



TLATEMOANI
Revista Académica de Investigación
Editada por Eumed.net
Año 14, no. 42 – Abril 2023.
España
ISSN: 1989-9300
revista.tlatemoani@uaslp.mx

**ACCIÓN PÚBLICA LOCAL: EL CASO DE LA CICLOVÍA EN CIUDAD VALLES,
S.L.P.**

**LOCAL PUBLIC ACTION: THE CASE OF THE BIKE PATH IN CIUDAD VALLES,
S.L.P.**

AUTORES:

Porfirio Miguel López Domínguez

porfirio.lopez@uaslp.mx

Andrea Esquivel Sifuentes

esquivelsifuentes99@gmail.com

Pablo Martínez González

pablomg@uaslp.mx

UASLP-México

RESUMEN

El presente artículo expone un caso de acción pública local en el municipio de Ciudad Valles, S.L.P: el proyecto denominado Ciclovía, el cual se presentó e implementó durante el periodo 2018-2021 en el gobierno municipal de Ciudad Valles presidido por el alcalde Adrián Esper Cárdenas; la Ciclovía formó parte de una serie de obras públicas que se anunciaron como parte de una reconfiguración de los espacios públicos locales y se presentó mediante una maqueta como una obra

TLATEMOANI, No. 42, abril 2023.
<https://www.eumed.net/rev/tlatemoani/index.html>



innovadora que tenía como finalidad posicionar a la ciudad como un atractivo para el turismo y la inversión; para su estudio y análisis se revisaron documentos oficiales como el plan estatal y municipal de desarrollo, se revisaron artículos y declaraciones de la prensa nacional, estatal y local y finalmente se muestran resultados y conclusiones sobre la temática de estudio.

ABSTRACT

This article presents a case of local public action in the municipality of Ciudad Valles, S.L.P: the project called Ciclovía, which was presented and implemented during the period 2018-2021 in the municipal government of Ciudad Valles chaired by Mayor Adrián Esper Cárdenas; the Ciclovía was part of a series of public works that were announced as part of a reconfiguration of local public spaces and was presented through a model as an innovative work that aimed to position the city as an attraction for tourism and investment; for its study and analysis, official documents such as the state and municipal development plan were reviewed, articles and statements from the national, state and local press were reviewed and finally results and conclusions on the subject of the study were shown.

PALABRAS CLAVE: Gobierno municipal, obra pública, política pública, desarrollo municipal, desarrollo urbano, movilidad urbana.

KEY WORDS: Municipal government, public works, public policy, municipal development, urban development, urban mobility.

INTRODUCCIÓN

El ordenamiento de los espacios públicos ha sido una constante en los últimas décadas en los gobiernos locales, en el caso del municipio de Ciudad Valles, S.L.P. no ha sido la excepción, en ese sentido el gobierno municipal que gobernó del año 2018 al 2021 hizo énfasis en ello y presentó la obra pública denominada Ciclovía, dicha acción de gobierno local tenía como objetivo hacer del municipio una atracción para el turismo y la inversión, además de ser un apoyo social para la comunidad ciclista local con un enfoque en la clase obrera y en las familias más necesitadas de los sectores populares.

La presente investigación tiene como objetivo analizar las razones de la implementación del proyecto denominado Ciclovía y el destino final del mismo; se pretende enfocar lo que se presentó como una obra innovadora y terminó en un proyecto muy cuestionado por la sociedad y la prensa local; para conocer el proceso de implementación y determinar el resultado de la acción pública local se recurrió a fuentes de información oficial y a declaraciones vertidas por los funcionarios públicos involucrados en el proyecto de gobierno, así como una breve encuesta. En consecuencia el artículo expone en inicio proyectos de ciclovías implementados en algunos municipios mexicanos que se consideran exitosos, se argumenta el proceso de toma de decisiones del gobierno local, presenta información del plan estatal y municipal de desarrollo donde se alinean y se justifica la Ciclovía; la metodología utilizada para la elaboración del artículo es de corte cualitativo, descriptivo fundamentada en fuentes de información oficial así como en la selección de declaraciones públicas realizadas por los actores involucrados en el proyecto; finalmente en el artículo se detallan resultados, se mencionan conclusiones de la temática en estudio y se presenta la bibliografía utilizada.

PROYECTOS DE CICLOVÍA EXITOSOS

En los últimos años la acción pública local ha sido un imperativo en los municipios mexicanos y dicha acción se hace evidente mediante la hechura de obras públicas en beneficio de la sociedad que se gobierna, la obra pública ha sido esencial para armonizar los anhelos de una sociedad en los espacios urbanos, rurales e indígenas del país, a los gobernantes locales se les recuerda por el impacto de la implementación de la obra pública ya sea para bien o para mal. En ese sentido para introducirse al tema de las ciclovías se considera relevante ubicar algunos municipios mexicanos donde la construcción de proyectos ciclistas ha tenido éxito.

Ciclovías exitosas en el país inician a implementarse en espacios locales, su presentación ocurre a partir del año 2003 en la Ciudad de México, la cual apenas ocupa el séptimo lugar respecto al resto de las capitales de América Latina en infraestructura ciclista; datos del portal Werbikes indican que en la ahora Ciudad de

México apenas se contabilizan 25 ciclovías con un total de 294 kilómetros en diversos municipios de la capital de país, existe el programa Ecobici y se cuenta con biciestacionamientos y cicloestaciones además de una infraestructura vial, acceso a un mapa digital, carriles Bus Bici y senderos compartidos.

En el municipio de Guadalajara en el año 2004 inicia la primera intención de instalar ciclovías, pero se presentó el rechazo de los ciudadanos a dicho proyecto, para el año 2009 se retomó el proyecto, en 2013 se diseñó el primer plan de ciclovías y en 2016 se promulgó la Ley “Bici” como medida de protección a los usuarios de la red de ciclovías. Para el año 2020 la red de ciclovías en la ciudad de Guadalajara supera los 200 kilómetros.

La ciudad de Querétaro es considerada una de las capitales del ciclismo en México y uno de los referentes en América Latina, tiene más de 260 kilómetros de ciclistas, es la segunda ciudad con más bicicletas compartidas del país, su red de ciclovías permite llegar a todas las áreas de la zona metropolitana. En el año 2021 el municipio anunció una inversión de 40 millones de pesos para mantenimiento y tener en óptimas condiciones la red de ciclovías.

En el caso de la ciudad de Monterrey en el año 2014 la Secretaría de Desarrollo Sustentable de Nuevo León realizó un programa de infraestructura ciclista denominado “Biciplan”, dicho programa ha tenido un avance limitado y hasta el año pasado se tenían solo 8 kilómetros de ciclovías concluidas. De las 11 ciclovías propuestas apenas en 2020 se inauguró un primer tramo y en 2021 se habilitó una ruta que va del centro de Monterrey a Zona Nuevo Sur con dos carriles, uno confinado y uno compartido con prioridad para los ciclistas.

En el municipio de Puebla la construcción de redes de ciclovías es reciente, apenas en el año 2019 se disponía de una red de 40 kilómetros de ciclistas en el área metropolitana; para el año 2021 ya se tenían en operación 157.8 kilómetros de ciclovías a lo largo de la ciudad con una infraestructura que consiste en ciclovías elevadas, confinadas, carriles de prioridad ciclista, biciestacionamientos y ciclistas recreativas.

En el caso del municipio de Mérida, Yucatán se trazaron 15 kilómetros de ciclo vía a lo largo del Paseo Montejo, en 2021 se presentó un plan de restauración e instalación de ciclo vías con más de 70 kilómetros lo cual hace a Mérida la ciudad con más avance en el uso de infraestructura ciclista.

La ciudad de Toluca capital de Estado de México tiene una red de ciclo pistas que unen a otros municipios conurbados como Metepec y Lerma, el avance en Toluca ha sido limitado debido al rechazo de algunos sectores sociales; apenas se han puesto en operación ciclo vías en Paseo Tollocan, avenida Hidalgo y avenida Isidro Fabela y existe un plan en desarrollo que impulsan las autoridades universitarias en conjunto con organismos de sociedad civil.

Por último, la ciudad de Hermosillo en Sonora se ha sumado a la construcción de ciclo vías, para el año 2019 tenía 120 kilómetros de ciclo vías y para el año 2021 ya se había alcanzado la cifra de más de 180 kilómetros de ciclo pistas, lo cual convierte a la capital de Sonora en la ciudad del norte del país con la mayor infraestructura y cultura de uso de bicicletas; ello se debe en parte a que el terreno de Hermosillo cuenta con planificación urbana y anchas avenidas que permiten una red de ciclo carriles que llegan a todas las zonas de la ciudad.

EL CASO DE LA CICLO VÍA EN EL MUNICIPIO DE CIUDAD VALLES, S.L.P.

En el caso del municipio de Ciudad Valles, S.L.P. la labor de los gobernantes locales se ha enfocado en la realización de proyectos de obra pública y de entregar resultados de su labor de gobierno, en los últimos veinte años se han tenido administraciones gubernamentales locales que han emprendido obras de pavimentación, alumbrado público, rehabilitación de parques y espacios públicos, ordenamiento vial del primer cuadro de la ciudad, inauguración de redes de agua potable, modernización del alcantarillado y mejoras en el tratamiento de los residuos sólidos urbanos por citar algunas de ellas.

El antecedente de la propuesta de construcción del proyecto Ciclo vía se encuentran en el año 2018 cuando el empresario local Adrián Esper Cárdenas

presidente de la Asociación Civil denominada Proyectos de Impacto Social presentó en diversos espacios educativos de educación media superior y superior, sectores productivos y ante medios de comunicación local el proyecto denominado Ecovía.

Dicha propuesta cual consistía en la edificación de una pista techada con una longitud de 34 kilómetros sobre las principales avenidas de la ciudad entre las cuales se encontraba la Ruta Ingenio, Puente Negro, Comisión Federal de Electricidad, Avenida Universidad, “Y” Valles-Tampico y Centro Comercial Soriana para permitir el traslado seguro de los habitantes caminando, en bicicleta, patines o patineta, dicho proyecto se va a concretar hasta la llegada de Esper Cárdenas a la presidencia municipal (López: 2019, p.96).

Durante el trienio 2018-2021 llegó a la presidencia municipal el empresario Lic. Adrián Esper Cárdenas bajo la figura de candidato independiente, su agenda de gobierno pretendió ser innovadora y creativa; a los pocos meses de asumir el Ayuntamiento local presentó una obra que se presumía iba a reconfigurar todo el espacio urbano de la ciudad, sería una propuesta para la inversión y la atracción turística y de forma paralela iba a mejorar la movilidad urbana en beneficio de la clase trabajadora y los sectores más desfavorecidos del municipio. En más de una ocasión el gobierno local presentó el proyecto como Ciclovía, el cual sería el mecanismo que iba a elevar la calidad de vida de los ciudadanos en el municipio.

Una vez que ganó la elección municipal de 2018 el alcalde Adrián Esper Cárdenas presentó el proyecto, realizó diversos foros en escuelas, organismos empresariales y recorridos en bicicleta, utilizó redes sociales para fijar su proyecto de impacto social y éste se alinea con los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021 del gobierno del Estado que presidió el Lic. Juan Manuel Carreras López y con el Plan Municipal de Desarrollo 2018-2021.

El argumento del proyecto está basado en el Eje 1 del PED 2015-2021 en la vertiente 5: Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad la cual indica que se busca desarrollar una movilidad sustentable, impulsar la infraestructura necesaria en el marco de una planeación del desarrollo urbano, que considere variables como el incremento del parque vehicular, los tiempos de traslado y el mejoramiento de los

sistemas de transporte público masivo y no motorizado. De acuerdo con ello el objetivo es la creación de modelos y estrategias de movilidad urbana que incentiven el transporte público, el uso de bicicletas y otros medios sustentables.

En ese mismo tenor el Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2012-2030 establece como objetivos prevenir, controlar, corregir y en su caso revertir los desequilibrios en el desarrollo estatal como dispersión, marginación, migración e inequidad; consolidar aquellas formas de ocupación y aprovechamiento compatibles con la caracterización del territorio y por último propiciar patrones de distribución de la población y de las actividades productivas, consistentes con la habitabilidad y potencialidad del territorio.

Y dentro de sus objetivos específicos el PEDU 2012-2030 afirma establecer una óptima relación y cooperación entre ayuntamiento y sociedad, promover una estructura urbana que promueva el ordenamiento de la ciudad y la construcción de aceras, senderos y ciclovías. La motivación y argumentación de la implementación de la Ciclovía está precisamente en ambos documentos.

Cuadro 1. Objetivos y acciones de gobierno estatal.

V.6. VIALIDAD Y TRANSPORTE

VIALIDAD Y TRANSPORTE				PARTICIPACION			
PROGRAMA	OBJETIVOS	ACCIONES	Plazo	Federal	Estatal	Municipal	Iniciativa Privada
VIALIDAD Y TRANSPORTE	PAVIMENTOS	MANTENIMIENTO Y REHABILITACION DE PAVIMENTOS	CORTO			●	
	ACOTAMIENTOS	DISEÑO Y CONSTRUCCION DE ACOTAMIENTOS Y CARRILES DE DESACELERACION EN ACCESOS E INTERSECCIONES PELIGROSOS	MEDIANO	●		●	●
	SEÑALIZACION	INSTALACION, REHABILITACION Y ORDENAMIENTO DE SEÑALES Y SEMAFORIZACION INDICATIVA Y PREVENTIVA DE CALLES, BULEVARES, AVENIDAS Y ACCESOS A LA CIUDAD	LARGO	●		●	●
	ESTACIONAMIENTO	CONSTRUCCION DE ESTACIONAMIENTOS EN PRIMER CUIDADO Y CONCESION DE PARQUIMETROS	CORTO	●		●	●
	REGULACION	REORDENAMIENTO Y RECLAMACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE ASI COMO EL RETIRO DE UNIDADES PUBLICAS Y PRIVADAS QUE GENEREN CONTAMINACION DEL AMBIENTE	MEDIANO	●		●	●
	CICLO VIAS	TRAZO Y CONSTRUCCION DE CICLOVIAS EN ARTERIAS PRINCIPALES DE LA CIUDAD CON AFLUENCIA DE GENTE HACIA CENTROS DE TRABAJO Y ENSEÑANZA ASI COMO HACIA LAS COMUNIDADES Y EJIDOS ALEDANOS EN LAS DESCIANAS	MEDIANO	●	●	●	
	EJE VIAL ESTE-OESTE EN DERECHO DE VIA DE FFCC EN LIQUIDACION	CONSTRUCCION DE VIALIDAD A LO ALARGO DEL DERECHO DE VIA DE FFCC NACIONALES EN LIQUIDACION PARA DESAHOGO DE ZONAS HABITACIONALES EN LA PERIFERIA	MEDIANO	●	●	●	●

Participación: Ayuntamiento Municipal, SCT, Iniciativa Privada

Fuente: Plan estatal de desarrollo 2015-2021.

En esa misma sintonía para hacer factible el proyecto el Plan Municipal de Ciudad Valles 2018-2021 se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el eje denominado Ciudad Valles Próspero y Sustentable donde se indica impulsar una ciudad incluyente, segura y resiliente, inversión en energías limpias, aumentar el acceso a las comunicaciones, articular acciones para la urbanización inclusiva y sostenible, reducir el impacto ambiental, mejorar la calidad del aire, proporcionar acceso a zonas verdes, espacios públicos seguros y promover un turismo sostenible.

Dentro del apartado B denominado Objetivos, estrategias y líneas de acción para lograr un Valles próspero y sustentable, el objetivo C.3 pretende fortalecer el mejoramiento de la infraestructura del municipio a través de la gestión de recursos con el gobierno federal y estatal, por lo cual es prioritario elaborar propuestas técnicas de los planes, programas, reglamentos, proyectos y estudios; en la estrategia 3.1 se propone elaborar propuestas técnicas de los planes, programas, reglamentos, proyectos y estudios y dentro de las líneas de acción en el apartado C.3.1.6 indica realizar la integración de medios alternativos de transporte dentro de la cabecera municipal y localidades cercanas a través de infraestructura como eco vías y ciclovías.

En la estrategia 3.18.2 el PMD 2018-2021 indica mejorar el transporte público al interior del municipio mediante una efectiva coordinación con el gobierno del estado y se reafirma con la línea de acción C.18.2.3 para fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo que promueva el uso de transporte no motorizado.

Lo anterior descrito brevemente es la base que sustenta la puesta en marcha del proyecto Ciclovía. El gobierno municipal de Esper Cárdenas argumenta las estrategias contenidas tanto en el PED 2015-2021 como en el PMD 2018-2021 e inicia la fase de comunicación de su proyecto dentro del cual va a tener como responsable al arquitecto Alberto Machuca Flores director de Obras Públicas y como presentador del proyecto el ingeniero Alberto Espínola Maldonado titular de la Coordinación de Desarrollo Social.

La obra denominada Ciclovía de acuerdo con el proyecto y maqueta presentada consistía en una pista de seis carriles de circulación, acotamientos por los costados (para los camiones cañeros se dijo en la conferencia de presentación), una ciclista arbolada con más de tres mil árboles y una primera etapa de reforestación a cargo de la empresa Cementos Mexicanos (Cemex) que donaría mil ochocientos árboles de diversa especie.

En los documentos oficiales consultados la obra denominada Ciclovía aparece en el primer informe de gobierno 2018-2021 como parte de un apartado de movilidad urbana y en tres párrafos indica que el proyecto formaba parte de un compromiso de campaña que pretendía incorporar una red de ciclovías que iban a implementarse en las principales avenidas y permitirían un transporte alternativo para alcanzar la meta 11.2 del PMD 2018-2021 que contemplaba hacia el 2030 proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial.

En ese mismo apartado se hace mención que el gobierno local iba a trabajar con el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés) para garantizar que el proyecto se consolide como el eje rector de un plan de movilidad integral que articule gobierno, sociedad e iniciativa privada para ser un detonante económico y turístico.

Cabe destacar que solo en el primer informe de gobierno local se hacen referencias al proyecto Ciclovía, en una revisión al segundo y tercer informe de gobierno denominado voluntario, que se alinearon con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y dentro de un esquema de Datos Abiertos no existen argumentos institucionales o referencias al proyecto Ciclovía que permitan identificar logros, presupuestos asignados o avances del proyecto.

LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto de la Ciclovía dio inicio en noviembre de 2019 mediante una campaña de reforestación masiva que incluyó la plantación de 500 árboles maderables con la meta de plantar hasta 8 mil a lo largo de los bulevares de la

ciudad de acuerdo con declaraciones vertidas por el alcalde Esper Cárdenas. El proyecto se presentó por etapas, sin un proyecto ejecutivo, dicha obra tendría una inversión de 20 millones de pesos de presupuesto federal e iniciaría con un monto de un millón de pesos que iba a salir de los ahorros del Ayuntamiento y de las donaciones del propio alcalde.

Como elemento adicional al proyecto hay que indicar que el presidente Esper Cárdenas pidió una licencia por seis meses para separarse del cargo de presidente municipal en noviembre de 2020 con el objetivo de enfocarse en una candidatura a la gubernatura del Estado de San Luis Potosí, su lugar fue ocupado por el regidor José Guadalupe Contreras Pérez quien en marzo de 2021 fue relevado en el cargo por Jorge Farías Castro a quien le correspondió concluir el trienio gubernamental local y entregar la obra denominada Ciclovía.

Una vez realizados estos reacomodos en la figura presidencial local, el presidente Farías Castro en declaraciones emitidas en agosto de 2021 a unas semanas de dejar el puesto indicó ante medios electrónicos locales que la ciclovía “se ve fea, pero quedará bonita” a pesar de ello se dio por entregada y concluida con la instalación de maceteros en diversos puntos de la ciudad, pintado de calles, reflejantes y señalamientos con una inversión de 5 millones de pesos.

La implementación de la ciclovía consistió en la instalación de solo 400 maceteros de concreto de 1,500 que se mandaron a construir a la empresa denominada Concretos y Construcciones de la Huasteca S.A. de C.V. ubicada en el Libramiento Sur de la ciudad de la cual no se tiene registro de sus oficinas o quiénes son sus representantes.

Los maceteros se instalaron sobre la lateral de la avenida Universidad y Ejército Mexicano o también conocida como Antiguo Libramiento, la inversión de todo ello fue de 5,040,014.40 millones de pesos, lo cual da un costo unitario de 3,360 pesos por cada macetero. Hay que resaltar que para los meses finales del gobierno local que se presumió independiente, ni los funcionarios encargados inicialmente de la obra estaban en sus cargos, las autoridades locales se limitaron

a informar en redes sociales sin mostrar conocimiento de las etapas del proyecto, de los costos totales y de la fecha de inicio formal de la ciclovía.

De acuerdo con un reportaje periodístico realizado por un medio local la obra quedó en la opacidad dado que las autoridades locales solo emitieron un comunicado en redes sociales donde indicaron que el proyecto tuvo un costo de 30 millones de pesos y que los recursos se tomaron del ramo 28, a decir de especialistas y representantes de la sociedad que dieron sus declaraciones en diversos medios locales el proyecto Ciclovía no cumplió con reglamentos de tránsito, omitió disposiciones de la Ley Orgánica de Desarrollo Urbano, lo cual afectó el derecho constitucional a libre tránsito y a la propiedad.

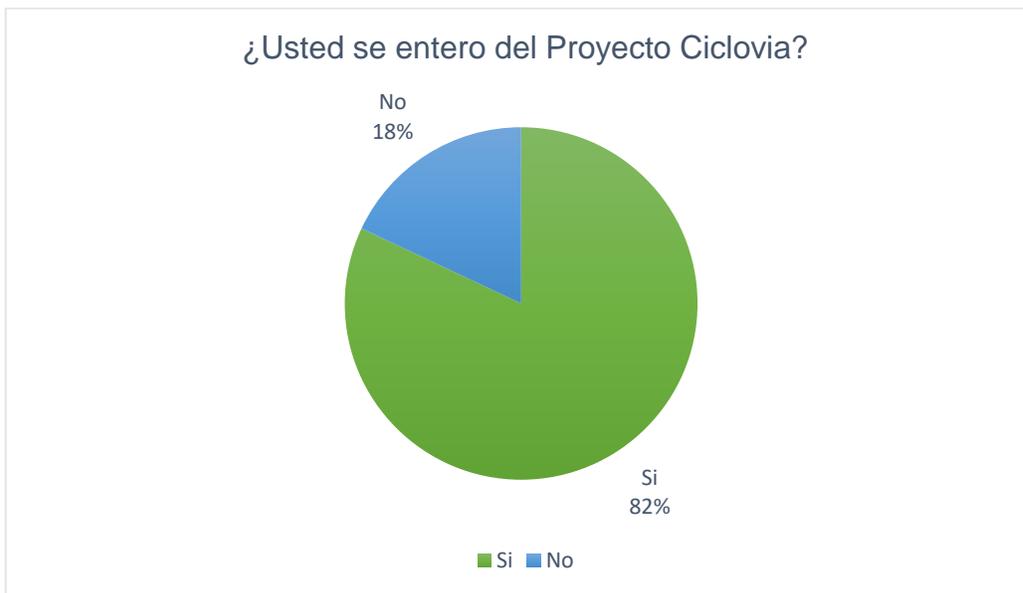
El gobierno actual presidido por el empresario de la construcción David Armando Medina Salazar en noviembre de 2021 decidió en sesión de cabildo el retiro de los maceteros de concreto de las avenidas por donde se proyectó la ciclovía, sus argumentos fueron que serían causantes de accidentes viales con consecuencias fatales con una responsabilidad municipal, los maceteros no están contemplados en la normatividad vigente para la operación de ciclovías.

El dictamen del gobierno municipal 2021-2024 indica que la ciclovía abarca 10.2 kilómetros de afectación, consta de 892 maceteros colocados de los cuales se encontraron dañados, incompletos y fuera de lugar 12 de ellos; de ahí la necesidad de retirarlos de la vialidad porque representan un riesgo para la ciudadanía.

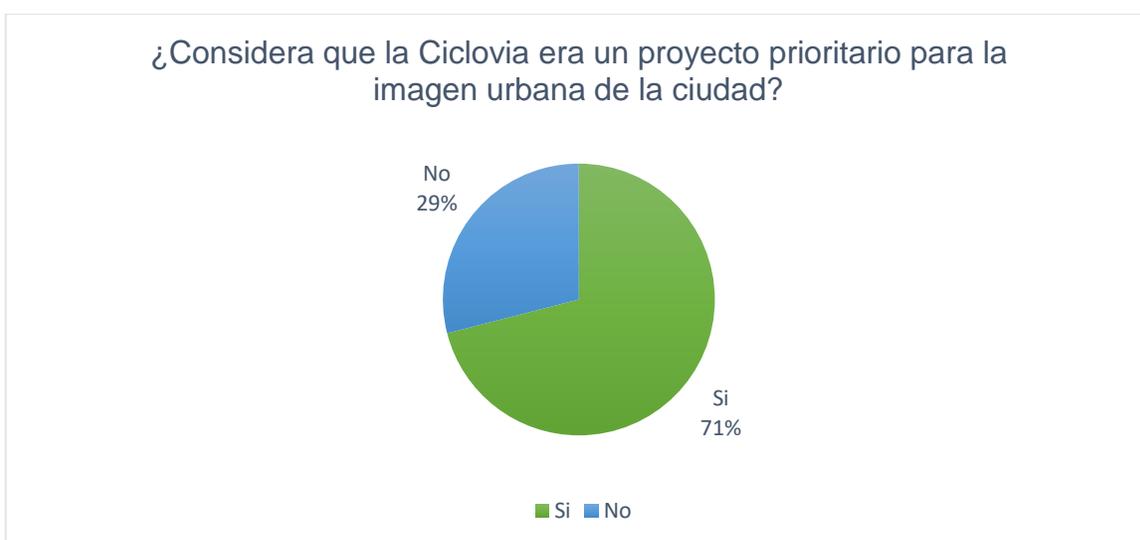
Finalmente, el destino final de los maceteros fue entregarlos en comodato a las escuelas de nivel básico, medio superior y superior, otros más fueron ubicados en áreas del parque recreativo Tantocob. De acuerdo con el gobierno municipal actual ya no se entregaron 700 maceteros del proyecto actual, los cuales no fueron entregados por la empresa constructora porque no estaban pagados.

Para validar la percepción de opacidad y escasa información contenida en los informes de gobierno local, así como para conocer la decisión final que consistió en el retiro de la obra pública se realizó un sondeo de opinión con preguntas cerradas y de opción múltiple a una muestra de cien ciudadanos que ocupan el

transporte público de la ciudad, mismo que sirvió para argumentar las conclusiones que se abordan al final de la investigación efectuada. Los resultados obtenidos a través de las preguntas efectuadas a la ciudadanía indican en primera instancia que la población si se enteró de la propuesta denominada Ciclovía, el 82 por ciento de la ciudadanía consultada dan constancia de que el gobierno local de Adrián Esper sí comunicó de forma adecuada la obra y el 71 por ciento respondió que si era una obra prioritaria para la imagen urbana.

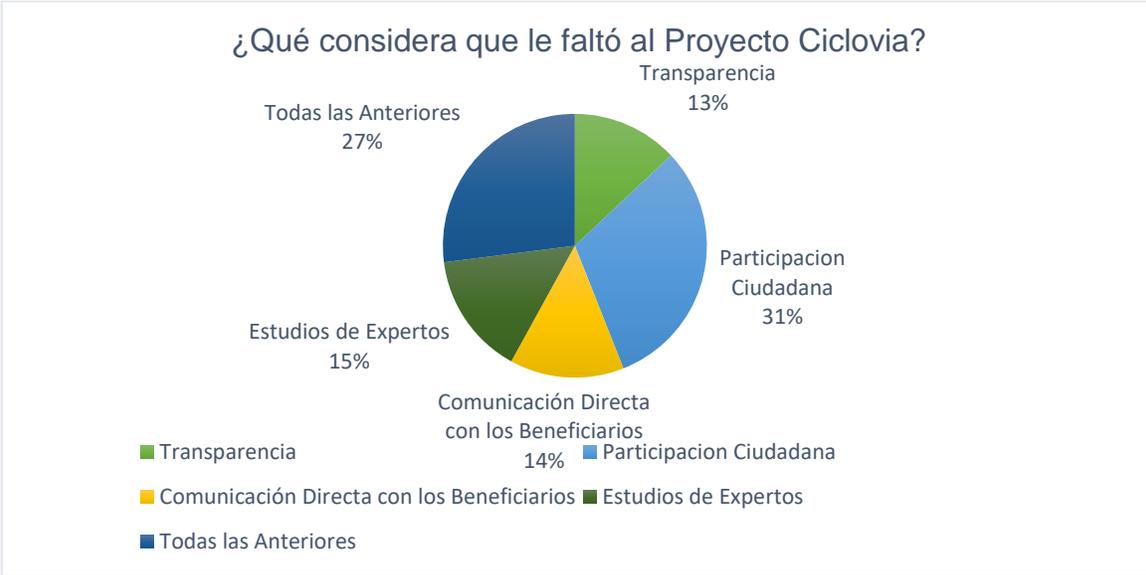


Fuente: Elaboración propia.



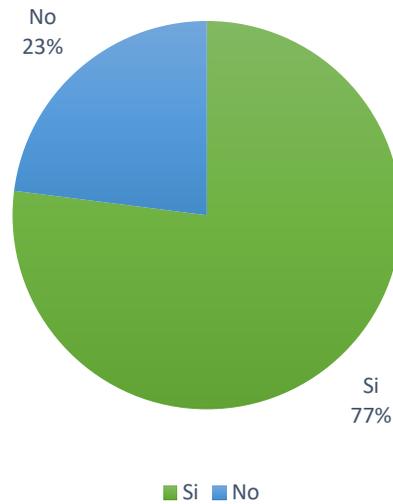
Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con la investigación realizada el problema del proyecto se origina en la implementación de la obra, dado que a pesar de la estrategia de comunicación gubernamental funcionó, la percepción ciudadana fue que la obra careció de opiniones de expertos, mayor participación ciudadana, comunicación directa con beneficiarios y transparencia. En síntesis, un amplio sector de ciudadanos sabía de la realización, pero no se sintieron incluidos, lo cual derivó en una alta percepción de impunidad y corrupción (77 %) en torno a la entrega final de la obra pública.



Fuente: Elaboración propia.

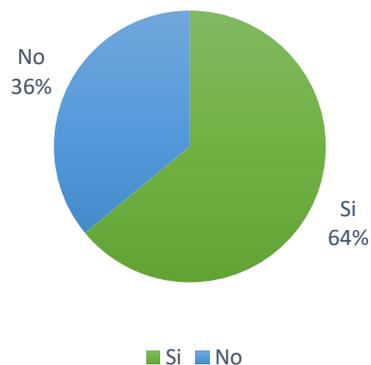
¿Usted cree que hubo corrupcion e impunidad en la implementacion del Proyecto Ciclovía?



Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, para conocer el impacto de la decisión del gobierno que resultó electo para gobernar el municipio para el periodo 2021-2024, los ciudadanos consultados indicaron que retirar los maceteros de vía pública, ponerlos en escuelas de diversos niveles y cancelar la Ciclovía fue lo adecuado.

¿Usted considera que fue una buena decision retirar los maceteros y colocarlos en las escuelas de la ciudad?



Fuente: Elaboración propia.

CONCLUSIONES

En torno a la investigación realizada se puede concluir que:

- El proyecto denominado Ciclovía presentado mediante una maqueta, la explicación ofrecida por el presidente municipal y los funcionarios públicos encargados del proyecto, las rutas proyectadas y los beneficios que dicho proyecto iba a tener fueron lo único rescatable, se concluye que fue una buena intención de gobierno local, pero con una inadecuada implementación.
- Fue un proyecto apresurado, no se precisó o no se planeó que la construcción de la ciclovía era para un periodo de gobierno local que involucraba la siguiente administración, por tanto, se decidió inaugurar una obra con características opuestas a lo planeado originalmente.
- La obra denominada Ciclovía careció de un esquema de políticas públicas con enfoque local en consecuencia no se alineo con su objetivo de tener un gobierno local con énfasis en Datos Abiertos.
- No tuvo la transparencia, ni la rendición de cuentas adecuada a los planteamientos institucionales fijados en el Plan Municipal de Desarrollo, ni en los Objetivos de Desarrollo Sostenible que el mismo gobierno local dispuso como mecanismo innovador.
- No se presentó un proyecto ejecutivo en extenso o una página electrónica que permitiera analizar con claridad la participación de la iniciativa privada como lo planteaba brevemente el primer informe de gobierno local.
- Se careció de un portal de acceso a información que facilitará al ciudadano observar los avances o las etapas de la implementación de la obra o que permitiera ubicar con precisión la forma de cómo se iba a gastar el dinero público.
- No se alineo lo que se presentó en la maqueta oficial con la inversión realizada.
- La obra entregada no corresponde a lo planeado, presentado e ideado en la maqueta oficial, ni los maceteros, ni las plantaciones de árboles, ni el pintado

del área de la ciclovía correspondió con lo prometido por las autoridades locales involucradas en la edificación de la obra.

- El gobierno entrante para el periodo 2021-2024 decidió quitar la ciclovía, ubicar los maceteros en parques urbanos y escuelas de nivel básico, medio superior y superior.
- Finalmente, no se determinó aplicar sanciones administrativas o una investigación puntual a los funcionarios públicos locales involucrados en el proyecto y en la implementación de la obra que permitiera conocer el uso y destino final de los recursos públicos aplicados en la ciclovía, por lo cual el proyecto Ciclovía terminó en la opacidad e impunidad gubernamental local.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Código San Luis, periódico electrónico (21-11-2021) Entregan en comodato maceteros de la Ecovía a escuelas de Valles, versión electrónica:

<https://www.codigosanluis.com/entregan-maceteros-ecovia-valles/>

Diario regional El Mañana de Valles (28-06-2021) Ciclovía un fraude, versión electrónica:

<https://elmananadevalles.com.mx/primera/ciclovía-un-fraude/44709>

Diario regional El Mañana de Valles, página de Facebook:

https://m.facebook.com/MananadeValles/videos/se-ve-fea-pero-va-a-que-dar-bonita-la-ciclov%C3%ADa/399580131047349/?refsrc=deprecated&locale2=ne_NP&_rdr

Gobierno municipal de Ciudad Valles 2021-2024, versión electrónica:

<https://vallesslp.gob.mx/>

<https://vallesslp.gob.mx/aprobo-cabildo-el-retiro-de-los-maceteros-de-la-ciclovía/>

López Domínguez P. M. Aguilar Izeta P. (2019) La movilidad urbana: notas para su discusión académica en: Tlatemoani revista académica de investigación, número 32, versión electrónica:

<https://www.eumed.net/rev/tlatemoani/32/movilidad-urbana.html>

Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021, San Luis Potosí, versión electrónica:

[https://slp.gob.mx/secult/pdf/Plan-Estatal-de-Desarrollo-2015-2021-\(23-MAR-2016\).pdf](https://slp.gob.mx/secult/pdf/Plan-Estatal-de-Desarrollo-2015-2021-(23-MAR-2016).pdf)

Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2012-2030, San Luis Potosí, versión electrónica:

<http://www.slpfinanzas.gob.mx/pdf/planeacionypresupuesto/Plan-Estrategico-de-Desarrollo-Regional-2012-2030.pdf>

Plan Municipal de Desarrollo 2018-2021, Ciudad Valles, S.L.P, versión electrónica:

<https://slp.gob.mx/cefim/Documentos%20compartidos/PMD/2018-2021/PMD%202018-2021%20Ciudad%20Valles.pdf>

Werbikes.mx. (2022) Ciclovías y ciclopistas en México, versión electrónica:

<https://www.werbikes.mx/blogs/werbikes-blog/ciclovias-y-ciclopistas-en-mexico/>