

# · EPIKEIA ·

Revista del Departamento de  
Ciencias Sociales y Humanidades

## **León sustentable: economía cíclica y movilidad urbana, enfoques para una ciudad con futuro**

Marcos Cecilio Vaquero Rull, egresado de la Maestría en Política y Gestión Pública

### **Resumen**

El objetivo de este artículo es llamar la atención sobre la necesidad de un enfoque de gobernanza colaborativa al momento de elaborar políticas públicas para la ciudad de León, Guanajuato. Se describen las problemáticas económica y ambiental que enfrenta la ciudad, y se hacen propuestas de modelos colaborativos para coadyuvar a su solución. Se toman como referencia el Decálogo de Mejoramiento Integral de Barrios de la ONU y algunas de las ideas propuestas en la obra de Kate Raworth, Economía Rosquilla.

Palabras clave: Economía verde, política de desarrollo, desarrollo participativo, diseño urbano, desarrollo sostenible.

### **Abstract**

The objective of this article is to draw attention to the need for a collaborative governance approach when developing public policies for the city of León, Guanajuato. There's a description of the economic and environmental problems that the city faces. Besides, this article makes proposals for collaborative models to contribute to their solution. The UN's Decalogue for Integral Neighborhood Improvement and some of the ideas proposed in Kate Raworth's book, Doughnut Economics, are taken as a reference.

Key words: Green economy, development policy, participatory development, urban design, sustainable development.

## Introducción

En León es necesaria una política abierta a los ciudadanos que deseen participar en la vida democrática nacional. Que se integre por mujeres y hombres representativos de la pluralidad local y que, con propuestas claras y esfuerzo, contribuyan al desarrollo del país. Es también importante que estas personas busquen cargos de elección popular de manera que puedan acceder al poder público para solucionar problemas económicos, sociales, culturales y políticos.

La ciudad necesita organizarse alrededor de las causas de la mayoría y considerar fundamentales el derecho y las libertades de cada persona para alcanzar la justicia social. Con esto en mente, me involucré en el proceso político del 2021 como candidato a la alcaldía de la ciudad de León. Durante ese tiempo, compartí mi visión de lo que la ciudad necesita y las propuestas que subsanarían esas carencias. El programa completo que presenté en ese proceso electoral contiene tres ejes: León Sustentable, León Seguro y Gobierno 24/7. En este artículo expondré el primero. Consiste en una propuesta de enfoque para consolidar un León más justo, moderno y competitivo.

Este artículo tiene la intención de impulsar el diálogo y la construcción de acuerdos con todos los sectores y grupos sociales que interactúan en nuestra ciudad. Aquí se habla de un cambio integral y gradual que logre una mejor calidad de vida y bienestar para la mayoría de los leoneses. En este tenor, no hay que dejar de lado que después de la pandemia de COVID-19, todas las propuestas de políticas públicas deben hacerse pensando en los problemas y falencias que este suceso dejó al descubierto para que dichas dificultades no se vuelvan a presentar, y para que lo que se ha estado haciendo mal o de manera incompleta pueda corregir el rumbo.

Lo que se pretende es coadyuvar a tener una ciudad que sepa reaccionar a la adversidad, anteponiendo siempre el bienestar de las mayorías. Estas ideas

buscan contribuir a la construcción de un gobierno municipal donde la participación de la gente cuente y se puedan sentir identificados y representados.

### **1.1 Gobernanza colaborativa. una mirada para la construcción de políticas públicas.**

En una época globalizada y post neoliberal, en la que se sigue cuestionando la capacidad del Estado para enfrentar viejos problemas como la pobreza y la desigualdad, y nuevos como el deterioro medioambiental, han surgido nuevas maneras de plantear y entender los problemas públicos (Zubriggen y Lago, 2014). La idea de la colaboración surge como una alternativa ante la crisis de los modelos gerenciales de los gobiernos, y conceptos como el de gobernanza colaborativa dan pie al surgimiento de formas innovadoras de participación política (Zubriggen y Lago 2014).

La gobernanza colaborativa es definida por Ansell y Gash como:

Un acuerdo de gobierno en el que uno o más organismos públicos involucran directamente a las partes interesadas no estatales en un proceso colectivo de toma de decisiones formal, orientado al consenso y deliberativo que tiene por objeto elaborar o aplicar políticas públicas o gestionar programas o bienes públicos (Ansell y Gash, 2007: 544).

Aunque el debate teórico a este respecto tiene ya unos años, América Latina todavía está dominada por el enfoque gerencial de diseño de políticas públicas. En este, el ciudadano es visto como un cliente/ consumidor que puede estar satisfecho o no con los servicios y bienes públicos prestados a partir de políticas pre- definidas, y su participación consiste únicamente en expresar dicha satisfacción o inconformidad (Zubriggen y Lago, 2014).

A diferencia de los modelos gerenciales, los de gobernanza colaborativa incorporan a los actores no estatales de manera efectiva en espacios de decisión y

de consenso para que participen en el diseño de políticas públicas que les pueden afectar directamente. “Estos enfoques critican los modelos gerenciales y plantean la necesidad de pensar nuevas formas de proveer servicios y políticas públicas centradas en el ciudadano (Zubriggen y Lago 2014: 332)”.

El desafío entonces para un gobierno que busque adoptar este modelo, consiste en abrirse a los actores no estatales (no solamente a los empresarios y académicos, sino a todos los ciudadanos) y crear espacios de encuentro en los cuales se pueda deliberar y construir el espacio público a partir de esa deliberación. Esta apertura permitirá conocer las similitudes y diferencias de lo que se entiende como problemas y sus soluciones, y la consecuente co-creación de estas aportará valor y legitimidad a las acciones emprendidas.

Ahora bien, estos espacios de colaboración serán diferentes dependiendo de las características de los actores empezando por las características de los gobiernos involucrados. Sin embargo, pueden encontrarse también similitudes que nos ayuden a visualizar una eventual adopción de esta mirada. Por ello, para este trabajo vale la pena analizar algunos casos que pudieran resultar parecidos al de nuestra ciudad. Esto en la misma lógica de los estudios de gobernanza colaborativa, los cuales recogen experiencias y aportes metodológicos, pero también aplicaciones prácticas para seguir profundizando en su línea de acción (Ansell y Gash 2007).

Las referencias teórico- técnicas que utiliza este trabajo y las propuestas que hace son un aporte más en la línea de los modelos de gobernanza colaborativa. En este artículo se entiende esta perspectiva como una mirada útil a partir de la cual, León puede observar sus problemas y construir sus soluciones.

## 1.2 Gestión y economía. dos nuevas perspectivas de cara al León postpandemia

La situación de la ciudad no es alentadora. Es producto de modelos y paradigmas que, en este punto de crisis, se han mostrado, en el mejor de los casos, insuficientes. La pobreza, la desigualdad, la marginación social y el deterioro del medio ambiente de León son consecuencia de la necesidad de no cambiar y de la ignorancia de algo mejor. Para efectos de este trabajo, consideraremos las propuestas de economía, cogestión y movilidad urbana de investigaciones y manuales técnicos innovadores de organismos internacionales y quienes han trabajado en conjunto con ellos.

La primera referencia que usaré será la del Decálogo para el Mejoramiento Integral de Barrios (ONU HABITAT, 2020). Un documento creado con la sinergia de múltiples organizaciones y actores locales que buscan reorganizar la gestión de las ciudades a partir de la colaboración (no de la competencia) y la empatía y entendiendo al barrio como la unidad constitutiva de las ciudades.

El Decálogo para el Mejoramiento Integral de Barrios es una serie de diez principios o recomendaciones que se utilizan como guía para la planificación y el desarrollo de proyectos de mejoramiento de barrios en América Latina. Estas recomendaciones se enfocan en la participación comunitaria, el desarrollo sostenible y la inclusión social. A continuación, se presentan los diez puntos del decálogo (2020):

1. **Gobernanza Territorial:** El Mejoramiento Integral de Barrios (MIB) es un compromiso político multi-actoral de largo plazo para garantizar el derecho a la ciudad de los diversos barrios autoconstruidos e impactar positivamente a toda la ciudad.
2. **Política Pública:** El MIB debe ser parte de una política de salud pública y habitacional comprometida con la función social y ecológica de la propiedad y la prevención de los desalojos.

3. Provisión de Infraestructura: Un MIB que garantice el acceso universal a los servicios públicos esenciales de salud, a la conexión digital, al espacio público e infraestructuras sociales de calidad con gestión pública/comunitaria.
4. Planeación Territorial: El MIB debe tener un enfoque territorial multi-escalar, ser liderado por lxs pobladorxs y estar basado en la coordinación inter-institucional de alianzas multiactoriales.
5. Reconocimiento Político: El MIB debe garantizar la protección de derechos humanos para alcanzar una ciudad libre de discriminación, comprometida con la plena inclusión y la no estigmatización de los barrios populares.
6. Diversidad Social: El MIB debe centrarse en el cuidado desde un enfoque interseccional que promueva la participación equitativa de las mujeres, las niñas, la población LGBTQIA+, migrante e interracial en las decisiones sobre el territorio.
7. Economías Solidarias: El MIB debe promover una reactivación productiva verde que apoye la soberanía alimentaria y la economía popular, solidaria y del cuidado.
8. Diálogo de Saberes: El MIB debe ser concertado, coproducido y comunitario a partir de los datos territoriales protegidos y los conocimientos locales para coordinar acciones efectivas.
9. Memoria Colectiva: El MIB debe recuperar la memoria colectiva de lxs pobladrxs, con el apoyo psicosocial de los y las líderes comunitarios, fomentando la seguridad humana como parte de una cultura del cuidado colectivo.
10. Justicia Climática: El MIB debe comprometerse con la justicia climática, la reducción de riesgos de desastres y el fortalecimiento de la resiliencia desde un enfoque ecofeminista e intergeneracional (s/p)

A su vez, estos diez puntos pueden traducirse en diez principios que las políticas públicas de León (y cualquier otra ciudad) deben tener en cuenta (elaboración propia):

Enfoque integral: La planificación del mejoramiento de barrios debe abordar las necesidades integrales de la comunidad y no sólo enfocarse en la infraestructura.

Participación comunitaria: La comunidad debe participar activamente en la planificación, diseño y ejecución de los proyectos de mejoramiento de barrios.

Inclusión social: Los proyectos deben ser inclusivos y garantizar la igualdad de oportunidades para todos los residentes del barrio, independientemente de su origen social, económico o étnico.

Mejoramiento del hábitat: Se debe mejorar las viviendas, el espacio público y las condiciones ambientales en los barrios.

Accesibilidad: Los proyectos deben tener en cuenta la accesibilidad y la movilidad de los residentes, incluyendo a las personas con discapacidad.

Servicios públicos: Los servicios públicos básicos, como el agua potable, la electricidad, el alcantarillado y la recolección de residuos, deben estar disponibles para todos los residentes.

Desarrollo económico: Los proyectos deben fomentar el desarrollo económico de la comunidad, a través de la generación de empleo y la promoción de microempresas.

Protección del patrimonio: Se deben proteger y preservar los valores históricos, culturales y arquitectónicos del barrio.

Sustentabilidad ambiental: Los proyectos deben ser sostenibles y respetuosos del medio ambiente, fomentando el uso de energías renovables, la eficiencia energética y la gestión adecuada de residuos.

Coordinación interinstitucional: La planificación y ejecución de los proyectos de mejoramiento de barrios debe contar con la coordinación de diversas instituciones y entidades públicas y privadas.

Es así como el Decálogo para el Mejoramiento Integral de Barrios puede servir de referencia para plantear políticas públicas sostenibles e inclusivas en ciudades de América Latina que siguen recuperándose de los estragos de la pandemia de Covid 19.

Ahora bien, para alcanzar estos objetivos es necesario reflexionar sobre nuestra idea de economía. La importancia de hacerlo se debe a que "(...) constituye la lengua materna de las políticas públicas, el lenguaje de la vida pública y la mentalidad que configura la sociedad" (Raworth, 2017: 11). Su revisión ofrece

entonces, alcances tentadores para quienes nos proponemos revolucionar la realidad.

En la actualidad, la economía que moldea la vida de todos en el mundo es la economía del acaparamiento y la competencia. Todos compiten por acaparar recursos y por controlarlos bajo la noción equivocada de que los recursos de la tierra son inagotables. Sin embargo, desde 1984 se nos advierte que bajo el capitalismo la situación de la tierra para el nuevo milenio sería mucho más vulnerable ecológica y socialmente que la de ese entonces. Con la paradoja de que a pesar de que cada vez se extraen más recursos la mayoría de la gente será más pobre (Simon y Kahn: 1985).

Dicho modelo, a través de mucho tiempo y a fuerza de repetición, costumbre, imposición y hasta represión, ha introyectado un sistema de creencias en la gente. Todo el mundo cree que el crecimiento económico es infinito, natural y hasta necesario. Que el acaparamiento, la acumulación y la competencia son normales y hasta bien vistos y promovidos. Pero igual que todo sistema en la sociedad, el capitalista es un modelo contingente, es decir, alguien lo inventó en un contexto determinado y como tal, tiene sus limitantes y falencias, las cuales, la pandemia de Covid-19 ha dejado al descubierto más que nunca.

Con sus más profundas raíces en la reflexión filosófica de Adam Smith en el siglo XVIII y su eventual materialización durante la revolución industrial del siglo XIX, el capitalismo (que por su historia teórica y material de siglos llamaremos “tradicional”) ha moldeado la historia política y económica de occidente. Y, desde el advenimiento de la globalización al final del siglo XX ha extendido sus alcances a casi todo el mundo.

La extensión del capitalismo se debe a procesos políticos y sociales como la colonización decimonónica, las guerras mundiales y la guerra fría, pero también a la activa promoción de sus postulados en las universidades. La fase global del



capitalismo, que conocemos como neoliberalismo, tuvo un fuerte empuje intelectual y académico durante la segunda mitad del siglo pasado (Shenk: 2103).

Friedrich Hayek, Milton Friedman, Ludwig Von Mises y Frank Knight fundaron en 1947 la Sociedad Mont Pelerin (vigente hasta hoy) para, según ellos, frenar la creciente influencia del totalitarismo soviético. Su objetivo era promover los principios de libertad que pensaban que una economía capitalista promovía, de ahí el término “neoliberal”. Sin embargo, esa tarea se terminó transformando en un fundamentalismo del mercado que encasilló la discusión económica. Esta preeminencia del neoliberalismo como perspectiva económica se intensificó durante los 80 cuando miembros de esta sociedad, tales como Geoffrey Howe, ministro de Hacienda de Margaret Thatcher, llegaron a puestos importantes de poder político. (Raworth: 2017).

Este enfoque económico, no obstante, ha visto amenazados sus progresos por la pandemia de Covid 19 (WEFORUM: 2020). Sin embargo, según el Foro Económico Mundial la implementación de programas ecológicos y un cambio en la forma de operación de las industrias puede dotar a la sociedad de una recuperación importante (WEFORUM: 2020).

¿Cuál es entonces la alternativa teórica al modelo actual? La obra *Economía Rosquilla* de Kate Raworth, constituye una crítica y una propuesta acorde a la realidad del mundo en el siglo XXI. La autora propone un cambio de paradigma que estoy seguro de que, de implementarse en León, resultaría por demás beneficioso para las mayorías. Por ello, es la segunda referencia teórico- técnica de este trabajo. La economía de la rosquilla es un modelo económico que busca equilibrar las necesidades sociales con los límites ecológicos del planeta. El modelo se representa mediante la forma de una rosquilla, en la que el anillo interno representa el piso social, es decir, las necesidades básicas que deben ser satisfechas para garantizar una vida digna, como la alimentación, el agua potable, la educación y la atención médica. El anillo exterior representa los límites ecológicos del planeta,

como la emisión de gases de efecto invernadero, la pérdida de biodiversidad y la contaminación. El objetivo de la economía de la rosquilla es crear una economía sostenible que opere dentro del "espacio seguro y justo para la humanidad" que se encuentra entre estos dos anillos (BBVA.COM, 2022).



Tomado de: BBVA.COM, 2022.

Este enfoque desafía el paradigma económico tradicional de un crecimiento ilimitado y aboga por un enfoque más sustentable y equitativo del desarrollo económico que satisfaga las necesidades humanas básicas y proteja el medio ambiente para las generaciones futuras. El enfoque ha ganado popularidad como marco para el desarrollo sostenible y ha sido adoptado por algunas ciudades y organizaciones alrededor del mundo.

Estas ciudades incluyen a Ámsterdam, Berlín y Bruselas, entre otras (Lazard, 2022), y también una ciudad en Latinoamérica, la ciudad de Cali, Colombia. Los ejemplos europeos de Amsterdam, Berlín y Bruselas ya cuentan con acciones en el marco de la economía de la rosquilla. En Amsterdam, un programa de ahorro de energía comienza a emplear personas y reduce las emisiones de CO<sub>2</sub> al mismo tiempo. Además de que ya comienzan a intentar que la vivienda sea accesible a

través de incrementar la construcción, lo cual aumenta la oferta y reduce el precio. Sin embargo, los actuales materiales de construcción tienen una emisión de contaminantes importante, por lo que se trabaja también en encontrar materiales más amigables con el medio ambiente (Goodwin, 2021).

En Bruselas, el financiamiento del Servicio Público Regional de Economía y Empleo y de la ministra de Transición Económica está permitiendo que un grupo de investigadores explore la metodología para incluir a la ciudadanía en la implementación de la rosquilla. Mientras tanto en Berlín, en 2021 se promovía este enfoque con los partidos políticos para que entre sus propuestas de campaña y eventuales programas de gobierno se incluyeran algunas políticas bajo el marco de la rosquilla (Goodwin, 2021).

En Cali se ha incorporado el modelo de la rosquilla como herramienta para su plan de desarrollo cuatrienal a partir de una adaptación de sus principios a la realidad particular de esa ciudad. (DEAL, 2020). “Cali, tiene más de 2 millones de habitantes y crece rápidamente, con grandes desigualdades y muchas necesidades sociales insatisfechas. Al mismo tiempo, las ricas reservas naturales que rodean la ciudad corren un riesgo creciente de degradación” (DEAL, 2020). Según Roy Alejandro Barreras, director de Planeación Municipal de Cali en 2020, son la tercera ciudad más grande del país, reciben mucha migración interna y tienen un problema importante de pobreza aún a pesar de la existencia de un próspero sector industrial y de servicios en la ciudad (Ubiquity University, 2020, 1h7m). Estas condiciones se asemejan bastante a las nuestras en León como se describirá en el apartado 2.1. Sin embargo, hasta el momento y por haber empezado el cuatrienio de su aplicación en 2020 aún no hay cifras oficiales de su impacto en Cali.

Los ejemplos mencionados son recientes e ilustran el esfuerzo de organizaciones como el Laboratorio de Acción de la Economía de la Rosquilla (DEAL por sus siglas en inglés), el cual es una agrupación de la sociedad civil que integra a profesionales de todo el mundo provenientes de universidades, gobiernos

y otras asociaciones que al conocer la propuesta de Raworth, han decidido promoverla en sus espacios de trabajo, de vida y de influencia.

La adopción del enfoque teórico- técnico de la Economía de la Rosquilla por parte expresa una tendencia creciente en el mundo, en la que las ciudades están buscando formas más sustentables y justas de crecer económicamente sin importar que su presente sea predominantemente industrial y/o de servicios como es el caso de León (Orgaz, 2021). Después de todo, el modelo de la economía de la rosquilla no está peleado con la industria, pero sí remarca la necesidad de replantear su motivación para pasar de una industria enfocada al lucro, a una industria enfocada en la satisfacción de las necesidades de la mayoría.

## 2. León sustentable

La ciudad de León, Guanajuato, al igual que muchas otras, enfrenta una serie de desafíos y problemas, entre los cuales destacan los siguientes:

Inseguridad: León ha experimentado un aumento en la tasa de homicidios y otros delitos violentos en los últimos años, lo que ha generado preocupación entre los residentes y ha afectado la imagen de la ciudad (Lorusso, 2019).

Movilidad: La ciudad de León enfrenta problemas de tráfico y congestión vehicular, lo que afecta el tiempo de traslado (Méndez, 2022) y la calidad del aire (Ávila *et al*, 2018).

Urbanización desordenada: El crecimiento acelerado de la ciudad ha llevado a una urbanización desordenada, con la expansión de zonas habitacionales en áreas antes destinadas a la agricultura y la falta de planeación urbana integral (Gasca y Garcia, 2021).

Contaminación ambiental: El creciente número de vehículos y la actividad industrial de la ciudad generan altos niveles de contaminación ambiental, lo que afecta la salud de los residentes y el medio ambiente (Ávila *et al*, 2018). En 2019, León era

la séptima ciudad más contaminada del país (Ramos, 2019), y este año ha subido al cuarto puesto (Animal Político, 2023).

Pobreza y desigualdad: León enfrenta altos índices de pobreza y desigualdad (Secretaría Bienestar, 2022), especialmente en las zonas periféricas de la ciudad cuya población ve limitadas sus oportunidades de desarrollo (Debate 2022).

Estas problemáticas existen a pesar de la narrativa gubernamental de que, durante los últimos 30 años, la ciudad no ha hecho otra cosa que mejorar gracias a las políticas económicas implementadas de la mano de la industria (IMPLAN, 2014).

## 2.1 La realidad del León Urbano-Industrial

Como modelo de ciudad industrial en México, León tiene una economía diversificada que se ha desarrollado en torno a la producción de calzado y piel, así como en la manufactura de automóviles y autopartes. En el año 2022, la ciudad de León ha mantenido una posición privilegiada en el mercado de la industria del calzado, con una amplia red de empresas nacionales e internacionales, lo que ha permitido a la ciudad consolidarse como uno de los principales centros productores de calzado de alta calidad en el país.

La industria de la piel y el cuero sigue siendo un importante sector económico en la ciudad de León, con un creciente interés en la producción y exportación de productos de mayor valor agregado, como bolsos y carteras. En el sector automotriz, la ciudad ha logrado diversificar su base productiva y ha consolidado su papel como un importante centro productor de autopartes, con una creciente presencia de empresas nacionales y extranjeras (Frontier, 2022).

Sin embargo, según Ríos, con alrededor de 817 mil, León es hoy la ciudad con más pobres de todo el país, lo que significa tener más que municipios como Ecatepec e Iztapalapa en CDMX (Ríos, 2022). Dicho fracaso político-económico pone de manifiesto que las acciones tradicionales capitalistas (inversión extranjera

y crecimiento de la industria manufacturera por mencionar algunas) no han servido para que en nuestra ciudad haya verdadero desarrollo, del que permite la movilidad social y erradica la pobreza. Aún más, el hecho de que hoy en León haya más pobres que antes, significa que dicho modelo no sólo no es suficiente, sino que ha resultado perjudicial. ¿Por qué?

Para la autora antes mencionada, la explicación está en la caída de los salarios de nuestra ciudad. Ella explica que a pesar de que las exportaciones leonesas han aumentado según el Censo Económico de 2018 de la Secretaría de Economía y que los trabajadores de nuestra ciudad han duplicado su productividad en los últimos 15 años, el salario ha caído 23% (Ríos, 2022). Y aunque afortunadamente esta situación comienza a visibilizarse y algunos empresarios están comenzando a pugnar por incrementar el salario actual de los trabajadores (Esquivel, Milenio. 2022), es necesario seguir reconociendo esta realidad y no quitar el dedo del renglón para solucionarla.

Por otro lado, las actividades económicas industriales de la ciudad han dejado una huella de contaminación importante. En 2018 León era la séptima ciudad más contaminada del país (Avila *et al*, 2018). Y a inicios de 2023 la situación no parecía haber cambiado mucho, apenas iniciando el año la calidad del aire ya se catalogaba como “muy mala” (La Silla Rota, 2023). Ahora bien, los efectos negativos de esta realidad golpean más a los que menos tienen, según el IMPLAN en 2014:

La Ciudad de León se caracteriza por presentar una desigualdad social que oscila entre un nivel bajo y medio, siendo este un fenómeno que comienza a ser relativamente evidente. Mientras mayor sea la desigualdad social y la pobreza, mayor es la presión sobre los recursos naturales de los alrededores de las viviendas donde se consolida la población; por ejemplo, se incrementan: las descargas de agua residual a cielo abierto por la falta de drenaje sanitario, enfermedades de tipo gastrointestinal por no contar con agua potable, contaminación de cauces de ríos y arroyos por el depósito de residuos sólidos, generación de olores, crecimiento de fauna nociva y la eliminación de vegetación nativa. (IMPLAN, 2014: 2)

Luego entonces, la ciudad necesita de un cambio de paradigma por dos razones: la necesidad de crear alternativas económicas a los salarios que paga la industria (o cuando menos incrementarlos), así como atender el problema medioambiental que nos aqueja.

El nuevo modelo debe también representar la oportunidad de reducir la desigualdad, la brecha que existe entre pobres y ricos por lo determinante que es esto para sus vidas cotidianas y para la democracia. De acuerdo con Caputo:

El objetivo de la democracia es lograr el mayor bienestar del mayor número de habitantes de una sociedad. (...), la idea de bienestar consiste en el goce efectivo de los derechos civiles, políticos y sociales de los (...) individuos. (...) [Sin embargo] no son graciosamente concedidos. (...) Históricamente, las sociedades han desarrollado relaciones de dominación, en las que ciertos sectores sociales imponen sus intereses y preservan sus privilegios. La asimetría de riqueza y, consecuentemente, de poder constituye el principal obstáculo para la difusión de bienestar (Caputo, 2011: 43-44).

En el caso de León, si hubiera una concentración significativa de recursos políticos y económicos en unas pocas manos, podría haber menos espacio para la innovación y la diversidad económica, lo que limitaría el potencial de desarrollo de la ciudad. Aunado a esto, si estas pocas manos tienen un poder excesivo en la política local, puede haber menos oportunidades para la participación ciudadana y para la adopción de políticas públicas que beneficien a la mayoría de la población. Por lo tanto, el cambio del modelo económico puede ser un buen comienzo para mejorar la situación de las mayorías y evitar los vicios de la desigualdad y la pobreza.

## **2.2 El otro león: las comunidades rurales.**

No todo en la ciudad es de talante industrial. En León, existe también una población rural asentada en comunidades. Estas, se encuentran en el norte y sur

del municipio. EN 2019 según el IMPLAN 140 mil personas constituían las más de 500 zonas rurales de León (Díaz, 2019).

En cuanto a sus problemáticas, las ruralidades suelen tener un acceso limitado a servicios básicos. Su oferta educativa y de salud es limitada, lo que hace que los habitantes tengan que trasladarse a la zona urbana para acceder a estos servicios (*Ibid.*).

Por otro lado, la contaminación también los afecta. Su suelo se contamina por el uso de agroquímicos y se deteriora por el creciente cambio a la ganadería (pastoreo y cultivo de forrajes); además de que sus reservas de agua se sobreexplotan. Por si esto fuera poco, sufren también la presión de la especulación inmobiliaria, que propician la transformación de mucho de ese suelo agrícola en urbano (IMPLAN, 2014: 3-4).

Si se toma en cuenta la importancia en términos reales de las actividades económicas que realizan estas comunidades (alimentación), llama la atención que su población se vea en estas condiciones. Eso debe cambiar, las comunidades rurales deben revalorizarse y usarse para reestablecer el equilibrio ecológico de la ciudad y fomentar una economía basada en los principios de la rosquilla.

### **2.3 Economía cíclica y movilidad sustentable. Pilares de un León con futuro**

León es una ciudad que, bajo la lógica del capitalismo tradicional, ha engendrado una economía basada en la industria. Como este trabajo ha explicado anteriormente, la ciudad enfrenta ahora una serie de problemas que ese modelo no ha podido solucionar del todo, por ello, en este artículo se proponen los siguientes enfoques para elaborar políticas públicas en tenor con la perspectiva de la Economía de la Rosquilla y El Decálogo para el Mejoramiento Integral de Barrios.

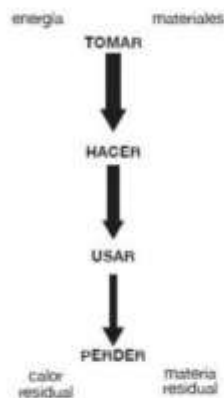


### 2.3.1 Implementar acciones de economía cíclica.

La economía tradicional sigue una línea recta. Según Raworth (2017), hoy en día se produce en una economía lineal que es degenerativa, pues en su lógica, toma recursos de la naturaleza para hacer productos que después de usarse un tiempo, serán desechados sin más. Además, la autora señala:

Este ubicuo modelo industrial ha reportado pingües beneficios a muchas empresas y, de paso, ha enriquecido a muchas naciones. Pero su diseño tiene una deficiencia fundamental en la medida en que va en contra del medio natural, que prospera reciclando constantemente los componentes básicos de la vida (...) (Raworth, 2017: 241-242).

Gráficamente, el modelo actual de la economía degenerativa se puede representar de la siguiente manera:

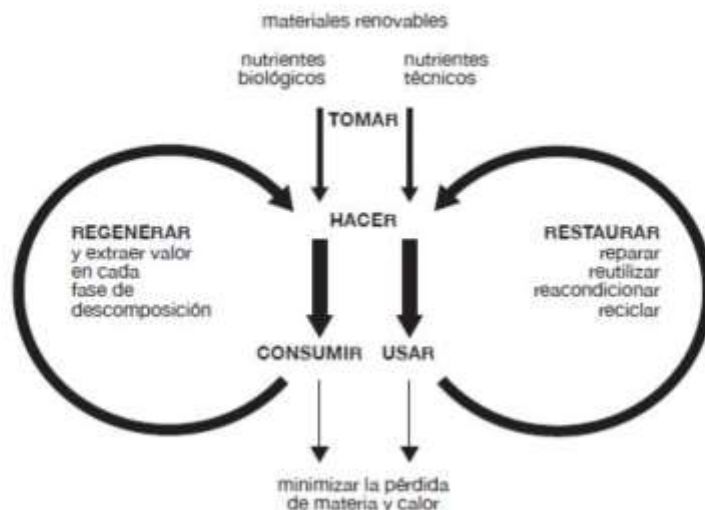


Tomado de Raworth, 2017: 242

Este modelo degenerativo es el que impera en León en la actualidad y el que ha dejado los efectos adversos hasta ahora mencionados. La alternativa a la producción económica degenerativa es adoptar un modelo de economía cíclica en el que cada parte de un proceso industrial forme parte de otro de un producto distinto. Raworth lo explica:

Tomemos, como un sencillo ejemplo, los granos de café: menos del 1% de cada grano termina en una taza de café, pero es que, además, los pozos del café son ricos en celulosa, lignina, nitrógeno y azúcares. Sería una necedad arrojar tal tesoro orgánico directamente a una pila de composta o, peor aún, a un cubo de basura; y sin embargo eso es lo que ocurre a diario en las casas, oficinas y cafeterías de todo el mundo. Resulta que los pozos del café constituyen un medio ideal para cultivar champiñones, y luego pueden utilizarse para alimentar al ganado vacuno, aviar y porcino, y de ese modo vuelven al suelo en forma de estiércol. Partiendo del humilde grano de café, imagine que ese mismo principio se aplicara a todo el alimento, los cultivos y la madera, y que se extendiera a todos los hogares, granjas, empresas e instituciones: de ese modo se empezaría a transformar la silvicultura y las industrias alimentarias de este último siglo en unas industrias de carácter regenerativo que extraerían valor y luego regenerarían los sistemas habitables de los que dependen (Raworth, 2017: 252).

Gráficamente, la economía cíclica puede representarse de la siguiente manera:



Tomado de: Raworth, 2017: 251

La economía cíclica considera la utilidad de cada uno de los componentes y residuos orgánicos de un proceso industrial y encuentra la manera de aprovecharlos para producir otro producto. Pero también contempla la posibilidad de fabricar productos sintéticos, cuya producción y desecho son contaminantes, para que, previo diseño, puedan ser reutilizados totalmente o a partir de sus componentes.

El gobierno municipal debería ponerse en comunicación con el Estado y la Federación para entablar proyectos de esta naturaleza en León. La colaboración investigativa de las universidades puede ser un gran impulso para acortar el tiempo de diseño, implementación y medición de resultados de dichas iniciativas y los resultados económicos que este modelo tendría en las personas. Para concretar este modelo, seguramente se necesitarán diseñar máquinas y procesos, construir instalaciones, transformar las ya existentes y también, contratar y capacitar trabajadores para operar esta nueva industria. Lo anterior representa una ventana de progreso, desarrollo y agregación de valor para los involucrados.

Por otro lado, cada uno de estos ámbitos puede ser impulsado desde las microempresas. Al añadirse nuevos procesos y necesidades a la cadena de producción se generarán nuevos espacios de mercado que la ciudadanía puede aprovechar al emprender. La economía cíclica es una economía que cuida a las personas al cuidar del medio ambiente. Promueve la innovación y la aplicación de tecnologías para disfrutar del beneficio de la industria y la ciencia sin poner en riesgo la existencia de nuestra especie.

Estas microempresas pueden echar mano de la Herramienta de Diseño de Negocios de la Rosquilla. A través de ella los emprendedores pueden rediseñar su negocio o iniciarlo desde cero bajo los principios de la rosquilla. Esta herramienta consiste en un taller de alrededor de 5 horas que los emprendedores pueden usar para diseñar o rediseñar el propósito, las redes de contactos, la gobernanza, la titularidad y las finanzas de su negocio para que queden alineados con la lógica de la economía de la rosquilla (Sahan *et al*, 2022).

Por ejemplo, la empresa Manos del Uruguay diseñó su producción y marketing bajo el objetivo de beneficiar lo más posible a las artesanas dueñas de la marca que de manera democrática, toman decisiones sobre ella (Sahan *et al*, 2022). Así pues, el gobierno municipal puede, a través de las instancias antes mencionadas, apoyar a los negocios en su proceso de diseño, difundir con sus

medios las ideas de este tipo de diseño empresarial y la necesidad del mismo para una reactivación económica efectiva (Sahan *et al*, 2022).

Ahora bien, en cuanto a los espacios rurales, es necesario fortalecer el sector agropecuario para sumarlo a la economía local. Hay que fomentar la agricultura y la ganadería sostenibles y se deben apoyar iniciativas de agricultura familiar y comunitaria. Se deben crear también mercados directos entre productores y consumidores, sin intermediarios, ya que permitirá una mayor generación de ingresos para los agricultores y una oferta de alimentos saludables y accesibles para la población local (toda vez que estos se han cultivado en tierras sin la contaminación actual).

En ambos espacios, rural y urbano, se deben también fomentar la creación de cooperativas de producción y consumo. Para que el modelo de empresa no sea el único del cual dependan los leoneses. Las redes de intercambio son también una alternativa que debe ser fomentada por el gobierno municipal para ampliar las posibilidades de las personas de obtener bienes y servicios que puedan necesitar. Para tomar la batuta de estas acciones, la Secretaría de Fomento Económico de la ciudad puede fungir como coordinadora. El Instituto de la Juventud puede funcionar como ente capacitador de jóvenes trabajadores y trabajadoras y el ejecutivo municipal puede establecer las líneas de comunicación necesarias con los actores interesados para echar a andar este modelo. Todas estas medidas permitirán el desarrollo de una economía más justa y sostenible, con una mayor participación y control de la población local.

Es esencial también garantizar que todos los barrios y comunidades rurales tengan acceso a servicios básicos, como agua potable, alcantarillado y transporte público. La ciudad puede trabajar para mejorar la infraestructura existente y ampliar los servicios a las áreas que actualmente carecen de ellos.

Asimismo, se deben promover sistemas de gestión comunitaria para asegurar la sostenibilidad y el mantenimiento a largo plazo de estas infraestructuras. Es decir, que los pobladores estén involucrados en el cuidado y administración de estos servicios para coadyuvar al gobierno en esta tarea. Por ejemplo, un análisis de la situación organizacional de SAPAL sería necesario para ajustar estas cogestiones a la actualidad de la paramunicipal. En cuanto al transporte, la posibilidad de nuevas concesiones a empresas o de cofinanciamiento del transporte con los barrios y las comunidades que lo necesiten, puede ser una alternativa en la que los gobiernos estatal y federal puedan verse involucrados también.

### **2.3.2 Movilidad sustentable, un derecho a garantizar.**

Para ahondar en el problema de contaminación del aire que sufre nuestra ciudad, es importante mencionar que aparte de las emisiones que produce la industria, el uso de transporte automotor es lo que más gases de efecto invernadero arroja al aire de León (Centro Mario Molina, 2020:18). Además, la falta de áreas verdes en algunas zonas también contribuye a la mala calidad del aire.

Es importante destacar que la contaminación del aire en la ciudad de León afecta especialmente a grupos vulnerables como niños, adultos mayores y personas con enfermedades respiratorias. La contaminación del aire puede tener también impactos negativos en la economía de la ciudad, incluyendo costos en salud y reducción de la productividad laboral (Ávila *et al*, 2018). Por lo anterior se requieren de medidas y políticas efectivas para abordarlo y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

También es importante considerar el exceso de espacio público que se le ha cedido al automóvil particular, alrededor del 70% de las calles están diseñadas para la minoría que usa este medio de transporte. La movilidad sin embargo es una necesidad y un derecho que el gobierno debe garantizar y procurar. Por lo tanto, para que el usuario del auto pueda dejarlo y aquel que lo hace en otro medio pueda

moverse de mejor manera, se necesita que se les provean de las condiciones para hacerlo. Las opciones para ello son dos: el transporte público y el uso de la bicicleta. El transporte público en la ciudad de León es una de las opciones más utilizadas por la población para desplazarse. Uno de los problemas que enfrenta es la falta de integración entre las diferentes líneas de transporte, lo que dificulta la conexión entre distintas zonas de la ciudad. Encima, la frecuencia de los autobuses puede ser variable, dependiendo de la hora y el día de la semana, lo que hace que en algunos casos los usuarios deban esperar largos periodos de tiempo para abordar un autobús. A inicios de este año, se reportaba que esos tiempos eran de hasta 45 minutos aún después del reciente incremento de la tarifa y las promesas de los concesionarios de atender las falencias del servicio que ofrecen (Ortiz, 2023).

Otro factor que influye en la eficiencia del transporte público en la ciudad es la congestión vial en algunas zonas, especialmente en las horas pico. Esto puede retrasar la llegada de los autobuses a su destino y afectar la puntualidad del servicio. Asimismo, la falta de infraestructura adecuada para el mismo, como carriles exclusivos y estaciones de autobuses modernas, también puede afectar la eficiencia.

La otra gran alternativa, una que de hecho se vuelve cada vez más adoptada en ciudades de primer mundo es el uso de la bicicleta. Existen varias cifras que demuestran los beneficios del uso de la bicicleta como medio de transporte para reducir la contaminación por el uso del transporte automotor.

En Sanghai, China, apostar por el uso de la bicicleta en distancias cortas demostró reducir el bióxido de carbono en 25,240 toneladas (Zhang y Mi, 2018). En Guadalajara, a partir de que se adoptó y se implementó un sistema de transporte urbano sostenible, el cual amplía la oferta de transportes y que incluye un sistema de alquiler de bicicletas, los niveles de contaminación se han reducido hasta en un 9.8%, y las emisiones generadas específicamente por el transporte se redujeron 4.4%. Ambas cifras son suficientes para mejorar la calidad del aire en la segunda

ciudad más grande del país. Estas medidas no solamente mitigan el impacto ambiental de la movilidad, sino que la vuelven más eficiente para miles de personas (Mendoza *et al*, 2022).

Según un estudio de la Universidad de Oxford, se estima que si en Europa, el 10% de las personas que usan un vehículo para transportarse, intercambiaran uno sólo de sus trayectos diarios por el uso de la bicicleta como medio de transporte, se podrían reducir las emisiones de CO2 hasta en un 10%. Y si esta práctica se trasladara a todas las personas que usan un automóvil particular, la cifra se eleva hasta el 67% (Campuzano, 2021).

No obstante, para que estas ventajas puedan ser disfrutadas por los leoneses, es necesario que se ofrezcan las condiciones necesarias para poder comenzar a utilizar este medio de transporte. A pesar de que León destaca en la cantidad de kilómetros construidos de ciclovías, estas en su mayoría, no están construidas de acuerdo con los estándares del Manual de Calles de la SEDATU, el cual observa, por ejemplo, que deben ser construidas a la derecha y sobre el arroyo vehicular, tener dos metros de espacio para su carril y estar separado de la circulación vehicular por lo menos 90cm (SEDATU, 2019: 72, 140, 145). Por lo anterior, propongo lo siguiente para mejorar la movilidad de León y aprovecharla para coadyuvar a la sostenibilidad:

1.Replanteamiento de la administración del transporte público: El transporte público de León hoy en día es concesionado, hay que revisar si este es el modelo que más conviene a los leoneses para satisfacer su derecho a la movilidad. Las empresas siempre se conducen con lógicas de lucro que reducen costos (unidades insuficientes, poco aseadas, pocas rutas y unidades que las recorren) para incrementar la ganancia. Es necesario negociar con los empresarios transportistas, abrir el mercado de la concesión o cambiar el modelo para garantizar el derecho a la movilidad de los leoneses. Esquivias señala:

La Ley General de Movilidad vigente a nivel nacional desde mayo de 2022 establece que este derecho está intrínsecamente ligado a otros, como el derecho a la salud, al trabajo, a la

educación y a la alimentación, actividades que requieren en la mayoría de los casos traslados humanos para concretarse, (Esquivias, 2023: s/p).

Es necesario cambiar el enfoque. La movilidad no es un negocio que hay que optimizar, sino un derecho que el gobierno municipal debe garantizar. El modelo de concesión no puede ser la única alternativa de los leoneses para poder disfrutar de su derecho. Cogestión, cofinanciamiento y cooperativas de transporte podrían ser apoyadas desde la administración municipal como alternativas para cumplir con lo que la ley general de movilidad garantiza al ciudadano.

2. Infraestructura adecuada para ciclistas: Es necesario contar con una red de infraestructura ciclista que incluya ciclovías y carriles exclusivos para bicicletas, señalización adecuada y estacionamientos seguros, todo conforme al mencionado Manual de Calles de la SEDATU. Si bien los gobiernos municipales anteriores y el actual han invertido en ciclovías, muy pocas de ellas han sido construidas de acuerdo con este manual, lo que no permite obtener los máximos beneficios para los usuarios y en el peor de los escenarios, representa un gasto infructuoso para el erario.

Afortunadamente ya diversos colectivos ciclistas se han pronunciado al respecto. El reto para el gobierno municipal es hacer efectiva la comunicación que se ha tenido con ellos y construir las subsecuentes ciclovías de acuerdo con los lineamientos técnicos de la SEDATU (Esqueda, 2023).

Además, se debe poner en marcha una campaña de comunicación y educación vial para conductores que les explique la importancia de invertir espacio y recursos en este tipo de transporte para que puedan asimilar las ventajas que ofrece. Esta campaña es necesaria también porque el comportamiento de los conductores es muy hostil contra los ciclistas ya que se les considera invasores del arroyo vehicular y se les tilda de irresponsables e impertinentes (El Herald, 2023). Esta idea es en parte reforzada por la infraestructura existente. Si se siguen construyendo ciclovías en los camellones, lejos de la dinámica de los automóviles,



es comprensible que los conductores puedan considerar que las bicicletas no tienen lugar dentro de la dinámica principal del tránsito de la ciudad.

Por otro lado, la construcción de infraestructura ciclista de acuerdo con SEDATU y su manual, coadyuva a la seguridad de los usuarios y, en consecuencia, de la ciudad. En la actualidad, existen en León focos rojos delincuenciales en los que los ciclistas son vulnerables a asaltos. Las ciclovías que recorren zonas del boulevard Torres Landa, la colonia León 1 y la colonia Medina, han sido identificadas por los usuarios como lugares en los que la delincuencia persiste, sobre todo al pasar por debajo de puentes vehiculares elevados, puesto que el aislamiento dota a los delincuentes de la privacidad necesaria para operar (Ortiz, 2023). Los ciclistas también mencionan que la vigilancia y patrullaje deben también incrementarse. En la actualidad han disminuido y eso también propicia a que los antisociales actúen con tranquilidad (Ortiz, 2023).

Una mayor vigilancia y la inclusión de la infraestructura ciclista a la dinámica de movilidad del automóvil y el peatón reducirá las zonas de oportunidad para los delincuentes. Lo anterior coadyuva no solamente a mejorar la seguridad de los usuarios de la bicicleta sino de todos en general. Mientras más vitalidad y menos zonas aisladas tenga un espacio público, se reduce considerablemente la posibilidad de que un delincuente pueda actuar (Comisión Europea, 2007: 17).

Atendiendo estas dos recomendaciones, las personas podrán cambiar su automóvil por el transporte público y la bicicleta sin sacrificar la calidad de sus viajes. Podrán reducir la contaminación que aqueja su salud y en general, cambiarle el rostro a uno de los aspectos más cotidianos y necesarios del vivir en la ciudad: movernos en ella.

### 3 Conclusiones.

La economía de la rosquilla y el Decálogo para el Mejoramiento Integral de Barrios, referencias usadas en la construcción de este artículo, comparten una visión de desarrollo sostenible e inclusivo que busca mejorar la calidad de vida de las comunidades de manera integral. A continuación, se presentan algunas de las similitudes entre ambas, a saber, cinco convergencias en cinco de los principios que citamos al inicio.

Enfoque integral: Tanto la Economía de la Rosquilla como el Decálogo para el Mejoramiento Integral de Barrios comparten un enfoque integral que considera las necesidades de la comunidad en su conjunto, incluyendo aspectos sociales, económicos, ambientales y culturales.

Participación comunitaria: Ambos enfoques promueven la participación de la comunidad en la planificación y diseño de los proyectos, reconociendo la importancia de la colaboración y el diálogo entre los actores involucrados.

Inclusión social: Tanto la Economía de la Rosquilla como el Decálogo para el Mejoramiento Integral de Barrios se enfocan en la inclusión social, reconociendo la importancia de garantizar la igualdad de oportunidades para todos los residentes, independientemente de su origen social, económico o étnico.

Sostenibilidad ambiental: Ambos enfoques promueven el desarrollo sostenible, reconociendo la importancia de proteger y preservar el medio ambiente, fomentando el uso de energías renovables, la eficiencia energética y la gestión adecuada de residuos.

Coordinación interinstitucional: Tanto la Economía de la Rosquilla como el Decálogo para el Mejoramiento Integral de Barrios consideran la importancia de la coordinación interinstitucional, reconociendo que la planificación y ejecución de los

proyectos debe contar con la colaboración de diversas instituciones y entidades públicas y privadas.

Ahora bien, a pesar de los beneficios que las propuestas mostradas aquí nos podrían traer, es normal pensar que se pueden encontrar obstáculos de distintos tipos. Entre los actores involucrados como gobiernos, dueños de industrias y pequeños negocios se pueden encontrar resistencias que vislumbro que serían de tres tipos: conceptuales, administrativas y políticas.

La dificultad que he denominado conceptual tiene que ver con reconocer la realidad planteada en este trabajo: 1.- Que el sistema económico capitalista tradicional es el responsable de muchas de las crisis que se exacerbaban durante la pandemia y 2.- Que en las manos de las mayorías está el poder cambiar esa tendencia. Para sortear la dificultad conceptual, se deben socializar estas ideas en todos los espacios posibles, los medios de comunicación, las redes sociales, las universidades y los colectivos civiles por igual.

Aunque tal vez las propuestas focalizadas para paliar las crisis particulares de las ciudades puedan ser recientes, el conocimiento a flor de piel de las crisis no lo es. Así que la dificultad de salir de los problemas desde el plano conceptual será tan grande como ausente sea la comunicación de propuestas como la de este trabajo. Ante el desconocimiento, la educación. Por lo que la dificultad conceptual puede ser paulatinamente atacada en tanto que, desde distintos espacios, se sigan promoviendo las alternativas al tiempo que vayan surgiendo, y después por supuesto, se fomente también la discusión de estas.

Las dificultades administrativas son aquellas que surgirían al pasar de un modelo de gobierno gerencial a uno de gobernanza colaborativa como el propuesto aquí. El principal obstáculo consistiría en que el personal y el diseño del organigrama del gobierno de León tendría que adaptarse para poder lidiar con la complejidad que una administración enfocada en la transversalidad y el diálogo

abierto con los ciudadanos requeriría. Y es que, para poderse implementar, es necesario incorporar efectivamente la retroalimentación surgida del canal de comunicación abierto con la ciudadanía y también, coordinar efectivamente las funciones y capacidades de las dependencias para la solución de los problemas. Para este tipo de dificultad, el gobierno puede cambiar su enfoque de dirección por uno de impulso, de esta manera comparte la responsabilidad de cada problema con los círculos sociales interesados y ya involucrados en determinada situación, y ayuda a potenciar las soluciones con sus vastos recursos (Turner y Willis, 2022).

Las dificultades políticas tienen que ver con la realidad de que el poder político hoy en día no parece estar haciendo lo suficiente por transformar la realidad económica desde ningún orden de gobierno. Sin embargo, el talante político local parece hacerlo aún menos. El conservadurismo político de nuestra ciudad y nuestro Estado, fuertemente ligado al poder empresarial, acalla con su aplanadora electoral cualquier atisbo de cambio que, en este plano, significaría la alternancia del poder.

A la administración municipal no le han faltado llamados desde la sociedad civil y desde otras fuerzas políticas que la exhorten a permear sus políticas públicas de modelos de gobernanza colaborativa o de una perspectiva medioambiental responsable. Sin embargo, poco o nada se ha hecho desde el gobierno para incorporar esta visión. Ante esto, solamente la movilización política engendrada por la resolución de la problemática conceptual, es decir, por la conciencia de lo que hay que cambiar y la construcción colectiva de cómo hacerlo, podrán sortear el obstáculo que significa que los actuales tomadores de decisiones sigan por el mismo camino. La movilización política es una de las alternativas que la sociedad puede tomar para transformar su entorno. La organización en torno de una causa, en este caso, un modelo de desarrollo colaborativo como el que plantea la economía de la rosquilla puede acelerar su proceso de maduración si en las urnas, se obtiene el poder para hacerlo.

En resumen, la economía de la rosquilla y el Decálogo para el Mejoramiento Integral de Barrios comparten una visión de desarrollo integral, participativo y sostenible, que busca mejorar la calidad de vida de las comunidades más vulnerables y desfavorecidas. De ambas referencias podemos tomar lecciones y pistas que nos ayuden a entender que la gobernanza colaborativa puede ofrecerle muchas ventajas a nuestra ciudad.

Este artículo remarca la importancia que este concepto y estas herramientas pueden tener para los tomadores de decisiones al momento de diseñar e implementar políticas públicas para León. La propuesta de este trabajo es seguir el camino de la colaboración económica, la cogestión de lo público y la co-creación de soluciones. Las crisis que se han vivido, las que se viven hoy en día y las que seguramente vendrán, deben ser gestionadas con apertura y con una mirada colaborativa, en la que, si la mayoría sufre los estragos de los problemas, entonces la mayoría tiene derecho a participar en la generación de soluciones y a disfrutar también de las ventajas obtenidas.

### Referencias bibliográficas

- Animal Político (2023). Estas son las ciudades más contaminadas de México (y la CDMX no es la primera) *Animalpolitico.com*. URL:<https://www.animalpolitico.com/sociedad/estas-son-las-ciudades-mas-contaminadas-de-mexico-y-la-cdmx-no-es-la-primera>
- Ansell, C., y Gash, A. (2007). Collaborative Governance in Theory and Practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 8, 543-571. URL:<https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>
- Avila, A., Alcalá, R., Luis, J., Lozano, R., Hernández Ortiz, J., Martín, C., & Alvarado, C. (2018). Valoración económica para un mejoramiento ambiental en León, Guanajuato. *Revista Mexicana de Ciencias Agrícolas*, Vol 9, Núm 1. URL:<https://www.scielo.org.mx/pdf/remexca/v9n1/2007-0934-remexca-9-01-37.pdf>

- BBVA. (2022,). ¿Qué es la economía del donut? *BBVA NOTICIAS*.  
URL:<https://www.bbva.com/es/sostenibilidad/que-es-la-economia-del-donut-o-de-la-rosquilla/>
- Blasco, L. (2021,). Cómo la ciudad argentina de Rosario se convirtió en un referente mundial de la agricultura social y sostenible. *BBC News Mundo*.  
URL:<https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-57651687>
- Campuzano, J. (2021). Usar bicicleta en vez de carro reduciría en 67% las emisiones de carbono de movilidad. *Diario La República*.  
URL:<https://www.larepublica.co/globoeconomia/usar-bicicleta-en-vez-de-carro-reduciria-en-67-las-emisiones-de-carbono-de-movilidad-3147937#:~:text=Usar%20bicicleta%20en%20vez%20de,emisiones%20de%20carbono%20de%20movilidad>
- Caputo, D. coord. (2011). *Política, dinero y poder. Un dilema para las democracias de las Américas*. FCE/OEA  
URL:[https://www.oas.org/es/sap/docs/oea\\_poliit\\_dinero\\_poder\\_s.pdf](https://www.oas.org/es/sap/docs/oea_poliit_dinero_poder_s.pdf)
- Carranza, A. (2022). En León el 81.3% de la población se siente insegura: INEGI. *Líder Empresarial*. URL: <https://www.liderempresarial.com/en-leon-el-81-3-de-la-poblacion-se-siente-insegura-inegi/>
- Centro Mario Molina (2020). *Inventario de gases y compuestos de efecto invernadero del municipio de león, guanajuato y su zona metropolitana 2017 Resumen Ejecutivo*. Centro Mario Molina.  
URL:<https://leon.gob.mx/modulos/img/adjuntos/adjuntos-645.pdf>
- COMISIÓN EUROPEA (2007). *Planificación, diseño urbano y gestión para espacios seguros. Manual*. URL: <http://www.costtu1203.eu/wp-content/uploads/2014/10/Manual-Espanol.pdf>
- Data México (2020). *León: Economía, empleo, equidad, calidad de vida, educación, salud y seguridad pública*. Data México.  
URL:<https://datamexico.org/es/profile/geo/leon>
- De la Cruz, J. (2023). Ciclovías no son espacios seguros para mujeres: sufren violencia vial y acoso. *Zona Franca*. URL:<https://zonafranca.mx/politica->

[sociedad/movilidad/acoso-inseguridad-y-falta-de-perspectiva-de-genero-en-infraestructura-ciclista-genera-invisibilidad-a-usuarias/](#)

DEAL (2020). *City Planning with the Doughnut in Cali, Colombia*. DEAL.

URL:<https://doughnuteconomics.org/stories/6?fbclid=IwAR2jl8dl3gjlIJ0GenOpRWOJLZN4DDz3vdUziTIGVHgLPcuOVWvlasXE8NY>

Díaz, A. (2019). Hay más de 500 zonas rurales en León. *El Sol de León*.

URL:<https://www.elsoldeleon.com.mx/local/hay-mas-de-500-zonas-rurales-en-leon-4539308.html>

El Debate. (2022). En León, Guanajuato, diez colonias de la ciudad son consideradas blanco de criminales, según la FGEG. *El Debate*.

URL:<https://www.debate.com.mx/guanajuato/En-Leon-Guanajuato-diez-colonias-de-la-ciudad-son-consideradas-blanco-de-criminales-segun-la-FGEG-20220927-0049.html>

El Debate. (2022). Estas son las colonias con mayor rezago de León, Guanajuato, la ciudad más pobre según el CONEVAL. *El debate*.

URL:<https://www.debate.com.mx/guanajuato/Estas-son-las-colonias-con-mayor-rezago-de-Leon-Guanajuato-la-ciudad-mas-pobre-segun-el-CONEVAL-20221111-0107.html>

El Heraldo de León. (2023). Ciclistas alzan la voz ante accidentes fatales - El Heraldo de León. *El Heraldo de León*.

URL:<https://www.heraldoleon.mx/ciclistas-alzan-la-voz-ante-accidentes-fatales/>

Esqueda, C. (2023). Dirección de movilidad promete al menos dos ciclovías en León antes de que acabe el año. *Periódico Correo*.

URL:<https://www.periodicocorreo.com.mx/leon/direccion-de-movilidad-promete-al-menos-dos-ciclovias-en-leon-antes-de-que-acabe-el-ano-20230415-71872.html>

Esquivel, G. (2022). Empresarios de León respaldan salario digno base para mejorar economía y calidad de vida. *Milenio*.

URL:<https://www.milenio.com/politica/empresarios-leon-respaldan-propuesta-salario-digno-base>

Esquivias, M. (2023). Activistas plantean subsidiar aumento al transporte si se quiere enfrentar la pobreza en León. *Poplab.mx*.

URL:<https://poplab.mx/v2/story/Activistas-plantean-subsidiar-aumento-al-transporte-si-se-quiere-enfrentar-la-pobreza-en-Leon>

Frontier Industrial. (2022). Industria en Guanajuato: una oportunidad de avance para profesionistas. *Frontier Industrial*.

URL:<https://blog.frontierindustrial.mx/industria-guanajuato-oportunidad-evolucion-profesionistas>

Gasca y Garcia (2021). Urbanización informal y ciudad desigual, controversias territoriales en una localidad de León, Guanajuato. *Relaciones Estudios de Historia y Sociedad*. El Colegio de Michoacán, Vol. 42, Núm 166.

URL:<https://www.revistarelaciones.com/index.php/relaciones/article/view/766/1453>

Goodwin, K. (2021). Designing the Doughnut: A Story of Five Cities. Medium. URL:

<https://matchboxstudio.medium.com/designing-the-doughnut-a-story-of-five-cities-8bad04ded5e3>

IMPLAN (2014). *Síntesis del diagnóstico del municipio de León, Gto. Organizado por Línea Estratégica*. IMPLAN.

URL:<https://implan.gob.mx/1/admin/diagLeon.pdf>

La Silla Rota (2023). León está “en rojo” en mapa de contaminación. *La Silla Rota*.

URL: <https://lasillarota.com/guanajuato/local/2023/1/1/leon-esta-en-rojo-en-mapa-de-contaminacion-407990.html>

Lazard, O. (2022). Can Cities Use the Doughnut Model to Hack Liberal Democracy? *Carnegie Europe*.

URL:<https://carnegieeurope.eu/2022/02/15/can-cities-use-doughnut-model-to-hack-liberal-democracy-pub-86368>



- Lorusso, F., 2019. Guanajuato: Tendencias de la violencia, las desapariciones y los homicidios. *Brújula ciudadana*. URL: <https://www.revistabrujula.org/b109-lorusso>
- Méndez, T. (2022). Desquicia saturación de autos en todo León y a cualquier hora del día. *Periódico AM*. URL: <https://www.am.com.mx/leon/2022/3/21/desquicia-saturacion-de-autos-en-todo-leon-cualquier-hora-del-dia-597319.html>
- Mendoza, J. A. O., Rodríguez, C. H., y Portugal, L. A. J. (2022). Movilidad urbana sostenible, una alternativa para la contaminación atmosférica en el Área Metropolitana de Guadalajara. *Nóesis. Revista de Ciencias Sociales*, 31(62), 108-130.
- Milenio. (2023). Femicidio en Guanajuato: Casos y víctimas. *Milenio*. URL: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/mujeres-victimas-femicidio-guanajuato-2022-2023>
- ONU-Habitat. (2020). *Decálogo para el mejoramiento integral de barrios*. ONU-Habitat. URL: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/decalogo-para-el-mejoramiento-integral-de-barrios>
- Orgaz, C. (2021). Las radicales propuestas de la “economía de la rosquilla” (y cómo quieren transformar el mundo). *BBC News Mundo*. URL: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-56283169>
- Ortiz, C. (2023). Ciclistas denuncian poca vigilancia en ciclovías de León. *Milenio*. URL: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/ciclistas-denuncian-poca-vigilancia-en-ciclovias-de-leon>
- Ortiz, C. (2023). Transporte público en León; usuarios reportan hasta 45 minutos de espera por unidades. *Milenio*. URL: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/leon-usuarios-tardan-45-minutos-esperando-camion>
- Ramos, Ó. (2019). León, séptima ciudad más contaminada de México. *El Sol de León*. URL: <https://www.elsoldeleon.com.mx/local/leon-septima-ciudad-mas-contaminada-de-mexico-4179667.html>

- Raworth, K. (2017). *Economía rosquilla. Siete maneras de pensar la economía del siglo XXI*. Paidós
- Ríos V. (2022). Cómo León se convirtió en la ciudad más pobre de México. *Milenio*. URL:<https://www.milenio.com/opinion/viri-rios/no-es-normal/como-leon-se-convirtio-en-la-ciudad-mas-pobre-de-mexico>
- Turner, R. A., & Wills, J. (2022). Downscaling doughnut economics for sustainability governance. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, Vol 56. URL: <https://bitly.ws/YrKG>
- Sahan, Erinch., Sanz, C., Raworth, K., van Winden, W., van den Buuse, D. (2022). *What Doughnut Economics means for business: creating enterprises that are regenerative and distributive by design*. Doughnut Economics Action Lab/ Centre for Economic Transformation/ Amsterdam University of Applied Sciences. URL: <https://bitly.ws/YrRN>
- Secretaría de Bienestar (2022). *Informe Anual sobre la situación de pobreza y rezago social 2022*. Secretaría de Bienestar. Gobierno Federal. URL:[https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2022\\_BIENESTAR\\_Informe\\_anual\\_situacion\\_pobreza\\_rezago\\_social\\_leon.pdf](https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2022_BIENESTAR_Informe_anual_situacion_pobreza_rezago_social_leon.pdf)
- SEDATU (2019) *Manual de calles. Diseño vial para ciudades mexicanas*. URL:[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual\\_de\\_calles\\_2019.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf)
- Simon, J.L. y Kahn, H. editors, 1984: *The resourceful earth: a response to Global 2000*. Basil Blackwell Publisher
- Shenk, T. (2013). The Long Shadow of Mont Pèlerin. *Dissent*. URL: <https://www.dissentmagazine.org/article/the-long-shadow-of-mont-pelerin/>
- Ubiquity University. (25 de julio de 2020). *Humanity Rising Day 65: Cities that are Applying the Doughnut Economic Approach* [Archivo de Video]. Youtube. URL:<https://www.youtube.com/watch?v=gG8cTjy6Apo>

- World Economic Forum (2020). *Covid 19 risks outlook. A preliminary mapping and its implications*. URL: <https://bitly.ws/XYbA>
- Zhang, Y., y Mi, Z. (2018). Environmental benefits of bike sharing: A big data-based analysis. *Applied Energy*, Vol. 220, 296–301. URL: <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2018.03.101>
- Zurbruggen, C., y Lago, M. G. (2014). Innovación y co-creación: nuevos desafíos para las políticas públicas. *Revista de gestión pública*, 3(2), 329-361. URL: <http://panambi.uv.cl/index.php/rgp/article/view/2245/2197>