

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

Vol. LI, N° 199, primavera 2019

ISSN(P): 1133-4762

ISSN(E): 2659-3254

Págs. 147-162

Expectativas ante la construcción de infraestructura de transporte masivo en el Área Metropolitana de Guadalajara, México.

Fernando CALONGE REILLO

Profesor Investigador Universidad de Guadalajara, México.

RESUMEN: La aplicación de políticas neoliberales en las principales metrópolis de los países en desarrollo ha acarreado una agudización de los contrastes sociales y espaciales. Al mismo tiempo, los incipientes ensayos de gobernanza han supuesto una oportunidad para que se incida en la democratización de la gestión metropolitana y en la corrección de algunas de esas disparidades. Este artículo propone analizar cómo las expectativas y posturas de los ciudadanos ante la construcción de infraestructura urbana suponen un reto y una oportunidad para profundizar en esos procesos de gobernanza y para revertir las señaladas desigualdades. El artículo se ubica en la construcción de la Línea 3 del Tren Ligero del Área Metropolitana de Guadalajara, y se basa en la explotación de una encuesta aleatoria realizada alrededor del trazado proyectado. Como resultados, se presenta una tipología de ciudadanos según las expectativas que mantienen ante la construcción, y se advierte que ninguno de los grupos generados ejemplifica una postura que prometa profundizar los mecanismos de democratización de la política urbana o ayude a compensar las desigualdades socio-territoriales existentes.

DESCRIPTORES: Polaridades Urbanas. Tren Ligero. Expectativas Ciudadanas. México. Gobernanza Metropolitana.

Recibido: 18.10.2017; Revisado: 26.10.2018

Correo electrónico: fercalonge@yahoo.es N° ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-1788-2954>

El autor agradece los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

Public expectations on the construction of mass transit infrastructure in Guadalajara Metropolitan Area, Mexico.

ABSTRACT: The implementation of neoliberal policy in metropolis in the developing world has triggered the intensification of social and spatial disparities. At the same time, emerging examples of governance mean the opportunity to democratize urban management and to correct some of such disparities. In this paper I reflect on how citizens' expectations and positions relating the building of urban infrastructure can be considered as a challenge and an opportunity to enhance urban governance and to reverse urban inequalities. The article is based on a random survey conducted around the layout of the Line 3 of Light Rail in the Guadalajara Metropolitan Area. In the paper I characterize four groups of citizens regarding how they assess the building of a light rail line in Guadalajara Metropolitan Area, Mexico. I conclude pointing out that none of these groups represents a sufficient position to strengthen the democratization of urban policy or to compensate present socio-territorial inequalities.

KEYWORDS: Urban Antagonism. Light Rail. Public Expectations. Mexico. Metropolitan Governance.

1. Introducción

En los últimos decenios, y como resultado de ciertas políticas de ajuste económico tomadas dentro del contexto urbano, las metrópolis de los países en desarrollo están sufriendo profundos cambios. La planificación que buscara atenuar desigualdades territoriales, o que persiguiera acercar entornos habitables y de calidad también para las clases trabajadoras, ha cedido su lugar a la pujanza de los mercados inmobiliarios y de los intereses particulares. Fruto de estos cambios en la política urbana, se ha asistido a una profunda polarización social y espacial, surgiendo grandes brechas en las condiciones de vida de las poblaciones de la metrópoli. Dentro del escenario de inversiones por hacer competitivas a las ciudades se cuentan importantes inversiones en infraestructuras de transporte masivo. Así, la extensión de redes de BRT o de tren ligero es aprovechada para dinamizar las economías y los entornos urbanos.

Paralelamente se asiste a nuevas formas de gestionar las metrópolis que buscan superar la toma de decisiones vertical y la determinación de la política urbana desde instancias gubernamentales. Desde un intento por devolver el control sobre los asuntos urbanos a la ciudadanía, se han puesto en funcionamiento nuevas fórmulas de gobernanza metropolitana. Sin embargo, no han faltado análisis que muestran que estas fórmulas corren el riesgo de quedar cooptadas por los mecanismos de mercado, de manera que los nuevos actores y ejecutores de esa política urbana pasan a ser los intereses privados de

inversores, desarrolladores, constructores o capitalistas.

En este contexto este artículo analiza de qué modo las expectativas que sostienen los ciudadanos ante la construcción de infraestructura urbana, para el caso concreto de la construcción de la Línea 3 del Tren Ligero en el Área Metropolitana de Guadalajara, son una oportunidad para revertir los procesos urbanos que en las últimas décadas están ocasionando este incremento de las desigualdades socio-espaciales¹. Los principales hallazgos señalan que las posturas que toman los ciudadanos pueden dividirse en dos bloques. Por un lado estarían quienes se autopoicionan como clases bajas y que, o bien se muestran pasivos o bien secundan el tradicional rol vertical y autoritario en la conducción de la política urbana. Por otro, contaríamos con otras posiciones sociales más aventajadas que, sin embargo, toman una postura reactiva en la defensa de sus privilegios ambientales. Ninguno de ambos bloques prometen imprimir un giro a esos procesos de polarización socio-territorial descritos.

Para desarrollar el argumento, en un primer lugar se realiza un sucinto repaso de cómo se ha caracterizado la metrópolis neoliberal y sus procesos de gobernanza en el presente, y una revisión sobre qué dimensiones se han considerado como relevantes a la hora de desgranar las expectativas ciudadanas ante la construcción de infraestructura. En un segundo momento se presentan los detalles del caso de estudio y la metodología empleada, basada en una encuesta aleatoria desarrollada alrededor

¹ Este artículo se integra dentro del proyecto de investigación: *Infraestructuras de transporte masivo y su afectación a la sustentabilidad urbana. El caso de la Línea 3 del Tren Ligero en el Área Metropolitana de Guadalajara*, del que el

autor es responsable técnico y que ha contado con la financiación del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) de México, a través de su Convocatoria para Atender Problemas Nacionales 2014.

del trazado de la L3TL. En un tercer apartado de presentación de resultados se categorizan las diferentes expectativas que mantienen los ciudadanos ante la construcción de esta infraestructura, dividiéndolas en cuatro grandes grupos, para, en un cuarto apartado, intentar determinar algunas variables que pueden estar incidiendo en las diferentes posturas tomadas. En el apartado de discusiones final retomo la problematización teórica inicialmente planteada para avanzar cómo estas diferentes expectativas pueden convertirse en oportunidades o retos para revertir las desigualdades socio-territoriales y para profundizar en los procesos de democratización de la gobernanza metropolitana.

2. Las expectativas ciudadanas ante los megaproyectos en las metrópolis neoliberales

2.1. Las infraestructuras urbanas dentro de las metrópolis neoliberales

Los cambios urbanos que se han observado en las dos últimas décadas dentro de las metrópolis de países en desarrollo han comprometido las formas tradicionales de vivir y de entender la ciudad. La gestión neoliberal de las urbes ha venido marcada por un conjunto de medidas que socava la forma tradicional de insertarse en un territorio. Por un lado, la intervención pública para socorrer los desequilibrios urbanos ha retrocedido, dejando buena parte de la organización territorial al papel de los mercados inmobiliarios y de infraestructuras (BRENNER & THEODORE, 2005). Al mismo tiempo, las tradicionales fórmulas de reequilibrio territorial han sido sustituidas por políticas que acentúan las desigualdades en el desarrollo territorial (HARVEY, 2005), aplicando políticas favorables a la competencia inter-territorial (SASSEN, 2000), basadas en inversiones selectivas en aquellos sectores considerados como más aventajados (PECK & BRENNER, 2009).

Desde el punto de vista de las poblaciones, estas transformaciones en los procesos de gestión del territorio han acarreado importantes quiebras en el espectro de la ciudadanía, poniendo en marcha importantes movimientos de polarización socio-territorial. Agudos procesos de desinversión han motivado la decadencia de entornos urbanos previamente consolidados (HARVEY, 1994), al mismo tiempo que han eclosionado epicentros de acumulación en espacios periféricos, pero bien comunicados con

los mercados nacionales e internacionales (SOJA, 2003). Las poblaciones urbanas han quedado prisioneras de estas amplias transformaciones en el contexto de las metrópolis. Mientras que las clases altas han tendido a atrincherarse en fraccionamientos privatizados y desgajados del tejido urbano tradicional (CALDEIRA, 2001) o a recuperar espacios centrales privilegiados a través de los procesos de gentrificación (SMITH, 2013; MITCHELL & BECKETT, 2008), las clases bajas han quedado aprisionadas en los espacios degradados (BAUMAN, 2001) o han sido expulsadas hacia unas periferias con muy difíciles condiciones de habitabilidad y accesibilidad (JACQUIN, 2012).

En este contexto las inversiones en infraestructura urbana desempeñan un papel fundamental. Una adecuada gestión de su implementación es especialmente sensible debido al amplio espectro de intereses que concitan. La gobernanza urbana y de las infraestructuras se ha convertido en un tema ampliamente debatido y estudiado, en la medida en que puede dar pie a mejoras en las condiciones generales de vida urbana, o, por el contrario, puede implicar un afianzamiento de las formas privadas de apropiación y acumulación en el territorio urbano. En su espíritu originario, la gobernanza urbana supondría la conquista de mayores niveles de autogobierno y de restitución de poder a la sociedad civil (AGUILAR VILLANUEVA, 2000). Sin embargo, en ocasiones esa apertura de los procesos participativos ha conllevado que sea copada fundamentalmente por actores sociales privados o sea situada dentro de los mecanismos del mercado (CALONGE, 2017).

La gobernanza de las infraestructuras urbanas implica la necesidad de abrir los procesos de planificación, implementación, supervisión y evaluación de estas intervenciones de manera que se garantice que la mayoría de los grupos ciudadanos se apropien y se ven beneficiados (ROBERT & al., 2017). El que, en este contexto histórico de retirada del estado, el desarrollo de la infraestructura urbana pueda abrirse a la intervención de múltiples actores comporta una serie de dificultades derivadas de la necesidad de articular gran variedad de intereses sociales. En particular, se ha insistido en la posibilidad de que los diferentes actores y grupos sociales puedan defender valores e intereses contrapuestos, lo que implica un reto para la exitosa gestión de la infraestructura (VEENEMAN & KOPPENJAN, 2010: 227). Ante estas dificultades, ha sido frecuente observar que no todos los actores sociales han conseguido en igualdad de condiciones acceder a las nuevas instancias de gobernanza, de manera que con frecuencia han quedado reducidas a espacios desde donde las élites nacionales e internacionales rigen la política urbana.

En estas condiciones de relineamiento de la acción pública en la ordenación del territorio y de su infraestructura, de reforzamiento de los mercados inmobiliarios y de la infraestructura, de polarización social y territorial, y de mayor protagonismo de los procesos de gobernanza (neoliberal) se hace especialmente relevante estudiar las posturas y expectativas que adoptan los diferentes grupos de ciudadanos sobre la implementación de infraestructura urbana. Son esas posturas y expectativas oportunidades que favorezcan la extensión de la determinación democrática de la política urbana y la posible reversión de los procesos de polarización socio-espacial.

2.2. Las expectativas ciudadanas ante el desarrollo de infraestructura urbana

Dada la gran incertidumbre que caracteriza la postura que la opinión pública va a adoptar frente a la construcción de grandes infraestructuras urbanas (FLYVBJERG & al., 2005), crecientemente está apareciendo un buen número de estudios que se encargan de analizar las expectativas que alberga la ciudadanía en esta materia. Así, se ha demostrado que la ciudadanía puede sostener expectativas poco realistas ante la inauguración de nueva infraestructura, previendo que los problemas de oferta de servicios urbanos serán eliminados; o bien afrontan estas nuevas inversiones suponiendo erróneamente que nada cambiará en sus cotidianidades (KASH & HIDALGO, 2014: 128). Este tipo de predisposiciones son especialmente inciertas cuando la cercanía física a la construcción y operación de esta infraestructura ocasionará impactos negativos reales como ruido, vibraciones o contaminación (BORNSTEIN, 2010: 200). Ante este tipo de circunstancias, es de sumo interés analizar la postura desde la que los distintos grupos de ciudadanos enfrentan la construcción de nueva infraestructura urbana. La reversión de los presentes problemas de polarización socio-territorial, el aprovechamiento de la infraestructura, o el reforzamiento de los procesos de gobernanza y participación derivarán en buena medida de esas posturas con que se encuadran estas intervenciones.

La mayoría de las ocasiones, los gobiernos intentan promover ciertas corrientes de opinión, generando un consenso social más o menos sólido alrededor de los supuestos beneficios que las infraestructuras traerán, valiéndose de campañas de marketing político o recurriendo a informes técnicos de viabilidad (KASH & HIDALGO, 2014: 122; ROZEMA & al., 2015: 101). Sin embargo, una breve revisión bibliográfica muestra

que estos esfuerzos por canalizar el consenso social encuentran muchas dificultades (VALENTIN & BOGUS, 2013: 563) para armonizar multitud de intereses sociales, en ocasiones contrapuestos (LEUNG & al., 2013: 3). Sin ir más lejos, se ha documentado la aparición de elevados niveles de frustración cuando los ciudadanos comprueban que las autoridades han incumplido en su integridad los planes y propuestas prometidos (TOPALOVIC & al., 2008: 16; HESS & ALMEDIA, 2007: 1062).

Al mismo tiempo, la ya mencionada disparidad de intereses sociales puede hacer muy difícil la consecución del apoyo necesario. Ante la retirada de los programas de reequilibrio de las desigualdades territoriales, se ha documentado que mientras que las clases bajas depositan más esperanzas de ser favorecidas (SÉGUIN & GERMAIN, 2000: 56), sin embargo suelen ser las clases medias y altas las que efectivamente van a gozar de los beneficios de las intervenciones de revitalización urbanas (MANZI, 2010:44). Así, dentro de los procesos de gentrificación ya aludidos, serían grupos cada vez más numerosos de clases medias y altas los que estarían detrás de la implementación de infraestructuras que ayudaran a 'recuperar' para ellas ciertos espacios de las ciudades centrales (ATKINSON-PALOMBO, 2010: 2411).

Sin embargo, las referidas polaridades socio-territoriales también han alentado movimientos donde las clases acomodadas han intentado mantener el privilegio en el disfrute de algunas ventajas ambientales alcanzadas, rechazando ciertas intervenciones urbanas. Así, desde entornos de alta calidad ambiental, los grupos sociales favorecidos han visto como una amenaza el trazado de infraestructura como la del transporte masivo. Estos subgrupos serían altamente reactivos al ver comprometido el disfrute de ciertas ventajas urbanas, como la tranquilidad de espacios residenciales y comunitarios ya establecidos (RUMING, 2014: 255), el dominio de los procesos locales inmediatos (CRANE & al., 2016: 54) o la conservación de la particularidad de sus identidades y patrimonios locales (WOLSINK, 2010: 314).

En este sentido las posturas de los distintos grupos de ciudadanos son un fiel reflejo de su posición dentro de las ciudades neoliberales presentes. Así tendríamos grupos de bajos recursos alentados por las promesas de unas reformas que nunca se materializan, grupos de altos recursos intentando reconquistar espacios centrales de la ciudad de alta calidad, u otros reactivos y que defienden los privilegios anteriormente conquistados. La caracterización

más fina de esas expectativas será entonces muy importante para entender qué oportunidades y dificultades abren para una profundización de los procesos de gobernanza metropolitana, de reapropiación urbana y de aprovechamiento de las infraestructuras y sus espacios colindantes.

2.3. Las distintas dimensiones de las expectativas ante las infraestructuras urbanas

En la literatura se han identificado cuatro dimensiones de las expectativas de los ciudadanos ante la construcción de nueva infraestructura que pueden ser vitales a la hora de soportar los procesos de gobernanza metropolitana o su futuro aprovechamiento. En primer lugar, se ha señalado cómo las afectaciones que tiene la construcción de la infraestructura merman las expectativas que los ciudadanos tienen sobre su implementación y funcionamiento (BARKER, 2005: 710). Así se ha documentado que impactos negativos como las expropiaciones y desplazamientos de poblaciones (SIEMIATYCKI, 2006: 287), la percepción de mayores contaminaciones en las áreas de residencia (MACKETT & EDWARDS, 1998: 237), o un aumento de la inseguridad ciudadana y el deterioro de la imagen urbana (HESS & ALMEIDA, 2007: 1047) suelen afectar muy negativamente a la imagen que la ciudadanía sostiene sobre la obra. En estas ocasiones, las apreciaciones de las afectaciones presentes pesan mucho más que los posibles beneficios que se puedan suponer una vez que la infraestructura se encuentre en operación (MARINCIONI & APPIOTTI, 2009: 873), siendo muy difícil que se otorgue la aprobación a la actuación gubernamental.

Cuando estos impactos negativos en el presente de la construcción no suspenden el juicio futuro, los ciudadanos suelen poner en marcha un juego en donde prefiguran cómo quedará alterada la vida y cotidianidad de su entorno (NIELSEN & PEDERSEN, 2015: 250). En este sentido es muy importante que los ciudadanos perciban que las instituciones están integrando convenientemente la infraestructura en las dinámicas de los vecindarios (GRIECO, 2015: 93), y que las aprovechan como un motivo para mejorar las condiciones de vida generales, o para superar condiciones de desigualdad urbana (TURNER, 2012). Asimismo, en las expectativas sobre cómo incidirá en el futuro la nueva construcción suele tener un lugar muy importante cómo los ciudadanos prevén que alterará los valores de sus viviendas y propiedades. La literatura ha mostrado que los entornos residenciales multifamiliares (HURST & WEST, 2014: 63), en un

contexto de ciudad compacta y que favorece los traslados a pie (ATKINSON-PALOMBO, 2010: 2411), en proximidad a las infraestructuras o nuevas estaciones construidas (EFTHYMIU & ANTONIOU, 2013: 2) o donde no se producen externalidades o impactos ambientales indeseados (PACHECO-RAGUZ, 2010: 134) favorecen estas expectativas de incremento de los precios de las residencias. En cualquier caso, los ciudadanos tienden a analizar la proyección de las alteraciones futuras en sus condiciones de vida sobre ese telón de fondo de las ventajas y desventajas socioespaciales que presta la metrópolis.

La tercera dimensión de las expectativas que sostienen los ciudadanos ante la construcción de infraestructuras urbanas está relacionada con cómo perciben que las autoridades y planificadores adoptan una posición de transparencia y apertura ante la recepción de necesidades, reclamaciones y diversas solicitudes relacionadas con la obra.

En este sentido, la literatura ha identificado que la confianza entre ciudadanía y gobierno es el elemento que más contribuye a fomentar actitudes positivas hacia las nuevas obras (MARINCIONI & APPIOTTI, 2009: 864), en la medida en que implica la expectativa de que las instituciones obrarán de buena fe y defenderán equitativamente los intereses de todos los implicados (DAVENPORT & al., 2007: 354). En sentido contrario, la falta de información (JORDHUS-LIER, 2015: 172), la desinformación (LEUNG & al., 2013: 4), la ausencia de vías de comunicación entre la ciudadanía y el gobierno (BON, 2015: 228), o la ausencia de respuesta institucional ante las quejas y demandas (HUSTON & al., 2015: 69) denotan una falta de interés de las autoridades por atender las necesidades locales en la planificación de la infraestructura.

Finalmente la motivación que tienen los ciudadanos de participar en el proceso de implementación de la infraestructura compone otro conjunto de expectativas que resultarán cruciales para profundizar en los procesos de gobernanza metropolitana o en la reversión de las polaridades socio-territoriales. En esta dirección se ha enfatizado la necesidad de abrir la participación a todo el proceso de implementación de la infraestructura, desde la formación misma de las políticas de infraestructura (KECK, 2002: 184), la determinación de soluciones concretas sobre el desarrollo urbano (BORNSTEIN, 2010: 200), o el planteamiento de alternativas a las propuestas iniciales de las autoridades (LEUNG & al., 2013: 2). Frente a estas buenas prácticas, procedimientos participativos lentos y demandantes (DAVENPORT, 2007: 361) o la ausencia de interlocución continua y fluida

produce desconfianza en los cauces formales de participación y motiva una serie de movilizaciones reactivas (RUMING, 2014: 258) ante la certeza de que las intervenciones urbanas no se realizan en provecho de la ciudadanía.

3. Presentación del caso y metodología.

El AMG es la segunda metrópoli más grande de México y la más importante de la zona occidente del país. Según la Encuesta Intercensal del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), comprende a 4'7 millones de habitantes distribuidos en los seis municipios que conforman la conurbación: Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco y El Salto. La conurbación ha desarrollado una integración considerable de funciones entre sus distintos municipios, aunque posiblemente se encuentra lejos de convertirse en una verdadera región metropolitana, según ha sido caracterizada por la literatura para los contextos europeos (FERIA TORIBIO, 2010: 206). En cualquier caso, la metrópoli ha seguido un proceso de descentralización documentado en otros contextos (FERIA TORIBIO, 2015: 26) en donde el municipio central (Guadalajara) tiende a perder población que es alojada en viviendas ofertadas en los municipios colindantes. Esto ha generado que, desde las dos últimas décadas, el AMG haya experimentado una gran dispersión territorial, extendiéndose en el año 2015 a lo ancho de 69800 Has. (IMEPLAN, 2016: 62) lo que ha complicado sobremanera los

traslados cotidianos necesarios para acudir al trabajo, los centros educativos o los comercios.

En el Área Metropolitana de Guadalajara están en operación dos líneas de tren ligero, y una de BRT, conocida como MacroBús, que en el 2015 conseguían desplazar al 0'9% de los individuos que cotidianamente se desplazaban a sus trabajos, según la misma Encuesta Intercensal. Frente a esta exigua participación del transporte masivo, el grueso de los viajes se realizaba a bordo de un transporte colectivo convencional integrado por una red de minibuses famosa por sus elevados niveles de siniestralidad, impuntualidad y mal servicio, o bien en automóvil.

La L3TL intenta complementar la red de transporte masivo con que cuenta la ciudad. Se extenderá en la diagonal noroeste-sureste, a lo largo de 21'5 kilómetros, a través de los municipios de Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque. En sus dos tramos extremos discurrirá por un viaducto elevado, y en su recorrido central lo hará por un túnel para evitar afectaciones al patrimonio y a las actividades del centro. Al igual que las otras dos líneas ya existentes, cubrirá las coronas consolidadas de la urbe, dejando sin servicio de transporte masivo las zonas periféricas que han experimentado el mayor nivel de expansión en los últimos años y donde se han ubicado las poblaciones más desfavorecidas. Las obras, que tendrán un costo aproximado de 1047 millones de Euros, iniciaron en agosto de 2014, y está programado que en el primer semestre de 2019 entre en operaciones la infraestructura.

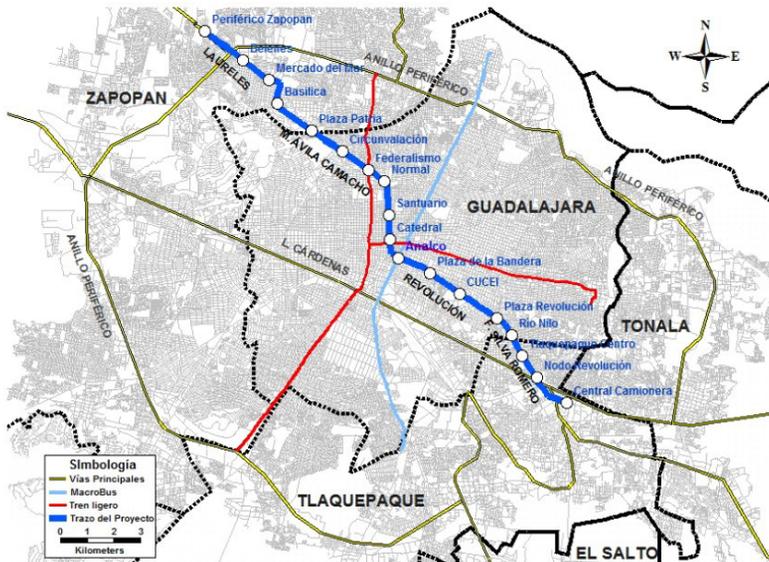


Fig. 1 / Esquema de líneas de transporte masivo en el AMG

Fuente: Consorcio Senermex-Transconsult

La construcción de la infraestructura no ha estado exenta de polémica. Dado que fue una propuesta del entonces candidato a la Presidencia de la República, Enrique Peña Nieto en la contienda electoral de 2012², su ejecución ha sido orquestada desde estas instancias federales, sin la intermediación de mayores consultas con las instancias ciudadanas o con los niveles inferiores de gobierno. En el primer caso sólo han existido escasas y puntuales reuniones informativas con los vecinos que, improcedentemente han sido llamadas contralorías sociales. En el segundo la falta de interlocución con los niveles estatal y municipal de gobierno ha sido muy destacable, de forma que los presidentes municipales sólo conocieron detalles del trazado, una vez que el mismo había sido aprobado³. Estas deficiencias han abonado el camino para que una parte de los ciudadanos y vecinos vean la obra con cierta desafección.

Los resultados que a continuación se muestran están basados en la realización de una encuesta aleatoria, integrada por 800 elementos, que se aplicó a los ciudadanos que residen en un radio de 1 kilómetro respecto al trazado de la línea. Este tamaño muestral permite realizar generalizaciones al grueso de la población con un margen de error de +/- 3,46% para un nivel de confianza del 95%.

La explotación estadística, también propia, tiene un alcance exploratorio y consiste en un análisis de conglomerados que genera una tipología de ciudadanos según la actitud que toman hacia la obra. Distinguir entre estos tipos de posturas permitirá posteriormente analizar en qué medida pueden representar un reto o una oportunidad para el reforzamiento de la gobernanza metropolitana y para la reversión de los procesos de desigualdad socio-territorial. Para el análisis de conglomerados se midió la distancia euclidiana de los elementos, utilizando el método Ward. Después de un análisis detallado de los distintos resultados se escogieron 4 grupos de vecinos que ofrecían la suficiente heterogeneidad inter-grupos para permitir lecturas representativas. Las variables seleccionadas para distribuir a los vecinos se ubican dentro de las cuatro dimensiones de las expectativas de los ciudadanos revisadas. En particular:

- Dimensión: Percepción de los impactos. Se construyó un índice que mide la percepción de los vecinos sobre cómo está afectando

la construcción de la obra a los siguientes indicadores de la calidad de vida del barrio: Seguridad ciudadana, calidad de los parques y áreas verdes, facilidad para caminar por la colonia, limpieza e imagen de la colonia, y presencia de vecinos y animación del barrio. Las respuestas se ubican en una escala de 1 a 3, donde 1 es 'ha empeorado', y 3 'ha mejorado'.

- Dimensión: Percepción sobre el futuro del vecindario. Se construyó un índice que mide la percepción de los vecinos sobre cómo afectará la infraestructura a los indicadores que se mencionan en la anterior dimensión. Las respuestas se ubican en la misma escala citada. Aparte de este índice, también se ha utilizado una variable que mide la opinión de los vecinos sobre cómo afectará la infraestructura a los valores de la propia vivienda; las respuestas se han distribuido en una escala de 1 a 3, donde 1 es 'disminuirá el valor', y 3 es 'aumentará el valor'.
- Dimensión: Percepción sobre la actuación del gobierno. Se han utilizado dos variables que miden esa opinión. En particular se preguntó a los ciudadanos que en una escala de 0 a 10 valoraran la información dada por los distintos niveles de gobierno sobre las características de la obra y la infraestructura, y, en esa misma escala, que valoraran la facilidad de presentar quejas y denuncias sobre las actividades de la obra.
- Dimensión: Predisposición a participar. Para abordar esta dimensión se construyó un índice que agrupa una serie de variables donde se recoge la opinión de los vecinos sobre qué tan conveniente estiman ellos que sería participar en el proceso de planeación y supervisión de la obra, en una escala de 1 a 3, donde 1 es nada conveniente y 3 es muy conveniente. Las variables recogen los siguientes aspectos de ese proceso: decidir sobre los detalles técnicos de la obra; recibir información sobre los apoyos del gobierno a los afectados; recibir información sobre el impacto a la colonia y sus áreas verdes; vigilar el gasto del presupuesto de la obra; vigilar el impacto de la obra sobre la colonia y sus áreas verdes.

El segundo apartado de los resultados pretende atribuir la ubicación de los sujetos en los cuatro conglomerados generados en función de determinadas variables socioeconómicas y

² Redacción, (2012, 31 Marzo). Los mexicanos requieren un gobierno que les dé confianza y credibilidad: Enrique Peña Nieto. Orizaba en Red, recuperado de <http://www.orizabaen-red.com.mx/cgi-bin/web?b=VERNOTICIA&%7Bnum%7D=95842>

³ MEDINA, R. (2013, 27 Marzo). Alcaldes toman con reservas ruta de Línea 3 del Tren Ligero. En El Informador, recuperado de: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2013/447268/6/alcaldes-toman-con-reservas>

ambientales. Para hacerlo se procedió a realizar una regresión logística multinomial. En esta regresión, como variable dependiente se utilizó la categorización de ciudadanos según el tipo de expectativas que tenían sobre la construcción y operación de la infraestructura. Como variables explicativas se probaron las siguientes:

- Ingresos mensuales per cápita (no significativa)
- Clase social autopercebida (significativa)
- Nivel de estudios (significativa)
- Número de vehículos a disposición del hogar (no significativa)
- Régimen de tenencia del predio (no significativa)
- Distancia al trazado (no significativa)
- Existencia de grafitis en la colonia (significativa)
- Existencia de vivienda vertical en la colonia (significativa)
- Número de años viviendo en la colonia (no significativa)
- Percepción de vibraciones durante la construcción (significativa)
- Percepción de polvo derivada de la construcción (significativa).

Las seis variables finalmente introducidas en el modelo permitieron explicar un 30'0% de la varianza de la variable dependiente, clasificando correctamente el 48'3% de todos los casos. Sin dudas esta bondad del ajuste no es la óptima, lo

cual hace que los resultados que se presenten tengan una naturaleza hipotética y preliminar.

4. Tipología de ciudadanos según actitudes hacia la L3TL

Luego de aplicar el análisis de conglomerados, han resultado cuatro grupos principales de ciudadanos según la predisposición que muestran hacia la L3TL. La siguiente tabla (Fig. 2) muestra su puntuación media en las variables que se seleccionaron para producir esa misma tipología.

Todas las diferencias de medias son estadísticamente significativas. Estas diferencias sustantivas entre las medias sugieren que los grupos han sido debidamente formados, obteniéndose altos niveles de heterogeneidad inter-grupos. Además, las diferencias son teóricamente consecuentes, al poder interpretarse los resultados con facilidad en la conformación de una tipología de ciudadanos según se posicionan respecto a la construcción de la L3TL.

El primer grupo de esta tipología, que integra al 22'35% de todos los casos, lo hemos denominado: 'optimistas participativos'. Son optimistas porque es el grupo que mejor valora cómo afecta la construcción de la línea a la colonia (con un puntaje de 2'09), es el grupo que mejor valora la incidencia que tendrá la infraestructura en la calidad de vida de la colonia (con una media de 2'37), y en los valores inmobiliarios

Variable	Valores	Grupo 1 Optimistas participati- vos 22'35% de los casos	Grupo 2 Afectados participati- vos 27'33% de los casos	Grupo 3 Desmotiva- dos aquietes- centes 22'35% de los casos	Grupo 4 Críticos 27'97% de los casos
Índice afectación presente de la construcción	1: ha empeorado 3: ha mejorado	2'09	1'09	1'99	2'02
Índice afectación futura de la infraestructura	1: empeorará 3: mejorará	2'37	2'03	2,14	2'31
Influencia futura de la infraestructura en valor casa	1: disminuirá 3: aumentará	2'62	2'29	2'47	2'22
Califica información dada por el gobierno sobre la obra	Mínimo: 0 Máximo: 10	7'47	4'31	6'98	2'32
Califica facilidad presentar quejas y denuncias	Mínimo: 0 Máximo: 10	3'66	2'14	5'71	0'88
Índice de predisposición a participar	1: nada conveniente participar 3: muy conveniente participar	2'82	2'56	1'97	2'42

Fig. 2 / Valores medios de los grupos de ciudadanos según sus actitudes hacia la L3TL en las variables de agrupación.

Fuente: elaboración y explotación propias de encuesta.

de la vivienda (con una media de 2'62). Este grupo tiene además una buena concepción de cómo ha intervenido el gobierno; en una escala de 0 a 10 le otorga un 7'47 en la provisión de información sobre las características de la obra, y es el segundo grupo que le da una mayor calificación a la hora de tener facilidad para presentar quejas y denuncias (con una media de 3'66). Los integrantes de este grupo muestran los niveles más altos de predisposición a querer participar en los procesos de planificación y construcción de la infraestructura, con un puntaje medio de 2'82. En definitiva, estamos ante una categoría de ciudadanos cuyos intereses se encontrarían muy bien alineados respecto a los que el gobierno tendría a la hora de desarrollar esta infraestructura de transporte, y que además serían altamente participativos. Este grupo que mantiene una postura tan favorable hacia la acción gubernamental y hacia los beneficios de la infraestructura plantea cierta perplejidad si recordamos la estrechez de los cauces participativos que se establecieron y, por tanto, la posibilidad de que articularan eficazmente las necesidades sociales.

El segundo grupo de esta tipología lo compone el 27'33% de todos los vecinos y lo hemos denominado 'afectados participativos'. Es el grupo que más está sufriendo las afectaciones negativas derivadas de la construcción, pues su valoración en el índice que se generó para medir este aspecto se encuentra en 1'09 (representando el valor 1 la respuesta de 'ha empeorado' la calidad de vida de la colonia). Esta situación presente hace que no vean con muchas esperanzas el impacto que pudiera tener en el futuro la infraestructura; es el grupo que peor valora cómo influirá la L3TL en la calidad de vida de la colonia en el futuro, y el segundo grupo que peor valora cómo influirá en los valores inmobiliarios de la vivienda propia. Quizá debido a estos elevados niveles de afectación negativa, este grupo estaría altamente interesado en participar en los procesos de planeación y de ejecución de la infraestructura urbana; es el segundo grupo en mostrar más predisposición a participar, con un puntaje medio de 2'56. En suma, este grupo representa a aquellos ciudadanos que más están sufriendo las consecuencias negativas de la fase de obra y que estiman que tendrá menos beneficios futuros, lo que les hace mostrar un elevado deseo de poder participar en su planeación e implementación. Estas aspiraciones a la participación son todo un reto para un proceso de implementación de la obra que ha sido tan cerrado y oscuro.

La tercera categoría de vecinos la hemos llamado 'desmotivados aquiescentes', y agrupa al 22'35% de los casos. Es el grupo que tiende

a suscribir opiniones medias y estandarizadas en la valoración de cómo incide la obra en la calidad de vida de la colonia, o de cómo influirá la infraestructura en operación sobre esa misma calidad o sobre el valor de la propia vivienda. Sin embargo, éste es un grupo altamente aquiescente con la acción gubernamental, pues es el segundo grupo que mejor valora su papel en la comunicación de información sobre la obra (con una media de 6'98 en una escala de 0 a 10), y el que mejor valora las facilidades que da el gobierno para presentar quejas y denuncias. Esa elevada valoración contrasta con el escaso interés que muestra el grupo en participar. Los ciudadanos que lo integran muestran menor predisposición a participar en esos procesos, con un puntaje medio de 1'97. En resumen, con este tercer grupo estaríamos ante aquellos ciudadanos con opiniones estándar en su valoración de la obra, poco motivados para participar, pero que serían grandes valedores de la acción del gobierno en la ejecución de la infraestructura. Este tipo de posturas y expectativas, en la medida en que secundan un tipo de gestión de la infraestructura vertical y poco participativa, entorpecerían los esfuerzos por generar mejores condiciones de gobernanza y por revertir los procesos seculares de desigualdad socio-territorial.

El último grupo lo hemos denominado 'críticos', y aglutina al 27'97% de todos los ciudadanos. Con ser el segundo grupo que mejor valora la influencia de la infraestructura sobre la colonia tanto en la fase de construcción (con una media de 2'02), como en la fase de operación (con una media de 2'31), sin embargo es con diferencia el que peor valora la acción gubernamental. Este grupo de los críticos da sólo un 2'32 de valoración media a cómo el gobierno ha gestionado la comunicación de información sobre la obra, y un muy elocuente 0'88 sobre 10 a la facilidad de presentar quejas y denuncias sobre todo el proceso. Esa animadversión a la acción gubernamental puede estar relacionada con otro rasgo de este perfil: los críticos son quienes más dudas tienen de que la infraestructura vaya a mejorar el valor de sus viviendas (con un puntaje de 2'22). El posterior análisis habrá de perfilar todavía más el perfil de quienes integran este grupo, para poder analizar su papel dentro de la corrección de los desequilibrios territoriales existentes.

5. Condicionantes de las posturas ante la infraestructura

Intentando profundizar en las causas que hacen que los sujetos se ubiquen en los distintos grupos de ciudadanos según las expectativas que

sostienen ante la L3TL, se realizó una regresión logística multinomial. Este procedimiento permite atribuir las opciones que tienen los sujetos de pertenecer a uno u otro grupo, según cómo se posicionan en otras variables explicativas, de naturaleza tanto cuantitativa como cualitativas. Para el cálculo de las distintas probabilidades se ha ido rotando en cada caso la categoría de ciudadanos de referencia, para tener más claridad en los contrastes que se obtienen. Como ya se ha manifestado, el modelo que se ha

obtenido dista mucho de ser óptimo en términos de la bondad del ajuste, por lo que los resultados habrán de tomarse como tentativos.

5.1. El grupo de los optimistas participativos

Las distintas probabilidades de que los sujetos queden clasificados en el grupo de los optimistas participativos en comparación con el resto de grupos se reflejan en la siguiente tabla (Fig. 3).

Variable	Valor	Sentido probabilidad	Probabilidad	Significatividad	Categoría de referencia
Clase social autopercebida	Baja	Aumenta	80'6%	0'023	Afectados participativos
Clase social autopercebida	Alta	Disminuye	67'0%	0'013	Afectados participativos
Percepción vibraciones	Sí	Disminuye	63'7%	0'000	Afectados participativos
Percepción polvo	Sí	Disminuye	40'5%	0'061	Afectados participativos
Grafitis	Inexistentes	Aumenta	221'9%	0'008	Aquiescentes desmotivados
Nivel estudios	Licenciatura y más	Aumenta	163'7%	0'011	Críticos
Grafitis	Inexistentes	Disminuye	54'7%	0'023	Críticos

FIG. 3 / Probabilidades⁴ de quedar clasificado como optimista participativo en comparación con el resto de categorías.

Fuente: elaboración y explotación propias de encuesta.

Desde el punto de vista de las características socio-demográficas, autoperibirse como clase social baja aumenta las probabilidades de los individuos de enrolarse en esta categoría de los optimistas participativos (en un 80'6% respecto a los afectados participativos), y como clase social alta disminuye las probabilidades de incluirse en esta categoría (en un 67% respecto a esa categoría de los afectados participativos). El análisis del resto de variables es de más difícil lectura, por cuanto en ocasiones gozar de ciertos privilegios ambientales como la ausencia de grafitis aumenta las opciones de encuadrarse en este grupo (cuando se lo compara con los aquiescentes desmotivados), y en comparación con los críticos esa misma característica conlleva la disminución de probabilidades de quedar incluido dentro de los optimistas participativos. Tentativamente puede señalarse que quienes piensan que las obras no están afectando la situación de la colonia en el presente, que la mejorarán en el futuro y que se muestran muy predispuestos a participar, se ubican a sí mismos dentro de las clases bajas.

5.2. El grupo de los afectados participativos

Las probabilidades que tienen los sujetos de caer en esta categoría, en comparación con el resto de categorías de sujetos quedan reflejadas en la siguiente tabla (Fig. 4).

El grupo de los afectados participativos estaba compuesto por los sujetos que señalaban que la construcción estaba empeorando las condiciones de su colonia y no observaban que en el largo plazo esa situación fuera a quedar revertida. Esto hace que percibir en el presente de aplicación de la encuesta determinados impactos como la presencia de vibraciones o de polvo aumenta en todos los casos las probabilidades de quedar encasillados en esta categoría en comparación con las demás. Por seguir con las condiciones ambientales, parece que vivir en entornos con características extremas de calidad aumenta también las probabilidades de pertenecer a esta categoría. Así, ubicarse en una colonia con considerable vivienda en altura y con

⁴ La regresión logística multinomial establece las probabilidades de que ocurra un suceso de una variable dependien-

te según los distintos valores de las variables independientes.

Variable	Valor	Sentido probabilidad	Probabilidad	Significatividad	Categoría de referencia
Clase social autopercebida	Baja	Disminuye	44'6%	0'023	Optimistas participativos
Clase social autopercebida	Alta	Aumenta	202'7%	0'013	Optimistas participativos
Percepción vibraciones	Sí	Aumenta	175'2%%	0'000	Optimistas participativos
Percepción polvo	Sí	Aumenta	67'9%%	0'061	Optimistas participativos
Clase social autopercebida	Baja	Disminuye	70'3%	0'000	Desmotivados aquiescentes
Grafitis	Abundantes	Aumenta	136'8%	0'001	Desmotivados aquiescentes
Grafitis	Inexistentes	Aumenta	210'1%	0'016	Desmotivados aquiescentes
Vivienda vertical	Considerable	Aumenta	195'0%	0'034	Desmotivados aquiescentes
Percepción vibraciones	Sí	Aumenta	444'0%	0'000	Desmotivados aquiescentes
Percepción polvo	Sí	Aumenta	166'5%	0'001	Desmotivados aquiescentes
Grafitis	Inexistentes	Disminuye	56'3%	0'027	Críticos
Vivienda vertical	Inexistente	Aumenta	94'5%	0'041	Críticos
Percepción vibraciones	Sí	Aumenta	175'1%	0'000	Críticos
Percepción polvo	Sí	Aumenta	118'7%	0'003	Críticos

Fig. 4 / Probabilidades de quedar clasificado como afectados participativos en comparación con el resto de categorías.

Fuente: elaboración y explotación propias de encuesta.

elevadas proporciones de grafitis en sus calles incrementaría las opciones de ser clasificado como afectado participativo en comparación con los desmotivados aquiescentes. Pero al mismo tiempo, vivir en una colonia sin grafitis también incrementa las oportunidades de estar enclavado en este grupo en comparación con los desmotivados aquiescentes y con los críticos.

Desde el punto de vista socioeconómico, cuando ha sido significativa la influencia del valor de clase social baja, comprobamos que hay menos oportunidades de que los sujetos pertenezcan a este grupo (en comparación con los optimistas participativos y con los desmotivados aquiescentes). Y, consecuentemente, en el caso en que el peso del valor clase social alta ha sido significativo, vemos que tener esta característica aumentaba las probabilidades de ser clasificado dentro de este grupo en comparación con los optimistas participativos. En resumen, los afectados participativos viven en unas condiciones especialmente sensibles desde el punto de vista de la calidad ambiental y, además, suelen autopositionarse como de clases altas.

5.3. El grupo de los desmotivados aquiescentes

Las probabilidades de que los diferentes sujetos queden clasificados en esta categoría frente a las otras categorías de análisis se recogen en la siguiente Fig. 5.

Siempre que ha resultado significativo portar el valor de clase social baja, vemos que estos sujetos han tenido más oportunidades de ser clasificados dentro de este grupo de los desmotivados aquiescentes. Así, estar dentro de esta condición aumenta un 236'7% y un 149'9% las probabilidades de encuadrarse entre los desmotivados aquiescentes frente a los afectados participativos y los críticos. Por tanto, autoperibirse como clase social baja detonaría este tipo de actitudes.

Desde el punto de vista de los condicionantes ambientales la tendencia parece ser la inversa de los afectados participativos. De esta forma contar con condiciones ambientales extremas (o muy favorables o muy negativas) disminuye la probabilidad de quedar encuadrado en

Variable	Valor	Sentido probabilidad	Probabilidad	Significatividad	Categoría de referencia
Grafitis	Inexistentes	Disminuye	68'9%	0'008	Optimistas participativos
Clase social autopercebida	Baja	Aumenta	236'7%	0'000	Afectados participativos
Grafitis	Abundantes	Disminuye	57'8%	0'001	Afectados participativos
Grafitis	Inexistentes	Disminuye	67'8%	0'016	Afectados participativos
Vivienda vertical	Considerable	Disminuye	66'1%	0'034	Afectados participativos
Percepción vibraciones	Sí	Disminuye	81'6%	0'000	Afectados participativos
Percepción polvo	Sí	Disminuye	62'5%	0'001	Afectados participativos
Clase social autopercebida	Baja	Aumenta	149'9%	0'001	Críticos
Grafitis	Abundantes	Disminuye	52'0%	0'003	Críticos
Grafitis	Inexistentes	Disminuye	85'9%	0'000	Críticos
Percepción vibraciones	Sí	Disminuye	49'4%	0'037	Críticos

Fig. 5 / Probabilidades de quedar clasificado como afectados participativos en comparación con el resto de categorías.

Fuente: elaboración y explotación propias de encuesta.

esta categoría en comparación con las otras categorías de análisis. Siguiendo el razonamiento lógico, se puede colegir que unas condiciones ambientales intermedias, con la presencia escasa de grafitis y unos niveles intermedios de densidad de población, favorecerían el que los sujetos adoptaran las expectativas propias de los desmotivados aquiescentes.

5.4. El grupo de los críticos

En la siguiente tabla (Fig. 6) se introducen las probabilidades que tienen los sujetos de quedar integrados en la categoría de los críticos, según los valores que adquieren en las variables explicativas que han resultado ser significativas.

Aunque existen algunos datos contradictorios, en términos generales se puede afirmar que aquellos sujetos cuyas residencias se ubican en un entorno de mejores condiciones ambientales tiende a incrementar las probabilidades de ser más críticos a la hora de evaluar los proyectos de infraestructura en una ciudad. Vemos así que el que no haya grafitis en las calles aumenta las probabilidades de pertenecer a este grupo frente

a las categorías de los optimistas participativos (en un 120'7%), de los afectados participativos (en un 129'1%), y de los desmotivados aquiescentes (en un 610'4%). Sin embargo, esta afirmación merece ser ligeramente matizada al comprobar que, comparados con los desmotivados aquiescentes, la presencia de abundantes grafitis incrementa las oportunidades de ser clasificados como críticos, y que la inexistencia de vivienda vertical también disminuye la probabilidad de ser integrado a la categoría de los críticos frente a los afectados participativos.

Las variables socioeconómicas no parecen ser tan decisivas a la hora de clasificar como críticos a los distintos sujetos estudiados. Sus valores sólo son significativos en un par de relaciones y lo son de forma contradictoria. En primer lugar autopercepcionarse como clase social baja disminuye las probabilidades de ser clasificado como crítico en un 60'0% en comparación con los desmotivados aquiescentes, pero, en segundo lugar, contar con estudios superiores disminuye en un 62'1% las probabilidades de ser encuadrado como crítico frente a los optimistas participativos.

Variable	Valor	Sentido probabilidad	Probabilidad	Significatividad	Categoría de referencia
Nivel estudios	Licenciatura y más	Disminuye	62'1%	0'011	Optimistas participativos
Grafitis	Inexistentes	Aumenta	120'7%	0'023	Optimistas participativos
Grafitis	Inexistentes	Aumenta	129'1%	0'027	Afectados participativos
Vivienda vertical	Inexistente	Disminuye	48'6%	0'041	Afectados participativos
Percepción vibraciones	Sí	Disminuye	63'7%	0'000	Afectados participativos
Percepción polvo	Sí	Disminuye	54'3%	0'003	Afectados participativos
Clase social	Baja	Disminuye	60'0%	0'001	Desmotivados aquiescentes
Grafitis	Abundantes	Aumenta	108'1%	0'003	Desmotivados aquiescentes
Grafitis	Inexistentes	Aumenta	610'4%	0'000	Desmotivados aquiescentes
Percepción vibraciones	Sí	Aumenta	97'7%	0'037	Desmotivados aquiescentes

Fig. 6 / Probabilidades de quedar clasificado como afectados participativos en comparación con el resto de categorías.

6. Discusión

En este artículo se han caracterizado las expectativas que mantienen los distintos ciudadanos frente a la construcción de infraestructura de transporte masivo y se han atribuido a su vinculación con ciertas variables socioeconómicas y ambientales. Se ha podido comprobar cómo, a pesar de que la implementación de la L3TL tuvo un profundo carácter vertical y tecnocrático, existen posturas favorables o conniventes a la actuación gubernamental que, además, en términos generales prevén que esta infraestructura mejorará las condiciones de sus vecindarios. Así, los grupos de los llamados optimistas participativos y de los desmotivados aquiescentes integraron cada uno el 22'35% de los sujetos, un 44'71% del total de vecinos. Como pudo comprobarse en el análisis logístico realizado, el posicionarse como clase baja tiende a aumentar las probabilidades de ser clasificados dentro de estos dos grupos. En estos casos, una inercia institucional tecnocrática no parece que vaya a ser cuestionada, sino todo lo contrario, por grupos de la ciudadanía que, o bien son escasamente participativos y aprueban la labor gubernamental, o bien tienen altas expectativas

Fuente: elaboración y explotación propias de encuesta.

participativas, pero se muestran muy favorables a este tipo de proyectos que han incluido, sorprendentemente, muy escasos mecanismos de participación. Las posibilidades de revertir desde estas posiciones sociales las agudas tendencias de polarización socio-espacial que viven metrópolis como el AMG, o de aprovechar los muy exiguos experimentos de gobernanza metropolitana son muy escasas.

Frente a estos grupos se ha descrito al grupo de los afectados participativos, que, como se vio, compone al 27'33% del total de ciudadanos. Este grupo contemplaba de manera temerosa el efecto que tanto sobre el presente como sobre el futuro podría tener la construcción de la L3TL, y por lo general sostenía una mala impresión de cómo la estaban implementando las autoridades. El hecho de que los ciudadanos vivieran en condiciones ambientales difíciles, que estuvieran siendo afectados por la construcción, y que, además, se posicionaran de clase alta, explicaba que se ubicaran en esta categoría. Aunque este grupo pudiera representar una oportunidad para profundizar en las exiguas iniciativas de gobernanza metropolitana, sin embargo el que se posicionen de clase alta no

parece que vaya a suponer mayores ventajas para corregir las desigualdades propias de una metrópoli neoliberal en donde los mecanismos de mercado y los intereses privados anteceden a los colectivos. Además, tampoco es muy prometedor que los ciudadanos tengan que verse directamente afectados para adoptar posturas críticas.

Finalmente también se caracterizó al grupo que denominamos los críticos, y que comprendieron al 27.97% del total. Sin verse directamente afectado como en el caso anterior, este conglomerado tampoco esperaba mucho de cómo la infraestructura mejoraría las condiciones de su colonia y, además, se mostraba altamente contrario a la gestión gubernamental del proceso de construcción. El análisis factorial permitió comprobar que ciertas variables que denotan una alta calidad ambiental como la ausencia de grafitis o de vivienda vertical podían estar detrás de los recelos descritos y del juicio crítico dirigido a las autoridades. La posición crítica de quienes ven amenazados ciertos privilegios ambientales, tampoco parece que pueda abanderar una profundización de los procesos de gestión democrática de la urbe, ni tampoco la reversión de las desigualdades socio-espaciales acumuladas en las últimas décadas.

En definitiva, el análisis de las expectativas de los ciudadanos ante la construcción de una infraestructura como la L3TL deja más sombras que claridades sobre las posibilidades que se presentan para la corrección de los desequilibrios socio-espaciales acumulados en una metrópoli neoliberal desde los muy escuetos procesos de gobernanza que se abren. Como se ha podido ver, una parte muy importante de la población, que podemos señalar de baja extracción social, mantiene una postura de aquiescencia pasiva o, aspirando a tener un mayor protagonismo en la gestión urbana, sin embargo aprueban las formas presentes tecnocráticas y verticales de gestionar la implementación de la infraestructura. Frente a esta parte, han existido posiciones críticas, pero que derivan bien del hecho de haberse visto directamente afectados por el proceso constructivo, o del hecho de gozar de ciertos privilegios ambientales que estiman serán amenazados por la nueva infraestructura. En definitiva, aún quedaría un amplio camino que recorrer desde el punto de vista de la cultura política de los habitantes de la urbe para que, desde sus expectativas, se pudieran iniciar procesos de profundización democrática de la gestión urbana y de sus infraestructuras que paliaran las profundas desigualdades socio-territoriales inscritas dentro de la metrópoli neoliberal.

7. Bibliografía

- AGUILAR VILLANUEVA, L. (2000): "Democracia y transición", en J.N. GONZÁLEZ PARÁS & A. LABRA MANJARREZ, (Eds.): *La gobernabilidad democrática en México*, Ciudad de México, INAP, pp. 29-44.
- ATKINSON-PALOMBO, C. (2010): "Comparing the Capitalisation Benefits of Light Rail Transit and Overlay Zoning for Single-family Houses and Condos by Neighborhood Type in Metropolitan Phoenix, Arizona", en *Urban Studies*, 47(11): 2409-2426.
- BARKER, J. (2005): "Engineers and Political Dreams: Indonesia in the Satellite Age", *Current Anthropology*, 46 (5), 703-727.
- BAUMAN, Z. (2001): *La globalización. Consecuencias humanas*. Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México.
- BON, B. (2015): "A New Megaproject Model and a New Funding Model. Travelling Concepts and Local Adaptations Around the Delhi Metro", en *Habitat International*, 45: 223-230.
- BORNSTEIN, L. (2010): "Mega-projects, City-building and Community Benefits", en *City, Culture and Society*, 1: 199-206.
- BRENNER, N. & N. THEODORE (2005): "Neoliberalism and the Urban Condition", en *City*, 9(1): 101- 107.
- CALDEIRA, T. (2001): *City of Walls. Crime, Segregation and Citizenship in Sao Paulo*. University of California Press, Berkeley.
- CALONGE REILLO, F. (2013): *Los sentidos de la ciudad. Sobre cómo mujeres y hombres ordenan sus espacios vitales*. Universidad de Guadalajara, Guadalajara.
- (2017): "Gobernanza neoliberal. Retos para el ordenamiento de las movilidades urbanas", en *Transporte y Territorio*: 184-200.
- CRANE, M., C. & al., (2016): "Neighborhood Expectations and Engagement with New Cycling Infrastructure in Sydney, Australia: Findings from a Mixed Method Before-and-After Study", en *Journal of Transport and Health*, 3: 48-60.
- DAVENPORT, M. A., & al. (2007): "Building Trust in Natural Resource Management Within Local Communities. A Case Study of the Midewin National Tallgrass Prairie", en *Environmental Management*, 39: 353-368.
- EFTHYMIU, D. & C. ANTONIOU, (2013): "How Do Transport Infrastructure and Polices Affect House Prices and Rents? Evidence from Athens, Greece", en *Transportation Research Part A*, 52: 1-22.
- FERIA TORIBIO, J. M., (2010): "La delimitación y organización espacial de las áreas metropolitanas españolas: una perspectiva desde la movilidad residencia-trabajo", en *Ciudad y Territorio*, 164: 189-210.
- & A. ANDÚJAR LLOSA, (2015): "Movilidad residencial metropolitana y crisis inmobiliaria", en *Anales de Geografía*, 35(1): 13-40.
- FLYVBJERG, B., M. K. SKAMRIS & S. L. BUHL, (2005): "How (In)accurate Are Demand Forecasts in Public Works Projects? The Case of Transportation", en *Journal of the American Planning Association*, 71(2): 131-146.
- GRIECO, M. (2015): "Social Sustainability and Urban Mobility: Shifting to a Socially Responsible Pro-Poor Perspective", en *Social Responsibility Journal*, 11(1): pp. 82-97.

- HARVEY, D. (2005): *Spaces of Neoliberalization: Toward a Theory of Uneven Geographical Development*. Franz Steiner Verlag, Stuttgart.
- HESS, D. B. & T. M. ALMEIDA (2007): "Impact of Proximity to Light Rail Rapid Transit on Station-area Properties Values in Buffalo, New York", en *Urban Studies*, 44(5): 1041-1068.
- HURST, N. B. & S. E. WEST (2014): "Public Transit and Urban Redevelopment: The Effect of Light Rail Transit on Land Use in Minneapolis, Minnesota", en *Regional Science and Urban Economics*, 46: 57-72.
- HUSTON, S., R. RAHIMZAD & A. PARSIA, (2015): "Smart Sustainable Urban Regeneration: Institutions, Quality and Financial Innovation", *Cities*, 48: 66-75.
- INSTITUTO METROPOLITANO DE PLANEACIÓN (IMEPLAN) (2016): *Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano del AMG*. IMEPLAN, Guadalajara.
- JACQUIN, C. (2012): "Producir y habitar la periferia. Los nuevos conjuntos de vivienda de bajo costo en México", en *Bulletin de l'Institut Français d'Etudes Andines*, 41(3): 389-415.
- JORDHUS-LIER, D. (2015): "Community Resistance to Megaprojects: The Case of N2 Gateway Project in Joe Slovo Informal Settlement, Cape Town", en *Habitat International*, 45: 169-176.
- KASH, G. & D. HIDALGO (2014): "The Promise and Challenges of Integrating Public Transportation in Bogotá, Colombia", en *Public Transport*, 6: 107-135.
- KECK, M. E. (2002): "Water, Water, Everywhere, Nor Any Drop to Drink: Land Use and Water Policy in Sao Paulo, Brazil", en P. Evans, (Ed) *Livable Cities? Urban Struggles for Livelihood and Sustainability*. University of California Press, Berkeley, pp. 162-194.
- LEUNG, M-Y. & J. YU & Y. S. CHAN (2013): "Focus Group Study to Explore Critical Factors of Public Engagement Process for Mega Development Projects", en *Journal of Construction Engineering and Management*, 11: 1-11.
- MACKETT, R. L. & M. EDWARDS (1998): "The Impact of New Urban Public Transport Systems. Will the Expectations Be Met?", en *Transportation Research Part A*, 32(4): 231-245.
- MANZI, T. (2010): "Creating Sustainable Neighborhoods? The Development and Management of Mixed-Income Communities", en T. MANZI, K. LUCAS, J. LLOYD Y J. ALLEN, (Eds) *Social Sustainability in Urban Areas. Communities, Connectivity and the Urban Fabric*. Earthscan London, pp. 35-48.
- MARINCIONI, F. & F. APPIOTTI (2009): "The Lyon-Turin High Speed Rail: The Public Debate and Perception of Environmental Risk in Susa Valley, Italy", en *Environmental Management*, 43: 863-875.
- MITCHELL, K. & BECKETT, K. (2008): "Securing the Global City. Crime, Consulting Risk and Ratings in the Production of Urban Space", en *Indian Journal of Global Legal Studies*, 15(1): 75-115.
- NIELSEN, M. & M. A. PEDERSEN, (2015): "Infrastructural Imaginaries: Collapsed Futures in Mozambique and Mongolia", en M. HARRIS & N. RAPPORT, (Eds) *Reflections on Imagination. Human Capacity and Ethnographic Method*. Routledge, London, pp. 237-261.
- PACHECO-RAGUZ, J. F. (2010): "Assessing the Impacts of Light Rail Transit on Urban Land in Manila", en *The Journal of Transport and Land Use*, 3(1): 113-138.
- PECK, J. & N. BRENNER (2009): "Neoliberal Urbanism. Models, Moments, Mutations", en *SAIS Review*, 39(1): 49-66.
- ROBERT, K.H. & al., (2017): "A Strategic Approach to Sustainable Transport System Development. Attempting a Generic Community Planning Process Model", en *Journal of Cleaner Production*, 140: 53-61.
- ROZEMA, J. G., & al., (2015): "Respatialization and Local Protest Strategy Formation: Investigating High-Speed Rail Megaproject Development in the UK", en *Geoforum*, 59: 98-108.
- RUMING, K. J. (2014): "Urban Consolidation, Strategic Planning and Community Opposition in Sydney, Australia: Unpacking Policy Knowledge and Public Perceptions", en *Land Use Policy*, 39: 254-265.
- SASSEN, S. (2000): *Cities in a World Economy*. Pine Forge Press, London.
- SÉGUIN, A. M. & A. GERMAIN, (2000): "The Social Sustainability of Montreal: A Local or a State Matter?", en M. POLESE & R. STREN, (Eds.) *The Social Sustainability of Cities. Diversity and the Management of Change*. University of Toronto Press, Toronto, pp. 39-67.
- SIEMIATYCKI, M. (2006): "Message in a Metro. Building Urban Rail Infrastructure and Image in Delhi, India", en *International Journal of Urban and Regional Research*, 30(2): 277-292.
- SMITH, N. (2013): *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Traficantes de Sueños, Madrid.
- SOJA, E. W. (2003): "Writing the City Spatially", *City*, 7(3): 269-280.
- TOPALOVIC, P., D. TOBEY & L. LOTIMER (2008): *Community Impact & Economic Analysis of Light Rail Transit*, Strategic Planning Public Works, Hamilton.
- TURNER, J. (2012): "Urban Mass Transit, Gender Planning Protocols and Social Sustainability: The Case of Jakarta", en *Research in Transportation Economics*, 34: 48-53.
- VALENTIN, V. & S. BOGUS (2013): "Public Opinion as an Indicator of Social Sustainability of Construction Projects", en *International Conference on Sustainable Design, Engineering and Construction*: 561-568.
- VEENEMAN, W. & J. KOPPENJAN (2010): "Securing Public Values in Public Transport Projects. Four Dutch Cases of Innovation", en *Research in Transportation Economics*, 29: 224-230.
- WOLSINK, M. (2010): "Contested Environmental Policy Infrastructure: Socio-Political Acceptance of Renewable Energy, Water and Waste Facilities", en *Environmental Impact Assessment Review*, 30(5): 302-311.