los niveles."*
"La ciclovía no garantiza la seguridad… es nula la presencia de la Secretaría de Movilidad para poner orden."	*"Estamos en contra de la consulta popular, ya que su pregunta '¿debe permanecer la ciclovía o no?' significa una disminución de un derecho humano."*	*"Esta ciclovía definitivamente es muy peligrosa para los estudiantes, peatones, ciclistas y automovilistas." / "[…] imagínense cruzarse por la calle por la avenida Marcelino García Barragán con tanto tráfico que está causando esta ciclovía, que volvemos a lo mismo, cruzar una persona por la calle habría más accidentes definitivamente […] es imposible cruzar a pie esa avenida."*		*"Decimos no a la ciclovía mal planeada."*	*"Es absurdo decir que no está bien planeada, tiene fundamentos técnicos y sociales."*
"La mayoría… son personas de la tercera edad que no utilizarán la ciclovía"	*"El tema de las ciclovías ni siquiera debe estar a discusión... quien nunca ha usado una bicicleta está en su derecho de decir que*	*"Son colonias viejas… la mayoría de las personas son de 80 a 90 años… ellos no pueden usar bicicleta."*		*"No nomás para unos cuantos... el 57% utiliza transporte urbano y sólo el 2% bicicleta."*	

	no quiere una ciclovía."				
	"Les faltó criterio... se escudaron incontables veces en que el resultado de la consulta no era vinculante."	*"No hubo acercamiento con SEMOV… no vemos autoridades de vialidad… no va a servir que tengamos buenas intenciones si no hay quien actúe."*		*"Nosotros no fuimos escuchados... fue el único camino legal que encontramos." / "Les invito a la conciencia de que están provocando que se gaste casi dos millones de pesos en esta consulta."*	
"Esta ciclovía no se construyó ni se planeó como se debería haber hecho... existen otras muchas opciones."	*"Quienes se oponen… no están bien informados sobre los beneficios… no sólo los autos particulares tienen derecho a usar las calles… la ciclovía debe salir adelante."*	*"Vemos con preocupación… los ciclistas se empoderaron malamente… antes todos respetaban la vialidad."*		*"Nuestra cotidianidad ha cambiado... los choferes evitan pasar por la ciclovía."*	
	"Es una alternativa importante el voltear a ver ya no al vehículo automotor como la única fuente o posibilidad para podernos mover."	*"Nuestra postura es como ciudadanos, no como automovilistas, como algunos grupos ciclistas lo han querido manejar con ofensas: 'cochinitas, enlatados, flojos'."*		*"Las personas mayores en silla de ruedas corren peligro... se prioriza a los ciclistas sobre nosotros."*	

Luego de votarse en contra el exhorto propuesto por la diputada Claudia Delgadillo para realizar una consulta respecto a la obra, algunos vecinos comentaron que continuarían las manifestaciones y buscarían la forma de que se aplique una votación.	*"Ganó el 'sí' y los puso eufóricos… los ciclistas exigieron que se modifique la ley para que ninguna consulta vuelva a comprometer derechos."*	*"¿Por qué no mover la ciclovía?… nosotros vivimos el problema real… ustedes no viven aquí."*		*"Esta ciclovía no fue socializada... nosotros representamos a 12 colonias."*	*"Representamos una lucha ciudadana por la movilidad."*
"La consulta popular... se contaminó con la presencia de políticos"	*"La ciudad se diseñó pensando en los autos… la ciclovía ofrece una nueva oportunidad… beneficiará a 30 mil estudiantes… los conflictos viales no los genera la cicloruta, sino las obras de la L3."*	*"La ciclovía no es una ocurrencia… es una lucha de muchos años de muchas personas y colectivos."*			*"Es un esfuerzo de muchos ciudadanos." / "49 personas no representan a la totalidad de la ciudad."*
	"Faltó balizamiento y señalética… la ciclovía quedó terminada al 95%."	*"Esta ciclovía está hecha a destiempo… se basa en un plan de movilidad del 2008 que hoy es obsoleto."*		*"Está muy mal planeada... sin estudio de impacto, ni socialización."*	*"Está conectada con centros universitarios y comercios... tiene fundamentos técnicos."*
	"Cerca de 3 mil ciclistas… rodaron rumbo a la ciclovía para emitir su voto."	*"Nos reunimos, promovimos este ejercicio… porque no fuimos escuchados."*		*"Nosotros representamos a los vecinos inconformes."*	*"Hemos luchado por años por una ciudad más humana."*

	“A las urnas acudieron el Secretario de Desarrollo… el Rector de la UdeG… y vecinos que reclamaron su presencia por apoyar la ciclovía.”	*“Ustedes viven cómodamente… nosotros los que estamos en las colonias vivimos el problema real.”*		*“Ustedes se burlan... no hay respeto.”*	*“Ustedes priorizan a los coches, nosotros a las personas.”*
	“Los emecistas Alejandro Hermosillo y Hugo Luna... también sumaron su aval a la vía ciclista.”		*“Esto no es por la bondad del gobierno… sino por la lucha ciudadana.”*	*"El director de movilidad impuso la ciclovía.”*	*“Esto no es por la bondad del gobierno en turno.”*
“Los proveedores de gas y recolección de basura sufren para hacer su labor: o se suben a la ciclovía o bloquean el carril.”	*“La ciclovía... generó controversia porque se enfrentó a la oposición de vecinos y tuvo apoyo de usuarios y colectivos ciclistas.”*		*“El principal problema… es que esta ciudad se pensó para los carros y no para las personas.”*	*“Tenemos tráfico y un transporte deficiente.”*	*“Tenemos más contaminación, accidentes y estrés.”*
	“El Instituto Electoral y de Participación Ciudadana... reveló que de 22 mil 142 personas que participaron...”		*“Estamos aquí discutiendo para encontrar puntos de acuerdo y construir una mejor ciudad.”*	*“No se hizo socialización ni estudio de impacto.”*	*“Esta ciclovía es producto de años de activismo ciudadano.”*
“La ciclovía le facilita el trabajo a los motoladrones.”	*“Estamos en contra de la consulta... significa una disminución de un derecho humano como lo es la movilidad.”*	*“Nosotros nos vimos en la necesidad de poner botes con escombro para regular el tráfico.”*			*“Se pusieron tachuelas y clavos en las ciclovías para que la gente no transitara.”*

“Nos transformó la manera de vivir… está generando contaminación, saturación vial… no estamos en contra	*“El Observatorio Ciudadano de Movilidad... condenó que el IEPC sólo se limitó a aceptar la solicitud de consulta ciudadana.”*	*“Nosotros sí vamos a hacer esta consulta casa por casa… vamos a quitar esta ciclovía.”*		*“No estamos en contra de las ciclovías, sino de la mala planeación.”*	*“Algunos vecinos incluso agredieron la infraestructura.”*
	“Aunque el ejercicio no era vinculante, el gobernador instruyó a que se finalice la ciclovía a partir de hoy.”	*“Ustedes defienden el derecho a la movilidad, nosotros el derecho a la tranquilidad… no hay un grupo que tenga la razón.”*		*“Se han atropellado adultos mayores... estudiantes invaden áreas.”*	*“Los autos se estacionan sobre la ciclovía.”*

Conflicto territorial					
Notas de medios		Mesa de dialogo		Debate	
En contra	A favor	En contra	A favor	En contra	A favor

“Considero que esta ciclovía no se construyó ni se planeó como se debería...”	"desde noviembre que se inició la construcción de la senda, que actualmente comprende una longitud de 3.5 kilómetros en cada uno de los sentidos de la arteria, la afluencia de ciclistas se triplicó, pasando de 500 a mil 600 hasta abril de este año" / "la obra inconclusa pone en riesgo la vida de los ciclistas, ya que la falta de infraestructura que no garantiza distancias de seguridad incrementó los decesos en un 35 por ciento en el 2016, en comparación con el año anterior" / "Venimos exhortando al Gobernador Aristóteles Sandoval a que termine de construir la ciclovía de Marcelino García Barragán que tiene un proceso del 75 por ciento de avance y también para que se continúen con todos	“...no estamos en contra de la ciclovía, somos vecinos... es una infraestructura hecha a destiempo.”	“...es un primer paso... si no transformamos la movilidad de esta ciudad muy difícilmente vamos a poder crecer como sociedad.”	Esta ciclovía […] está muy mal planeada, muy mal planeada por el director de movilidad no motorizada Felipe Reyes. […] está afectando a 12 colonias, estas 12 colonias deben de salir a votar este próximo 9 de Julio.”	“Esta ciclovía es el esfuerzo de una larga lucha ciudadana… no es por la bondad del gobierno en turno.”

	los planes, con todas las ciclovías y con todos los senderos proyectados en Provici"				
	“La ciudad es de todos y debe transformarse.” / “Debemos construir un nuevo modelo de transporte y mejores condiciones para la ciudad.”	“[…] cruzar una persona por la calle habría más accidentes definitivamente […] es imposible cruzar la pie, esa avenida, esta Marcelino García Barragán por eso.”	“Vivimos en una ciudad con conflictos y graves problemas, en una ciudad donde se incluyen 300 carros o más al día...” / “...tenemos que idear soluciones que nos permitan convivir, vehículos, transporte público, bicicleta.”	“Mi postura de no a la ciclovía es más que nada porque ha alterado la parte vehicular ocasionando más accidentes con nuestros adultos mayores […] tengo vecinos que han sido accidentada[s], que han sido atropelladas por los ciclistas ya que realmente no le bajan la velocidad.”	“Queremos una ciudad más humana, más incluyente, una ciudad con aire más limpio.”

“Nuestra calidad de vida ha cambiado, la cotidianidad... tantos accidentes, choques y atropellados.” / “En cuanto se puso la ciclovía… la circulación… se colapsó… colas de hasta 30 minutos.”	“Guadalajara ocupa el lugar número 9 entre las ciudades con peor tráfico del mundo.”	“...las calles no van a dar abasto.” / “...la ciudad está atiborrada de tráfico y no se puede transitar por ninguna parte.”		“El tráfico se nos viene por Marcelino García Barragán y tenemos más contaminación.”	“Diariamente entran 400 nuevos coches a Guadalajara… saturando el tráfico.”
	“Mueren 700 personas al año por contaminación, el 70% por emisiones de autos.” / “La ciclovía... ayudará a reducir las emisiones y mejorar el aire.” / “Yo estoy a favor y ya. Se supone que debemos apostar por un sistema de transporte no motorizado para no contaminar más… [quienes se oponen]… es porque su egoísmo les hace decir una sarta de tonterías.” / “No le veo el problema, ¿qué no quieren menos contaminación? Es apostarle a una vida saludable… Los vecinos… no tienen argumentos válidos para mí…” / “Está cabrón que se	“...nos molesta el ruido que ocasionan los vehículos... la ciudad está llena de vehículos... también nos molesta la contaminación que esta genera.”		“Tenemos más contaminación de smog y sonora.”	“Mueren 700 personas al año por contaminación… el 70% relacionada con autos.”

	quieran oponer a una infraestructura que apoya la no contaminación… Dicen… que se provoca más tráfico y no, éste ya existía antes de la ciclovía.”				
	“Este tipo de temas que tienen que ver con la movilidad no deberían ponerse bajo el escrutinio de una consulta pública, pues son temas de derechos humanos.” / “Exigimos reformar la ley para que ninguna consulta comprometa los derechos.” / “Mucha gente ve a las ciclovías como una amenaza… no ven la oportunidad de un carril exclusivo, de un carril rápido… las personas que viven muy cerca… pueden agarrar la bicicleta fácilmente… y quitan	“...la consulta ciudadana es un instrumento de participación de los ciudadanos el cual debemos ser escuchados.”	“...sabemos que ustedes quieren lo mismo, encontrar puntos de acuerdo y puntos en común para que esta ciudad le vaya mejor.” /	“Promovimos esta consulta para ser escuchados.”	“Esta ciclovía es resultado de una larga lucha ciudadana.”

	automóviles del arroyo vehicular.”				
"No a la ciclovía por el gran caos.”	“Aprobar la ciclovía es una medida saludable... impulsa la movilidad no motorizada.” / "deben comprender que la ciudad es de todos.”	“[…] esta vialidad, esta ciclovía no tiene continuidad, no les beneficia a nadie, no beneficia a los ciclistas y perjudica peatones, perjudica a automovilistas, perjudica a las personas que viven ahí […] con inseguridad, robos a carros estacionados […] celulares, carteras […].”	“...la vía pública no es exclusiva de los vecinos... es de todos los que transitan por ahí.”	“Las banquetas son inseguras, no hay rampas, ni espacio para personas mayores.” / “Sería ridículo… darle ‘pantalones más grandes’ a alguien con sobrepeso; lo que necesita es dieta… esta ciudad… comió muchos carros… una buena dieta es promover ciclovías y transporte público.”	“Queremos niños jugando en la calle… una calle donde se pueda caminar.”
Lo que nosotros vamos a proponer es que nos retiren la parte derecha o izquierda, la que nosotros veamos de la ciclovía, que nos dejen simplemente una”	“La ciclovía se extiende a lo largo de 3.5 km... quedó terminada al 95%.” / “Faltó balizamiento y señalética.” / “Los ciclistas buscan concientizar… de que la ciudad… necesita	“...es una infraestructura hecha a destiempo... basada en un plan de movilidad del 2008...” / “...faltan radios de giro, islas de protección	“Necesitamos mucha señalética que brinde seguridad para ciclistas y peatones… [interconexión] entre la ciclovía de Marcelino García	“No hay zonas para ascenso y descenso, ni espacio para carga y descarga.”	“Está conectada con centros universitarios, comerciales y deportivos.”

	más ciclovías, más banquetas, un transporte público de calidad y menos automóviles contaminando.”	ciclista, zonas de ascenso y descenso.”	Barragán y la de La Paz… para que sean 12 km de ciclovías.”		
	“Debemos apostar a la movilidad no motorizada.” / “Menos autos, más bicicletas, un mejor medio ambiente.” / “Digan lo que digan, se necesita. Porque hay malas condiciones de tránsito y no contamina… para eso está la bicicleta.”	Mis compañeros se han dirigido a ustedes con respeto […] nosotros vivimos en estas colonias […] la mayoría son gente adulta, que nos transformó nuestra manera de vivir completamente, de tal forma de que nos está generando contaminación, de un punto a otro tardamos bastante […].”	“...la movilidad sustentable y no contamine... en esta lucha estamos todos.”	“Reiteradamente hemos dicho nosotros que no estamos en contra de las ciclovías […] estamos en contra de la mala planeación, de la mala información, de no haber sido socializada esta obra, [pues] desde que se nos impuso la ciclovía […] nuestra calidad de vida ha cambiado […] tantos accidentes, choques y atropellados […] más contaminación de smog y sonora […] corren grave peligro al […] subir y bajar del camión […].”	“Nos quedan tres años para bajar las emisiones de CO_2… necesitamos más bicicletas y menos autos.”

“Aquí simplemente vinieron a quitarle un carril a cada lado, dejando dos carriles centrales, de lo cual uno se usa para el transporte público, y ya es muy molesto incluso para los mismos del transporte público, el que tengan que estar parándose en un lugar donde hicieron la ciclovía que cruza y topa con la ciudadanía”	“Toda persona tiene derecho a la movilidad.”	“Tres preguntas al aire: con esta ciclovía ¿cómo solucionar el libre paso de un vehículo de emergencia como una ambulancia o una patrulla? […] ¿cómo solucionar el problema de subir y dejar pasaje así como carga y descarga con esta ciclovía? […] ¿cómo solucionar las fallas en el transporte público por el cambio de derrotero […] y la nula presencia de SEMOV?”	“...una ciudad sin movilidad no funciona... es importante repensar la movilidad.” / “...queremos que cada quien pueda elegir la manera de moverse que desee.”	“No es la bicicleta el medio para quien viene de zonas lejanas, como Jauja o Tateposco.”	“El 50% de los estudiantes usaría la bicicleta si hubiera condiciones seguras."
	“Tenemos que idear soluciones que nos permitan convivir vehículos, transporte público y bicicletas.”		“...necesitamos cierta seguridad en las calles...” / “...es una alta necesidad querer terminar la ciclovía...”	“Necesitamos educación vial… señalética y agentes de tránsito.” / “Pedimos banquetas amplias, vialidades seguras, respeto a personas mayores.”	
“Obras que se realizan sin planeación… se convierten en un caos vial.”	“Exigimos la continuación del programa Provici (Programa Metropolitano de Vías Ciclistas).” / “El diputado... exhortó a concluir la ciclovía en	“...basada en un plan de movilidad del 2008...”	“...se encuentra plasmada en el plan estatal de desarrollo, el plan maestro de movilidad no motorizada y el programa	“Cito el plan de movilidad 2008, que recomienda buscar vías alternas.”	“Esa planeación se actualizó con el plan Probici.”

	la Avenida Marcelino García Barragán.”		metropolitano de vías ciclistas.”		
“Considero que esta ciclovía no se planeó como se debería.”	“Se debe fortalecer el derecho al uso de las ciclovías.”	“...mala planeación urbana... no se tomaron las decisiones correctas...” / “...la ciclovía no está bien planeada, faltan elementos de seguridad.”	“Imaginen la ciudad que queremos: banquetas amplias… menos tráfico… menos enfermedades… di que sí a la ciclovía por una mejor Guadalajara.”	“Esta ciclovía está mal planeada, no hubo socialización ni estudios de impacto.”	“La ciclovía tiene fundamentos técnicos, sociales, legales y ambientales.”
	“El Estado debe garantizar este derecho bajo un sistema integral de calidad.” / “El IEPC debe reformarse para que no se pongan a consulta los derechos humanos.”	“...falta de presencia de SEMOV.”	“...esto tiene que ver con una mala organización de la ciudad... un transporte público ineficiente...”	“[…] el reglamento de imagen urbana […] establece […] evitar alteraciones en dimensiones […] que es lo que actualmente sucede en Marcelino García Barragán: fue alterada en todo su espacio, en toda su movilidad y es una de las avenidas que fue diseñada para […] una vía rápida, los invitamos al 9 de Julio a votar.”	“Pedimos que el gobernador concluya la ciclovía… y no reduzca el presupuesto del programa metropolitano.”
“Que se coloque en avenida Revolución.”	“La ciudad debe transformarse... aprobar la ciclovía es una medida sana.”		“...una pieza estratégica de un plan maestro de movilidad urbana...” / “...representa una oportunidad de transformar la ciudad hacia un futuro sustentable.”	“[…] se tendrán que activar calles secundarias […] Pero Bulevar no es la adecuada.	“Por primera vez estamos consiguiendo una red de ciclovías que se entrelaza como el tejido social.”

“Varias colonias no están conformes con la construcción de la ciclovía… si resulta que ellos están de acuerdo con la construcción de la ciclovía, que se continúe con la construcción, pero si no, que se retire esa ciclovía que abarca desde la Plaza de la Bandera hasta la Avenida Niños Héroes”	“Colectivos ciclistas exigieron modificaciones legales... para evitar vulnerar derechos.”	“...no fuimos escuchados... tuvimos que promover la consulta ciudadana.” / “...vamos a quitar esta ciclovía.”		“No nos oponemos a las ciclovías, sino a la mala planeación.”	“Se pusieron tachuelas y clavos en la ciclovía para que la gente no transitara.”
	“Impulsar la movilidad no motorizada es apostar por un modelo sostenible.”		“...una red bien pensada de ciclovías junto al tren ligero puede contribuir en gran medida...” / “...movilidad sustentable que no contamine.” / “Gracias a la ciclovía… puedo recorrer desde Tlaquepaque hasta Plaza Patria… por una red… conectada… hemos estado trabajando para que haya una ciudad incluyente, más humana, con aire más limpio… donde todos los		“Por cada peso invertido en ciclovías, se ahorran tres en salud… menos contaminación, más calidad de vida.”

			medios de transporte tengan cabida, no solamente el automóvil.”		
“Vecinos reunieron las 2,628 firmas necesarias para realizar la consulta.” / / “Las colonias afectadas... son Atlas, Olímpica, Unidad Modelo, San Carlos.”	“No se retrocederá ni un centímetro… [la ciclovía y] toda la infraestructura de movilidad no motorizada, llegaron para quedarse.” (Aristóteles Sandoval, gobernador)	“...vivimos aquí, somos vecinos, esta es nuestra zona.” / “...en esta demarcación territorial que afecta la ciclovía...”	“Coincidimos… en que hace falta educación y vigilancia vial… creemos que las ciclovías pueden ayudar a que no vuelva a pasar [la muerte de ciclistas].”	“Esta obra afecta a 12 colonias… somos la voz de nuestros vecinos.”	“La ciclovía conecta toda la ciudad, no solo un barrio.”
	“Se enfrentó a la oposición de vecinos y tuvo apoyo de usuarios y colectivos ciclistas.”	“...ustedes no viven en el problema real.”	“...no estamos peleados con ustedes, es con un modelo de ciudad que vino a perjudicarnos a todos.”	“Los peatones y ciclistas corren riesgo por reducción de carriles.”	“Los autos se estacionan sobre la ciclovía.”
“La consulta se politizó... y generó congestionamiento en la zona.”		“...la reducción de un carril ha generado saturación e inseguridad.”	“...el tráfico nos afecta a todos...”	“El tráfico se duplicó por cerrar un carril a los autos.”	“El 20% del tráfico en horas pico se debe a traslados escolares… si logramos que se suban a la bici reduciremos el tráfico.”

“No estamos en contra de los ciclistas ni de la ciclovía… lo que queremos es mejor planeación para que convivan motociclistas, peatón y automovilista sin estorbarse.”	“Debe construirse un nuevo modelo de transporte y mejores condiciones para la ciudad.”	“...en la 40 nos cerraron un carril... el tráfico es imposible.”	“...esta vialidad es de jerarquía principal, es de todos y debemos aprender a convivir.”	“Fue alterada en toda su movilidad… era una vía rápida.”	“Antes era un gran estacionamiento; ahora es una vialidad viva.”
“Vecinos manifestaron su inconformidad... esta ciclovía afectó la vida diaria.”		“...50,000 personas de estas colonias no quieren la ciclovía... estamos perfectamente conscientes de eso.”		“Los vecinos están inconformes… fue una imposición.”	“Nosotros representamos a la ciudadanía que quiere moverse diferente.”

Derecho a la movilidad					
Notas de medios		Mesa de dialogo		Debate	
En contra	A favor	En contra	A favor	En contra	A favor
“A nosotros no nos toman parecer, ni nunca hacen estudios para ver si es viable o no, porque no nos los han enseñado. Los proyectos los deben hacer con documentos, con bases, con hechos, pero aquí tú puedes ver en las horas pico, pasan mil automóviles con dos o tres ciclistas”	“La mayoría de tapatíos que participaron en la primer consulta pública en la historia de Jalisco, avalaron la ciclovía de Bulevar Marcelino G. Barragán.”	“[…] no se están poniendo los derechos de nadie, pero aquí tengo unas fotos y ¿los derechos de esta gente? Son personas con discapacidades […] creemos que el bulevar por el aforo vehicular que tiene […] no es favorable […] debido al aforo	“...es un primer paso... incluir una ciclovía es un paso muy importante, si no transformamos la movilidad de esta ciudad muy difícilmente vamos a poder crecer como sociedad.” / “...es una pieza estratégica de un plan maestro de movilidad urbana... irreemplazable para	“Está muy mal planeada, afecta a 12 colonias.”	“La ciclovía de Marcelino García Barragán no es por la bondad del gobierno en turno, es el esfuerzo de una larga lucha ciudadana.”

		vehicular y a la zona comercial y de escuelas y de hospitales.”	proveer seguridad y conexión...”		
	“Cerca de 3 mil ciclistas... rodaron rumbo a la ciclovía de Marcelino García Barragán para emitir su voto.” / “Integrantes del colectivo #SíAlaCiclovía exigieron a los legisladores que se modifique la ley para que ninguna consulta vuelva a comprometer los derechos.” / “Frente al discurso de que ‘nadie usa’ la ciclovía… colectivos hicieron conteo: 1,421 ciclistas en un día (más de una persona por minuto).” / “Fue la ciclovía en Marcelino García Barragán y el programa MiBici lo que facilitó mi inicio en la bicicleta… decidí estar activo en		“...es una lucha de muchos años de muchas personas, que hoy ganaron tener la posibilidad de una nueva forma de moverse...” / “...muchos activistas le hemos jugado mucho al gobierno para que hagan estas ciclovías...” / “Si logramos que estudiantes se bajen del vehículo y se suban a la bicicleta vamos a reducir el tráfico en Marcelino García Barragán… haremos campaña de cultura vial… esto va a traer beneficios a todos.”		“He estado trabajando por años para que haya una ciudad más humana, más incluyente.” / “Somos más de 50 colectivos que hemos luchado por una mejor ciudad.” / “Imaginen la ciudad que queremos: una calle con banquetas amplias… niños jugando en la calle… menos tráfico… menos enfermedades… te invito a que salgas a la calle a votar este 9 de julio y que digas sí a la ciclovía por una mejor Guadalajara.”

	la lucha a favor de dicha infraestructura.”				
	"Debemos explicarle a la ciudadanía de la importancia de esto, así como tiene derecho el automovilista, el peatón tiende derecho a tener sus banquetas seguras, en buenas condiciones, el ciclista también tiene derecho a circular en el espacio pública de manera segura, eficiente, interconectada, el chiste es pensar en todos y no sólo en un medio de transporte"		“...lo que estamos discutiendo hoy tiene que ver con abrir un derecho humano para las personas...” / “...tenemos que encontrar nuevas alternativas de movilidad y esta es una opción... no podemos perder este derecho...”	“[…] todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona; nosotros como habitantes tenemos derecho a la libertad y seguridad la cual se ha visto modificada con la implementación de la ciclovía. […] el Plan de Movilidad 2008 […] señala que en vialidades con intensa actividad comercial […] es inconveniente un carril ciclista […] en estos casos se recomienda buscar una vía alterna para ubicar la infraestructura ciclista.”	“La movilidad es un derecho universal, no solo para que los coches transiten más rápido.” / “Los estudiantes tienen derecho a transitar seguros.”

“Nosotros no estamos en contra de los ciclistas, ni estamos en contra de la ciclovía, de hecho es una propuesta genial del Gobierno, (…) lo que queremos es que se haga una mejor planeación en la cual los motociclistas, el peatón y el automovilista convivan en el mismo sitio, sin que uno estorbe a otro y respetando totalmente uno con otro	“La ciudad es de todos y debe transformarse.” / “Aprobar la ciclovía es una medida sana, saludable... que impulsa todo tipo de movilidad no motorizada.”		“...la vía pública no es exclusiva de los vecinos, la vía pública es de todos y de todas...”		“Queremos una ciudad incluyente, una ciudad más humana.” / “La ciudad debe ser para todos, no solo para los autos.” / “Diariamente me traslado… a la Universidad de Guadalajara… usando la ciclovía… estudio Urbanismo… se necesitan ciclovías para mejorar la movilidad urbana.”
	“Este tipo de temas que tienen que ver con la movilidad no deberían ponerse bajo el escrutinio de una consulta pública, pues son temas de derechos humanos.” / “Las consultas no deben ser utilizadas con tintes electorales ni comprometer los derechos de las personas.” / “Con la infraestructura ciclista… ‘no se retrocederá ni un centímetro’… la ciclovía, igual que		“...se dio una oportunidad de abrir un derecho humano... que podamos utilizar otro medio de transporte...”		“La movilidad es un derecho universal.” / “La libertad y seguridad se han visto modificadas con la implementación de la ciclovía.”

	‘toda la infraestructura de movilidad no motorizada, llegaron para quedarse’… ejercicios de participación son loables, pero no deben afectar los derechos de los ciclistas.” (Gobernador Aristóteles Sandoval).				
	“El Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) reveló que... 17 mil 274 votaron a favor... 4 mil 868 en contra.”	“...el gran ausente en la mesa del diálogo ha sido el gobierno del estado...”	“...el gobierno también y muchos activistas hemos trabajado largamente para poder hacer esta ciclovía...”	“No fuimos escuchados por las autoridades.”	“Pedimos al gobernador que termine los 200 km de ciclovías y no reduzca el presupuesto del programa metropolitano.”
	“En la consulta pudieron participar ciudadanos de todas las edades, incluso niños.” / “Las ciclovías son utilizadas por jóvenes y adultos mayores; el 19% son personas de más de 50 años.”		“...lo único que queremos es que cada quien se pueda mover como guste... elegir la manera de moverse que desee.”	“Las personas mayores con andadera o silla de ruedas corren peligro.”	“Una ciudad donde todos los medios de transporte tengan cabida.”
“Se requieren programas de capacitación tanto con ciclistas como automovilistas.”	“Las ciclovías deben estar por donde pasan cosas… es el momento de repensar nuestra ciudad y su enfoque cochecéntrico… La ciclovía de MGB está en planes parciales	“...falta señalética, rampas, radios de giro, islas de protección...”	“...esta ciclovía es infraestructura, un servicio público que provoca beneficios... no se consulta si se pone alumbrado público.”	“No se hicieron estudios de suelo ni de impacto.”	“Está respaldada por el Plan Estatal de Desarrollo y el Programa Metropolitano de Vías Ciclistas.”

	del 2003… ya se consultaron y al ser aprobados son una asignatura pendiente.”				
	“El diputado Alejandro Hermosillo anunció una iniciativa que pretende reformar la Constitución del Estado para establecer la movilidad como un derecho humano.” / “El Artículo 387 del Código Electoral señala que los instrumentos de participación no pueden reducir derechos humanos.”		“...la ley de movilidad establece la prioridad de ciclistas sobre coches... el derecho a contar con ciclovías seguras e interconectadas.”	“Se viola el reglamento de imagen urbana del municipio.”	“La Ley de Movilidad prioriza a peatones y ciclistas sobre automóviles.”
	“Cerca de 3 mil ciclistas rodaron... para hacer valer su voz.”	“...el artículo 11 habla de libre tránsito sobre el territorio nacional, más no habla de exclusividad para ningún grupo.”			“Todo individuo tiene derecho a la vida, libertad y seguridad de su persona.” / “No estamos en contra del auto, queremos mejorar nuestra calidad de vida.”
	“Colectivos y vecinos exigieron reformar la ley para evitar consultas que comprometan derechos.”			“Queremos que se nos escuche democráticamente.”	
“Es importante reconocer lo que la ciudadanía opine.”	“Las ciclovías son alternativas para construir una ciudad		“...coincidimos con ustedes... es importante escucharnos y		“Queremos una ciudad más amable, donde podamos movernos de manera segura.” /

	más humana y saludable.”		trabajar juntos para una solución beneficiosa para todos.”		“Debemos convivir con respeto entre automovilistas, ciclistas y peatones.”
	“La ciclovía está respaldada por el Plan Estatal de Desarrollo y el Programa Metropolitano de Vías Ciclistas (Provici).”		“...se encuentra plasmada en distintos instrumentos oficiales... plan estatal de desarrollo, plan maestro de movilidad no motorizada, programa metropolitano de vías ciclistas.”	“El plan de movilidad 2008 indica que no deben hacerse ciclovías en zonas con intensa actividad comercial.”	“Pueden consultar la actualización de este plan, el ProBici.”
“La ciclovía, si no se tiene planeada por debajo de las instalaciones de la Línea 3 del Tren Ligero, que la vayan haciendo para que empiece desde Zapopan y se termine en el Municipio de Tlaquepaque, es lo que le estamos pidiendo al gobierno que haga	“Exigimos al Gobernador que se concluya la ciclovía... que se ejerza la totalidad del presupuesto del programa Provici.” / “La FEU convocó a escuelas y ciudadanos a participar en la consulta.”		“...no se trata de eliminar el vehículo... se trata de convivir y de encontrar soluciones para todos los modos.”	“No hubo socialización ni planeación adecuada.”	“Pedimos que el gobierno no reduzca el presupuesto del Programa Metropolitano de Vías Ciclistas.” / “Soy vecino… gracias a [la ciclovía] comencé a utilizar la bicicleta como medio de transporte… interconecta mi vivienda, mi lugar de estudios y de trabajo… la Ley de Movilidad… prioriza la movilidad no motorizada… otorga el derecho a… una movilidad segura y preferencial… obliga a la autoridad a… construir una red peatonal y ciclista… la ciclovía… está respaldada por el Plan Estatal de Desarrollo,

					los planes parciales municipales, el Programa Metropolitano de Vías Ciclistas… no es una invención y tiene fundamentos técnicos, sociales, legales y ambientales… los invito a votar por una movilidad sustentable e incluyente.”
“Es importante reconocer la opinión de la población.”	“Los vecinos inconformes deben comprender que la ciudad es de todos.”	“...nos molesta el tráfico... lo padecemos todos... no estamos en su contra.”		“Nosotros representamos a los vecinos que no fueron tomados en cuenta.”	“Los colectivos ciclistas merecen ser escuchados.”
	“Debemos construir un nuevo modelo de transporte y mejores condiciones para la ciudad.” / “Es una alternativa importante el voltear a ver ya no al vehículo automotor como la única fuente o posibilidad para podernos mover. Debemos construir un mejor transporte público, y fortalecer cada vez más el derecho al uso de las ciclovías.” (Miguel Castro Reynoso, secretario de		“...esta ciudad se pensó para los carros y no para las personas... hoy debemos repensarla.”	“La vialidad fue alterada, ya no es funcional para los autos.”	“La ciclovía transformó la manera de movernos en la ciudad.”

	Desarrollo e Integración Social)				
	“El reglamento de movilidad reconoce a la bicicleta como vehículo no motorizado.”		“...¿tienen conocimiento del reglamento de vialidad ciclista? sí, por supuesto lo conocemos, lo usamos y recomendamos.”	“El reglamento de imagen urbana establece conservar características físicas y ambientales.”	“La ciclovía cumple con la normatividad.”
	“Es una medida sana, saludable que impulsa todo tipo de movilidad no motorizada.” / “La mayoría usa la ciclovía más de cinco veces a la semana para viajes escolares o de trabajo.”		“...la bicicleta mejora la salud física... incentiva el uso responsable del cuerpo y reduce la obesidad.”	“Hay más estrés y contaminación sonora.”	“Las personas que usan bicicleta tienen menor riesgo de obesidad, cáncer o diabetes.”
	“La ciclovía protege de camiones y carros cuando rueda.” / “El 60% de los ciclistas no sabe que puede circular por el carril derecho.”	“...la ciclovía no garantiza seguridad... hay accidentes y riesgos para todos.”	“...la bicicleta me provoca un sentimiento de seguridad... puedo escabullirme si me quieren robar.”	“Los adultos mayores han sido atropellados por ciclistas.”	“Queremos calles seguras donde niños y personas con discapacidad puedan transitar.”
	“Apostar por la movilidad no motorizada es una alternativa		“...si no cambiamos y bajamos las emisiones a cero, tendremos un	“La contaminación aumentó porque hay más tráfico.”	“Más bicicletas, menos carros, un mejor medio ambiente.”

	importante.” / “Debemos fortalecer el derecho al uso de las ciclovías... y construir un modelo de transporte más limpio.”		problema de vida humana.”		

Paz					
Notas de medios		Mesa de dialogo		Debate	
En contra	A favor	En contra	A favor	En contra	A favor
“El ejercicio de la consulta ciudadana permitirá reconocer la opinión de la población sobre la ciclovía de Marcelino García Barragán.”	“Aprobar la ciclovía no es la única medida que debe adoptarse, pero en principio es una medida sana, saludable que impulsa todo tipo de movilidad no motorizada.”		“...lo que buscamos es que se les dé espacio a métodos de transporte alternativos… que uno como ciclista se pueda sentir seguro y transitando por las vialidades.”		“Esta ciclovía es el esfuerzo de una larga lucha ciudadana... una alternativa de movilidad no motorizada.” / “La ciclovía nos permite movernos de manera más humana y respetuosa con el medio ambiente.”
	“La ciudad es de todos y debe transformarse.” / “Debemos construir un nuevo modelo de transporte y mejores condiciones para la ciudad.”		“Vivimos en una ciudad con conflictos y graves problemas... si no transformamos la movilidad de esta ciudad muy difícilmente vamos a poder crecer como sociedad.”		“Queremos una ciudad más humana, una ciudad con aire más limpio y donde todos los medios de transporte tengan cabida.” / “Sueño con una ciudad más amable, donde podamos movernos de manera segura.”

	“Cerca de tres mil ciclistas de diversos colectivos rodaron rumbo a la consulta.” / “Integrantes del colectivo #SíALaCiclovía celebraron el resultado de la consulta.”		“...tenemos que idear soluciones que nos permitan convivir, vehículos, transporte público, bicicleta.”	“Me parece que hay que apostar para que se mejore… trabajar conjuntamente… para que esa ciclovía quede con la mejor calidad y la mayor seguridad… yo siempre estoy con la multimodalidad…”	“Somos parte de una red de más de 50 colectivos que luchan por una mejor ciudad.” / “No se trata solo de ciclistas, sino de todos los ciudadanos que queremos vivir mejor.”
	“Vecinos inconformes reclamaron su presencia por apoyar la ciclovía, pero el rector expresó que respeta su opinión.”	“...no estamos en su contra, lo que estamos discutiendo tiene que ver con una mala planeación…"	"tenemos que seguir luchando para que la movilidad sustentable no contamine y en esta lucha estamos todos.”	“Nosotros representamos a los vecinos... nuestra intención es el bienestar social y el buen convivir.”	“Queremos que las personas se respeten, convivan y se saluden como antes.”
	“La mayoría de tapatíos que participaron en la consulta pública avalaron la ciclovía.”		“...sabemos que es importante agregarlos en esta discusión, que estén ustedes, que estemos nosotros y que encontremos puntos de acuerdo.”		“Hay que trabajar conjuntamente su parte y la nuestra para que la ciclovía quede con la mejor calidad y seguridad.”
	“Es importante apostarle a la movilidad no motorizada… debemos construir una ciudad más saludable.” / “La ciclovía protege a los ciclistas del tránsito de camiones y autos.”		“...somos sus vecinos también, los cuidamos a ustedes... estamos preparándonos para sacar adelante este Jalisco.”		“Quiero una ciudad con aire más limpio.” / “La bicicleta no contamina... más bicicletas, menos coches, un mejor medio ambiente.”

“El Instituto Electoral y de Participación Ciudadana organizó la primera consulta pública en la historia de Jalisco.”	“Usuarios defienden ciclovía… se buscará agotar la vía del diálogo con los vecinos inconformes.”		“...este ejercicio deja mucho... es inédito para la ciudad, estamos haciendo algo muy bien, un ejercicio de diálogo que va a dejarle algo bueno a la ciudad.”	hay que apostar por mejorarla… si hubiera buenas vías adecuadas y seguras… las personas se bajarían del coche…”	“Esta ciclovía no es por la bondad del gobierno... es fruto de una larga lucha ciudadana.”
	“Este tipo de temas que tienen que ver con la movilidad no deberían ponerse bajo consulta pública, pues son temas de derechos humanos.”		“...esto vino a abrir un derecho humano para las personas... para que podamos utilizar otro medio de transporte.”		“La movilidad es un derecho universal.” / “Toda persona tiene derecho a moverse de manera segura.”
	“La ciudad es de todos y debe transformarse.”		“...la vía pública no es exclusiva de los vecinos... la vía pública es de todos y de todas.” / “Esta ciclovía… es una pieza precisa… muy estratégica de un plan… de movilidad urbana… es irreemplazable el lugar donde está posicionada… para proveer seguridad y hacer conexión…”		“La ciudad es de todos y debe transformarse.” / “Por primera vez estamos consiguiendo una verdadera red de ciclovías que nos hace relacionarnos de manera más humana.”

“Es importante reconocer la opinión de la población.”	“Integrantes del colectivo y representantes del IEPC coincidieron en la necesidad de reformar la ley para evitar vulnerar derechos.”		“...este ejercicio de discusión estoy seguro que va a dejarle algo bueno a la ciudad.” / “Esto no se trata de eliminar el vehículo… lo único que queremos es que cada quien se pueda mover como guste… que quien elija la bicicleta la pueda usar con seguridad.”		“Les invito a reflexionar sobre lo que plantean... hay que trabajar conjuntamente.”
	“Respeto su opinión, pero deben comprender que la ciudad es de todos.”		“...me quiero poner de su lado, en sus zapatos, porque eso va a ser muy importante.”	“Los estudiantes también deben respetar a los vecinos de la zona.”	“Yo busqué las vías alternas... soy mujer y me parece muy segura.”
	“Toda persona tiene derecho a la movilidad... bajo un sistema integral de calidad y accesibilidad.”		“...cada quien se pueda mover como guste... lo que queremos es que la gente pueda elegir la manera de moverse que desee.”		“Queremos una ciudad incluyente, donde todos los medios de transporte tengan cabida.” / “Todos deben poder transitar muy a gusto y que nadie moleste a nadie.”
	“Es una alternativa importante para construir un nuevo modelo de transporte y mejores condiciones para la ciudad.” / “Los jóvenes participaron activamente en la consulta sobre la ciclovía.”		“...piensen en el futuro... se han puesto a pensar en sus hijos, sus nietos.”		“Nos quedan tres años para cambiar o enfrentaremos un serio problema de vida humana.” / “Quiero una ciudad del futuro, limpia, sin tráfico y saludable.”

			“...este ejercicio democrático está en la ley... creemos que generar estos espacios de encuentro ciudadano enriquece la democracia.”		“Esta ciclovía tiene fundamentos técnicos, sociales, legales y ambientales.” / “No representamos al gobierno, sino a la ciudadanía que exige una ciudad más segura.”
	“Usamos bicicleta desde toda la vida… cada que agarro una bici vuelvo a esos momentos.”		“...esto es una lucha de muchos años de muchas personas... que hoy ganaron la posibilidad de una nueva forma de moverse.”		“Hemos trabajado por años... ver los frutos de tanto activismo.” / “Recuerdo cuando Guadalajara era una ciudad sin tráfico ni contaminación.”
	“22 mil personas participaron en el ejercicio de consulta ciudadana.”		“...hemos trabajado largamente... muchos activistas le hemos jugado al gobierno para que hagan estas ciclovías.”	“Queremos que las personas participen y decidan.”	
“Es importante reconocer lo que la ciudadanía opine.”			“...coincidimos con ustedes... tienen razón en que falta educación vial... creemos que las ciclovías pueden ayudar a que no haya más muertes.”		“Quiero agradecer el esfuerzo de tantas personas... por muchos años no se nos escuchó y hoy tenemos voz.”

	“Ciclistas, familias y vecinos acudieron juntos a emitir su voto.”		“...lo que queremos todos y todas es que esto cambie y por eso estamos aquí discutiendo.” / No estamos en su contra… lo que estamos discutiendo… tiene que ver con una mala planeación urbana… [la ciclovía] abrió un derecho humano para las personas… una nueva forma de moverse… creemos que va a traer beneficios para la sociedad.”		“Nos preocupa la salud de todos... por eso luchamos por aire limpio y menos autos.” / “Vamos a hacer campañas de cultura vial para convivir mejor.”
	“La movilidad en la zona metropolitana debe transformarse.” / “Este tipo de ejercicios permite avanzar hacia una ciudad más justa y moderna.”		“...si no transformamos la movilidad de esta ciudad muy difícilmente vamos a poder crecer como sociedad.”		“Esta ciclovía es símbolo de cambio... una ciudad que se pone a dieta de coches.” / “Debemos convertir el conflicto en oportunidad para mejorar la ciudad.”

Tabla 1 , elaboración propia

Currículum

Formación académica

Maestro en derechos humanos y paz, ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara.

Maestro en ciudad y espacio público sustentable, ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara.

Egresado de la 7ma generación de la Escuela de Paz, Jtatik Samuel. SERAPAZ.

Diplomado de contraloría social, ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara.

10ma generación de la escuela metodológica nacional, Instituto Mexicano para el Desarrollo Comunitario A.C.

Experiencia Profesional

2016 a la fecha - ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara

Coordinador del programa de movilidad sustentable en el centro de programas de incidencia social (COINCIDE).

Coordinador del Proyecto Aplicación Profesional (PAP) Movilidad Urbana Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara.

Profesor de las materias Sociedad y medio ambiente y Movilidad urbana.

Representante institucional en el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

Observatorio de conflictos socioambientales: monitoreo de medios de conflictos socioambientales en el Área Metropolitana de Guadalajara y Jalisco, https://ocsa.org.

2009 a la fecha- Bicicleta blanca.

Monitoreo a medios y redes sociales de siniestros vinculados a personas en usan la bicicleta y de sistematizar la información para la página www.bicicletablanca.org.

2007 a la fecha - GDL en Bici Movilidad Sustentable A.C.

Coordinador de actividades que fomentan el uso de la bicicleta como medio de transporte, acciones de recuperación de espacios públicos, incidencia social y política, así como fomentar la participación ciudadana: charlas, congresos, exposiciones, exposiciones de materiales audiovisuales.

2007 - 2018 Crónica de sociales: espacio de difusión de los movimientos sociales en Jalisco www.cronicadesociales.org

Monitoreo de medios actividades de movimientos sociales, asociaciones civiles.