
Acción colectiva y acción social en el caso de la movilidad urbano-laboral de la zona metropolitana de San Luis Potosí



Collective action and social action in the case of urban-labor mobility in the metropolitan area of San Luis Potosi

Ramírez Saavedra, Beatriz Eugenia

Beatriz Eugenia Ramírez Saavedra
euge_saavedra@hotmail.com
El Colegio de San Luis, México

Analéctica
Arkho Ediciones, Argentina
ISSN-e: 2591-5894
Periodicidad: Bimestral
vol. 7, núm. 44, 2021
revista@analectica.org

Recepción: 08 Septiembre 2020
Aprobación: 15 Diciembre 2020

URL: <http://portal.amelica.org/ameli/journal/251/2511853006/>

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.4448070>

Resumen: Llegamos al concepto de la acción social cuando el involucramiento individual depende de su grado de concientización, más allá de bienes tangibles y es para conseguir un bien colectivo: el aire, el agua, la educación, etc. Un bien o un servicio, según la definición que dan los economistas, posee tres particularidades. Así mismo, el Estado tiene injerencia directa en administrar y brindar estos bienes y servicios a sus ciudadanos, a través de sus planes de gobierno donde se asigna a una dependencia u organismo de la administración pública especial atención en la prestación de un servicio básico para la población, en el presente trabajo se limita a la movilidad que se tiene en un centro urbano donde se encuentra un conjunto de actores determinado para que se den los desplazamientos de la población de su hogar a trabajo y así de forma inversa.

Palabras clave: acción social, acción colectiva, San Luis Potosí.

Abstract: We arrive at the concept of social action when individual involvement depends on their degree of awareness, beyond tangible goods and is to achieve a collective good: air, water, education, etc. A good or a service, according to the definition given by economists, has three peculiarities. Likewise, the State has direct interference in managing and providing these goods and services to its citizens, through its government plans where special attention is assigned to a public administration agency or agency in the provision of a basic service for the population, in the present work is limited to the mobility that exists in an urban center where there is a certain set of actors so that the population moves from their home to work and so on.

Keywords: social action, collective action, San Luis Potosí.

Llegamos al concepto de la acción social cuando el involucramiento individual depende de su grado de concientización, más allá de bienes tangibles y es para conseguir un bien colectivo: el aire, el agua, la educación, etc. Un bien o un servicio, según la definición que dan los economistas, posee tres particularidades.

1. No es divisible (lo que A consume no impide la posibilidad de que B lo consuma);
2. No puede ser racionado de forma selectiva por los mecanismos del mercado y de los precios; finalmente,
3. Y está disponible, ya se supone que cada consumidor potencial puede recibir una parte igual.

Los bienes colectivos están distribuidos de diferentes maneras: por las asignaciones administrativas, por los procedimientos del mercado, por el voluntariado, este tipo de acción ya significa un mayor esfuerzo en la organización de los individuos que la ejerzan.

Definiendo los conceptos de cuando se es autoridad pública el organismo que administra un bien colectivo, a condición de que este organismo disponga de un procedimiento específico de opciones, que posea una autoridad propia y que actúe por medio de un aparato organizado. Estas condiciones, como se ve, excluyen la consideración de organismos que no tienen ninguna autonomía de acción, que son simples relevos jerárquicos (Meny y Thoenig, 1992: 92).

Así mismo, el Estado tiene injerencia directa en administrar y brindar estos bienes y servicios a sus ciudadanos, a través de sus planes de gobierno donde se asigna a una dependencia u organismo de la administración pública especial atención en la prestación de un servicio básico para la población, en el presente trabajo se limita a la movilidad que se tiene en un centro urbano donde se encuentra un conjunto de actores determinado para que se den los desplazamientos de la población de su hogar a trabajo y así de forma inversa.

es inevitable la sospecha de que gran parte de la acción colectiva que observamos en nuestras sociedades no es fruto de la actividad racional y estratégica de individuos que tratan de conseguir los mejores resultados posibles en función de unas preferencias previas, sino la consecuencia de una búsqueda de identidad colectiva (Paramio, 2005: 26).

En este sentido se pueden dar fenómenos sociales más o menos estables donde dependiendo de los valores adquiridos y preferencia individuales se pueda pertenecer a un grupo u asociación únicamente por la construcción de una identidad.

Es por ello que por parte de personas que se sienten inmersas en la incertidumbre o en busca de una identidad que concuerde con sus preferencias siendo dentro de ciudades urbanas que albergan a mucho tipo de personas donde las minorías se asumen a si mismas y buscan espacio público donde se les reconozca. “Todos admitimos, normalmente sin discusión, que fenómenos tan dispares como las sectas, las tribus urbanas o los nacionalismos más o menos agresivos reflejan de alguna forma el hecho de que estamos atravesando momentos históricos de incertidumbre” (Paramio, 2005: 26), tanto como comprender que el ser humano nunca antes estuvo tan comunicado de forma tan inmediata en el principio de un milenio en el que nos encontramos en un sistema capitalista, consumista y materialista que intenta dividirnos pero a la vez masifica medios, sobre todo de comunicación, donde nos convertimos en una comunidad más globalizada. El hecho de asociarnos colectivamente es una necesidad para el logro de cualquier fin.

En este sentido la sociedad contemporánea da una respuesta predecible en tanto su necesidad de organizarse a pesar de que vivimos un mundo cada vez más individualista. Dentro de la construcción social los resultados del proceso de la acción colectiva son las interacciones, recursos y límites, con una orientación construida por medio de relaciones sociales dentro de un sistema de oportunidades y restricciones:

La acción colectiva es siempre el fruto de una tensión que disturba el equilibrio del sistema social. La tensión produce creencias generalizadas que movilizan a la acción y buscan restablecer el equilibrio del sistema. En la acción colectiva no hay ningún significado que haga referencia al modo en el cual los recursos son producidos y apropiados. Por lo que retomando el concepto de acción colectiva “esta se entiende como una “reacción de asentamiento de los mecanismos funcionales de un sistema, y las conductas colectivas se vuelven fenómenos emocionales debidos al mal funcionamiento de la integración social” (Melucci, 1999: 44).

Entiéndase que por ello es muy importante contextualizar la situación que rodea al fenómeno de estudio de una acción colectiva. En los últimos treinta años del siglo XX, surgieron nuevas formas de acción colectiva en áreas que anteriormente no habían sido tocadas por los conflictos sociales. En la década de los setenta, la crisis de las estructuras políticas y conceptuales frente a estos nuevos fenómenos fue evidente, impulsando una ampliación del conocimiento empírico y una redefinición de las categorías analíticas (Melucci, 1999) en la cual nos enfrentamos a desafíos impensables o imperceptibles en cualquier otro siglo, al asumirnos como un sistema reactivo donde no solo nos preocupan las relaciones sociales sino los contextos y culturas en que se estudia determinado fenómeno. No es lo mismo movilizarse en una ciudad que cuenta con una infraestructura amplia de transporte, que, en una sociedad limitada a ciertos servicios, como lo es el caso que estudiamos.

“Así una discusión de la estructura teórica de análisis no es sólo un ejercicio preliminar, sino una condición para un entendimiento satisfactorio de los movimientos contemporáneos” (Melucci, 1999), estudiándolos como respuesta a los nuevos retos que tenemos como individuos funcionales en un sistema interactivo de respeto a la libertad individual.

En el enfoque que se propone como base teórica de la presente investigación

la acción colectiva es considerada resultado de intenciones, recursos y límites, con una orientación construida por medio de relaciones sociales dentro de un sistema de oportunidades y restricciones [...] Cada vez que observamos a un número de individuos actuando colectivamente nos confrontamos con lo que llamo un sistema de acción multipolar. La acción colectiva no es un fenómeno empírico unitario, y la unidad, si existe, debería ser abordada como un resultado, no como punto de partida, no como evidencia sino como hecho que debe ser explicado. Los eventos en los que actúan colectivamente los individuos combinan diferentes orientaciones, involucran múltiples actores e implican un sistema de oportunidades y restricciones que moldean sus relaciones (Melucci, 1999).

Los sistemas de relaciones sociales pueden ser muchos y muy variados, pero lo importante de la aportación de Melucci es que invita a reflejar a la realidad en un sistema donde la existencia de un comportamiento que traspasa las fronteras de compatibilidad, forzando al sistema a ir más allá del rango de variaciones que su estructura puede tolerar (Melucci, 1999). Lo que se busca es un reflejo de las

interacciones de grupos con diferentes naturalezas e intereses puedan interactuar para la solución de un problema público.

La acción colectiva presenta ciertos problemas precisamente de acción, respecto no solo en los fines a los que está dirigida cierta acción sino cuando de lo que se trata es de explicar la existencia y acción de un colectivo, es decir, cuando no se pretende prever lo que hará una persona, sino cuándo y cómo un cierto número de personas actuarán conjuntamente con un mismo propósito... en este aspecto, la teoría de la decisión racional supone un corte muy importante con otras tradiciones teóricas (de las cuales la más conocida es el marxismo), que parten de entidades supraindividuales, como las clases sociales. La teoría de la elección racional parece compartir la conocida tesis de Margaret Thatcher: “la sociedad no existe, sólo existen individuos”. Tomando como ejemplo un contexto de ruptura donde el Estado se asume en crisis o incapacidad de dar solución a las demandas ciudadanas por la falta de recursos, que fue el fenómeno que comenzó a presentarse a partir de la década de 1970, donde se expuso a la sociedad ya no como un todo sino un conjunto de identidades que convergen en una realidad precaria de sobrevivencia. No sólo no existe la sociedad, sino que no existen las clases sociales, no existen los colectivos: a priori no existen los agregados sociales. Que varios individuos actúen conjuntamente en función de un mismo objetivo no es un dato sino un hecho que exige explicación” (Paramio, 2005:17).

Como tal se comenzó a trabajar en sistemas conjuntos de cooperación con respecto a la forma en la que se ha atendido el problema de la movilidad urbano-laboral en la Zona Metropolitana de San Luis Potosí. En este sentido la acción colectiva para la solución del problema público es más bien un conjunto de esfuerzos coadyuvados en pro de un fin común, donde cada individuo tiene una actividad clave para la función de este engranaje.

Continuando con el ejemplo de la lluvia en la ciudad de San Luis Potosí, debido a que no es muy frecuente encontramos que no solo la sociedad, sino también la Dirección de Protección Civil cuenta con planes establecidos para cerrar ciertas arterias viales, principalmente el bulevar Río Santiago y el bulevar Río Española, los cuales de forma natural son corrientes de aguas pero que por necesidad de movilizar a la ciudadanía se han convertido en espacios viales la mayor parte del año.

Podríamos concluir que la acción colectiva aparecería en este sentido como un subproducto de los incentivos selectivos que existan para la participación en la acción. Este enfoque resulta especialmente adecuado cuando no se trata de explicar la acción colectiva como un movimiento, la movilización en sentido estricto, sino como la pertenencia a organizaciones y la participación en ellas... Así funcionan casi todas las organizaciones profesionales (incluyendo bastantes sindicatos) ... Si se espera que se produzca la afiliación o que la organización se mantenga en función de la simple voluntad de participar lo más probable es que esa afiliación y esa participación sean muy insuficientes” (Paramio, 2005: 21).

Podríamos decir que para que exista la acción colectiva es primordial contar con un grupo organizado que persigue la solución de un problema público donde las principales razones por las cuales los individuos se movilizan bajo la acción colectiva es su interés (racional o egoísta), ya que el hecho de pertenecer a esta colectividad, no siempre logra el cumplimiento de intereses individuales, sino

que también implica una serie de beneficios y da el sentido de pertenencia como una de las necesidades humanas por cumplir. Con el hecho de pertenecer a un colectivo, los individuos no solo satisfacen su necesidad filial de pertenencia, sino también logran algunos que no tenían pensados y que la organización se los proporciona en forma de incentivos.

A pesar de haber explorado las fronteras conceptuales de la acción social y acción colectiva podemos decir que la diferencia entre ambas puede resumirse en la fuerza que tiene el movimiento que buscan defender una identidad o valores en una sociedad de la cual busca reconocimiento público como agente o actor propositivo ante sus problemas.

Sin embargo, para esta investigación se propone analizar el fenómeno desde el concepto de acción pública, ya que la naturaleza del problema que se está estudiando proviene de una necesidad en la cual el Estado tiene el deber de proveer movilidad en los centros urbanos.

Acción Pública su concepto y aplicación

Es así como llegamos al concepto de acción pública ya que como se ha abordado la acción es un comportamiento humano, entonces podríamos decir que la acción pública es el comportamiento humano público, parece que el concepto no es tan sencillo por ello en este apartado se muestran algunas definiciones del concepto. De igual forma se explora entre los límites de las organizaciones que participan en acción pública, con lo que buscamos establecer la óptica con la que será analizado el fenómeno de la movilidad urbano-laboral en la Zona Metropolitana de San Luis Potosí.

La acción pública como mecanismo de análisis con la ayuda de la política pública, profundiza en el objeto de estudio, dado por sentado que el fenómeno se sitúa en una realidad correspondiente a los primeros 15 años del siglo XXI y los últimos 5 del XX, debido a que se identifica a este periodo como un momento de ruptura en varios aspectos económicos y sociales que causó la euforia del cambio de siglo. Se entiende que el concepto de acción pública "... permite una mayor comprensión de la hechura particular de las políticas, las cuales en ocasiones se circunscriben estrictamente en programas gubernamentales específicos, Cabrero (2003:6). En este sentido y de acuerdo a esta afirmación del autor el nivel de análisis que propone la acción pública es muy puntual y se estudia de lo particular a lo general, ya que en el mismo documento hace una ampliación meticulosa del concepto, con lo que hemos elegido este enfoque para analizar el fenómeno de la movilidad en San Luis Potosí a principios del siglo XXI, identificando momentos de ruptura desde el planteamiento del mismo como un problema que permite la participación de diferentes tipos de actores.

En este sentido el autor puntualiza que "... entrar al análisis desde la acción pública permitirá la contextualización transversal de las políticas públicas a estudiar, aspecto que muy frecuentemente al dejarse de lado genera lagunas explicativas e interpretaciones insuficientes, por lo que con ello se busca profundizar en el sistema. De aquí la simbiosis necesaria entre ambos enfoques, un análisis de la acción pública que no recurre al modelo de políticas públicas puede tener dificultades para acotar acciones concretas en la realidad que observa; por su parte el modelo de políticas públicas sin inscribirse en un análisis amplio

de la acción pública puede mostrarse miope a una realidad en la que se inscribe el objeto analizado” Cabrero (2003:6). En esta segunda parte del concepto se habla no solo de la profundidad sino de la generación de sistemas de organización y su convergencia o interacción en un momento clave de la acción a realizar, intentando descubrir bajo ¿cuáles son los intereses y como están representados por los actores?, para poder visualizar el comportamiento de una sociedad mundializada y afectada por el desarrollo tecnológico del tortuoso siglo XX.

Para el caso de la movilidad urbano-laboral en el caso de San Luis Potosí nos permitiremos utilizar el enfoque de la acción pública debido a que se considera puede aportar una mayor riqueza en el análisis de las interacciones que provoca la necesidad de desplazarse en la ciudad para ir al trabajo. En primer término identificamos a “los actores gubernamentales[1] y no gubernamentales[2] como una primer segregación del fenómeno ya que quienes forman parte del proceso en torno a un asunto público” de acuerdo con Martínez F, entendiendo como asunto público las situaciones problemáticas que tenga la atención de los actores gubernamentales (agenda pública) tanto política como administrativamente y en este sentido que los actores no gubernamentales tengan algunos grados de injerencia para generar acciones que lleven a la solución del problema. Esto quiere decir que el asunto público tenga intervención por parte de un conjunto de actores tan diversos que nos complejice las soluciones, pero a su vez facilite la solución del problema de forma eficiente con los recursos gubernamentales y/o privados o por lo menos coadyuven esfuerzos en la solución del mismo.

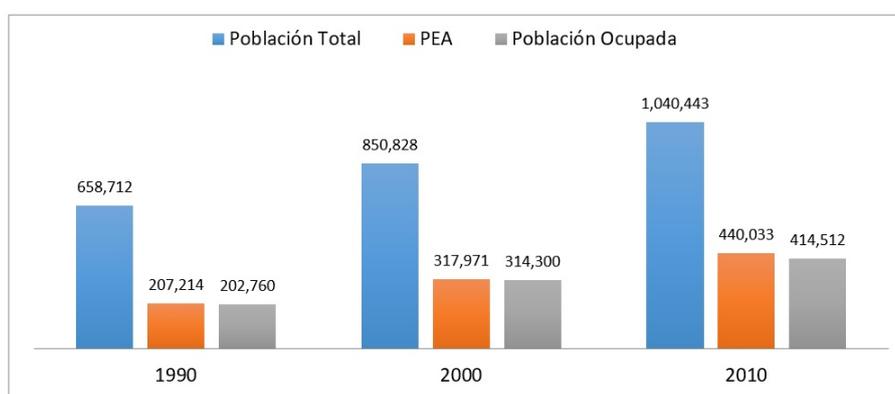
Es que siguiendo esta línea podemos ver que esos actores se encuentran conviviendo en un espacio que “si bien el desarrollo local depende en buena parte de las empresas del territorio, indudablemente que las autoridades locales juegan también un papel muy relevante, el papel de los gobiernos locales se puede expresar en diversas estrategias: convertirse en “buscador” de subvenciones, desreglamentar y liberalizar la actividad empresarial local, buscar una autonomía fiscal, o crear la infraestructura local necesaria al desarrollo. Cabrero (2003:22) es por ello que en el caso a estudiar este planteamiento resulta apropiado ya que los actores gubernamentales cumplen con una función central en la coordinación y regulación entre los prestadores de servicio de transporte público y privado así como de los usuarios del transporte del mismo, partiendo de la necesidad de laborar en un horario predeterminado dentro de una organización; por otra parte es el Estado quien dota de vialidades y regula el privado de la zona metropolitana.

En este sentido los actores gubernamentales realizan acciones públicas por lo regular en consenso con los actores no gubernamentales, las cuales afectan de forma directa a la movilidad urbano-laboral de en la zona metropolitana de San Luis Potosí, sobre todo en los desplazamientos del hogar-trabajo-hogar, ya que se ha vuelto una situación cada vez más problemática conforme el crecimiento de la población adicional a que se tiene un espacio reducido territorialmente entre ambos municipios.

Sin embargo como se puede apreciar en la imagen 1, en el caso de San Luis Potosí converge con el municipio de Soledad de Graciano Sánchez son municipios que territorialmente se encuentran muy cercanos y en base al crecimiento de la población se han ido diluyendo estos límites municipales, para formar un área más extensa llamada zona metropolitana (la diferencia entre área y zona metropolitana son la integración de las delegaciones o comunidades al

centro urbano), por lo que este trabajo se centrará principalmente en aquellos cambios que se hicieron en materia de transporte público, privado y medios no motorizados para movilizarse en lo que ahora es una metrópoli, es por ello que el tiempo que la presente investigación propone estudiar de 1995-2005, dicho periodo es relevante debido al incremento de oferta y demanda de transporte, ya sea público o privado.

El nuevo milenio trajo consigo una serie de re conceptualizaciones acerca en la forma en que los individuos nos relacionamos no solo entre nosotros, sino también en los espacios y con los medios disponibles para efectuar una acción que represente una interacción con el espacio público. Poniendo en el centro el estudio a las personas debido a que este es un trabajo que entra en el campo social, delimitaremos que los sujetos a estudiar son la PEA[3] y la PO[4] debido a que esta investigación se reduce a la movilidad laboral[5] en la zona metropolitana de San Luis Potosí precisamente en este momento de ruptura que significó el fin del siglo y milenio, donde la incertidumbre se ha vuelto una concepción cotidiana, ante lo previsible en cualquier ámbito social (gráfica 1).



Gráfica 1. Crecimiento de la PEA en la zona metropolitana de San Luis Potosí 1990-2010

Fuente: Elaboración propia.

Como puede observarse en el gráfico, el crecimiento poblacional ha sido estable y acorde a lo previsto, ya que el INEGI, toma como PEA en relación a la PO. Por lo que interpretando estos datos para 2010 en la ZONA METROPOLITANA de San Luis Potosí más del 94 % de la población en edad de trabajar se encuentra ejerciendo una actividad económica. En este sentido y como se ampliará en el capítulo conceptual, solo estudiaremos los movimientos continuos motivados para ir al trabajo. Por ello es relevante enfocarnos en esta población.

En este sentido “el enfoque de análisis de la acción pública asume una naturaleza ligada a la acción colectiva, a la acción conjunta, a la acción en un espacio social determinado; este enfoque se posiciona como un instrumento conceptual particularmente idóneo y potente en lo territorial (contextual, conjunto y colectiva). Su utilidad permite llevarlo al ámbito de lo regional y de lo local, y explicar así la dinámica de la acción pública localizada, visualizar el tejido social de esa realidad específica, identificar con mayor precisión las redes de actores, los mecanismos de interacción y regulación, el papel del gobierno local, y los itinerarios de políticas públicas particulares” (Cabrero, 2003: 19) en este caso el espacio social se ha delimitado a la población económicamente activa, ocupada y que tiene la necesidad de trasladarse a la zona industrial de San Luis Potosí, ya que nos permitirá caracterizar con mayor precisión el contexto socio-cultural y

económico específico del caso para entender con ello la lógica de acción de los actores principalmente gubernamentales ante la presión y/o negociación de los no gubernamentales.

Por lo que “la acción pública no se determina por un actor en particular, más bien se construye colectivamente; de ahí que utilizar esta prisma de observación nos ayuda a entender la realidad de dicha acción no en su apariencia, sino en su esencia” Cabrero (2003:2) es por lo que este concepto requiere no solo de quienes se movilizan, sino también de quienes generan las condiciones en las que se permite el desplazamiento efectivo, que el caso de la movilidad en la zona metropolitana de la ciudad de San Luis Potosí cobra relevancia, ya que, en este sistema se encuentran variedad de actores gubernamentales (funcionario públicos y secretarías a nivel estatal y municipal) y no gubernamentales (sociedad civil organizada, usuarios de transporte público, usuarios de transporte privado, empresarios y prestadores de servicios de transporte público y privado).

Lo que el fenómeno desea reflejar de la realidad social es que una necesidad particular se vuelve colectiva en el sentido a que los ciudadanos desean desplazarse a un trabajo que se encuentra en un mismo punto a un horario preciso. Por lo que la acción pública se puede determinar como un conjunto de métodos lo que permite descomponer la compleja esfera de la acción pública en actividades muy distintas, analíticamente separables, y comparar diversas situaciones entre ellas (Meny y Thoenig, 1992: 9), la pertinencia de este enfoque es muy noble al respecto, debido a que la mayoría de los problemas públicos pueden analizarse bajo este concepto es por ello que esta investigación plantea que bajo la teoría de política pública, enfocándonos en la acción o interacciones.

A partir la distinción de actores podemos visualizar que existe “la creación de un orden social y político, en la conducción de la sociedad, la regulación de sus tensiones, la integración de sus grupos y la resolución de sus conflictos” Lascoumes y Le Galès (2014:11) de forma organizada y en algunos casos institucionalizada, la administración pública, representada por los actores no gubernamentales tiene capacidad de acción en las sociedades democráticas quienes reconocen... “ligada a la acción colectiva, a la acción conjunta, a la acción en un espacio social determinado” (Lascoumes y Le Galès, 2014: 19), como un proceso en el cual se lleva a cabo la acción pública para la solución de problemas de índole común en un espacio determinado y con variedad de recursos que permiten soluciones definitivas o parciales a problemas específicos, en este caso situamos como situación incómoda o necesidad a satisfacer desplazarse en zona metropolitana con la finalidad de ejercer una actividad económica.

En este sentido y revisando el origen del concepto de acción pública “la movilización de actores implicados en la implementación local en vista de comprender a los actores políticos nacionales” Lascoumes y Le Galès, (2014: 50), dichas acciones promueven un sentido de pertenencia ya que fueron efectuadas de forma conjunta ante el gobierno, la sociedad y el sector privado. Debido a la horizontalidad de las acciones en la solución de problemas de movilidad el ambiente ha sido más pacífico en la zona metropolitana de San Luis Potosí, ya que en más de dos décadas no se han presentado disturbios violentos que perturben el ambiente social en la zona metropolitana, aunque exista descontento por el incremento a la tarifa del transporte público por ejemplo esto no causa un mayor

problema ya que el mismo está sujeto a la inflación anual y decretado en la ley general de transporte público del Estado de San Luis Potosí[6].

De igual manera la acción pública implica “la coordinación de interacciones que establecen reglas del juego y minimizan costos de transacción entre actores y que por agregación producen formas colectivas” Lascoumes y Le Galès (2014:60) con dichas coordinaciones se forman casos muy concretos que promueve la autoridad pública para que se dé una movilidad sostenible que consensando esta literatura se ha logrado un consenso para el cual se han fijado 5 acciones muy concretas en los cuales las interacciones dependen no solo de los intereses sino de la construcción de lazos de confianza establecido en un ambiente local pequeño en el cual los actores cuentan con diferentes niveles de confianza lo que a su vez “supone en gran parte una acción simbólica... es mostrar y hacer creer que se actúa; es establecer una competencia y descalificar adversarios” Lascoumes y Le Galès (2014:70), con lo que este tipo de sistemas tiende a cerrar sus canales de acceso debido al nivel de especialización necesario para entrar en ellos o el nivel de experiencia en cuanto a las negociaciones en los mismo. En este sentido para el caso de la movilidad y específicamente en el transporte privado se puede considerar un sistema cerrado en el cual el nivel de tecnicidad impera de forma importante.

Por lo que “en el estudio de la acción pública es importante incorporar un análisis sobre el nivel de cooperación y confianza existente entre los actores sociales del espacio local, este elemento será determinante tanto para entender la cualidad endógena de la acción pública, como para entender la dinámica misma de articulación de actores y constitución de redes locales” Cabrero (2003: 23) que permiten explicar acciones específicas que a su vez forman un capital social muy peculiar y característico, en este caso que envuelve a la movilidad urbano-laboral en la zona metropolitana de San Luis Potosí, la cual demanda una mayor movilidad debido al crecimiento de dicha zona y la necesidad inminente de recursos humanos y materiales para efectuar desplazamientos eficientes y de calidad.

A si mismo las reflexiones “desde el punto de vista de estos autores es la capacidad de formación de redes para la innovación lo que explica en la actualidad el progreso y no la densidad social” (Cabrero, 2003: 24) para el caso a estudiar esto quiere decir que los actores que llevan a cabo las acciones públicas en relación a la movilidad urbano laboral no se evalúan por el incremento de los mismos sino por su capacidad de involucramiento en las mismas y el nivel de conocimiento del problema que tienen. La configuración de estas interacciones, construyen procedimientos formales e informales que se llevan a cabo con respecto a la movilidad. En este sentido podríamos decir que la acción pública es aquella capacidad de interacción entre actores gubernamentales y no gubernamentales que permiten analizar la solución de problemas públicos en un tiempo determinado, creando un orden social estructurado. De la misma forma podríamos resumir que la acción pública es “el conocimiento en acción y puesto a prueba... motivo un enfoque pragmático de la acción pública” es por ello que la teoría de la movilidad es muy específica para que las ciudades sean autosustentables.

Por lo tanto “una acción pública no es solamente formular una propuesta de solución a un problema público, sino es a su vez proponer una redefinición del

problema público a tratar y del público a ayudar. Significa también redefinir la distribución de los recursos y poderes entre los actores contenidos, designar al decisor y a los actores influyentes y más ampliamente de gobernar y producir un orden político”, es decir la acción pública como la manera en que una sociedad soluciona sus problemas de forma democrática y participativa sin afirmar que esta sea la más eficiente, sin embargo, se puede decir que es la más inclusiva en términos donde el Estado gobierna a través de políticas públicas, las cuales generan estas acciones para el logro de las mismas.

Por ello podríamos decir que la acción pública va más allá de lo técnico e intenta involucrar a los actores “simbólica, emocional y políticamente al consumidor o a los administrados a la autoridad pública que dispensa una «solución». Este aspecto de las cosas es esencial ya que, más allá del consumo o de la prestación, la acción pública está marcada por un imperativo de legitimidad. Este imperativo es particularmente fuerte en el seno de las entidades locales. Se trata, para ellas, de justificar su acción convenciendo a sus públicos. De ahí el recurso a los criterios de justicia, equidad y eficacia. Los públicos a los que se apunta no son necesariamente los mismos que los consumidores potenciales; a menudo son muy diferentes: los electores, los adversarios, etc. Legitimar consiste, en este caso, en tratar de dirigir las fuerzas conflictivas que rodean a la autoridad pública Meny y Thoenig (1992:126). Sin embargo, para efectos de este estudio se realizó una tabla que intenta resumir el concepto de acción pública desde varios autores (tabla 1).

Tabla 1. Conceptos de Acción pública

Autor	Concepto	Variables	Referencia
Pierre Lascoumes y Pierre Le Galés	La coordinación de interacciones que establecen reglas del juego y minimizan costos de transacción entre actores produciendo formas colectivas (2014:23)	Coordinación Interacción Orden Dirección Conflicto	Sociología de la acción pública
Enrique Cabrero	Un enfoque que permita dar cuenta de la dinámica de actores, de los mecanismos de regulación, y de los entramados institucionales en un espacio delimitado. Cabrero (2003-4).	Capacidad Autoridad Interacción Instituciones	La acción pública en municipios urbanos. Una propuesta de marco teórico para su estudio.
Fredy Marinez	Los problemas que tenga la atención de los actores gubernamentales tanto política como administrativamente, esto quiere decir que el asunto público tenga intervención por parte de un conjunto de actores diversos que complejice las soluciones pero a su vez la facilite, de forma eficiente con la recursos gubernamentales y/o privados.	Problemas Política Administración Actores Eficiente decisiones	La Política Como Política Pública: Una Mirada Desde La Acción Pública
Vincent Dubois	Una disciplina llevada a la práctica, donde se encuentran un conjunto de relaciones, prácticas y representaciones. La reflexión social sobre el funcionamiento de las organizaciones ya sea en el ámbito público o privado que convergen en la solución de problemas públicos.	Interacciones Legitimidad Relaciones Recursos Actores	L'action publique
Jean-Claude Thoenig	La forma de operar de una autoridad gubernamental (o varias, llegado el caso), la forma de abordar y tratar una sustancia o un contenido específico. Se necesitan tres conceptos para realizar correctamente esta tarea: el sistema de actores, el de la actividad y, por último, el del proceso." Meny y Thoenig (1992:103)	Actores Actividades Procesos	Política pública y acción pública.
Philippe Mossé y Eric Verdier	El paso de un sistema centralizado para un sistema descentralizado, el ejercicio de las responsabilidades políticas y administrativas.	Sistema Responsabilidades políticas y administrativas	Quelles déclinaisons régionales pour l'action publique?
Pierre Muller	La acción pública toma a menudo la forma de sencillos métodos o de "check list" para el uso de los decisores, más que una disciplina académica con un cuerpo de saber teórico bien constituido.		
Patrick Pharo	Las acciones públicas como las formas preferidas de manifestación de los actores civiles y políticos. Sin embargo, aunque la legitimidad se puede observar con un cierto orden si es difícil verla, debido a la multiplicidad de actos, objetos y estructuras de tiempo que conlleva la acción pública.		Les conditions de légitimité de action publique

Fuente: Elaboración Propia.

Bajo estos conceptos podríamos decir que la acción pública es aquella capacidad de (negociación) interacción entre actores gubernamentales y no gubernamentales que permiten se den las condiciones para que la población (en este caso acotada a la que tiene necesidad de desplazarse en la metrópoli para ejercer una actividad económica), se pueda analizar la solución de problemas, creando un orden social estructurado.

En el caso del problema de los desplazamientos de la casa al trabajo (tiempo en que tardó en llegar al trabajo) (cuanto tiempo tardan los trabajadores al llegar a la empresa) cuales son las capacidades que tienen los actores y cuáles son sus conductas frente a este problema. Es por ello que resulta interesante la revisión más profunda del concepto de acción pública explorando los alcances y límites que esta tiene de acuerdo a su evolución.

Evolución del Concepto de Acción Pública

El involucramiento de la sociedad en los movimientos de derechos civiles en la década de 1960 condujo al desarrollo de perspectivas sobre que afectaron a la forma de concepción de la administración pública que por lo que el mundo académico en esta materia vislumbro tiempos turbulentos que incitaron al cambio” Cooper & Radin, (1989:167) es por ello que algunos mecanismos de análisis lograron un espacio en la siguiente década, por lo que “la lógica racionalizada de la acción pública que se desarrolla a partir de los años setenta con base en razonamientos económicos minimiza los debates políticos sobre los valores y los objetivos buscados, en una sociedad que enfrenta problemas públicos de orden ecológico, nunca presentados en la historia de la humanidad.

Sin embargo, esa lógica tuvo como objetivo romper con los razonamientos jurídicos que dominaban hasta entonces. Permitió asimismo un triple desplazamiento: de entrada hacia las actividades concretas de apropiación de las políticas públicas por parte de actores en diferentes niveles; luego, al intervenir la relación centro-periferia en beneficio de esta, forma a los operadores de la implementación en el centro de la reflexión; en fin rompió el mito de la acción pública racional y desinteresada” Lascoumes y Le Galès (2014:40), este fenómeno puede observarse en el caso de la movilidad urbano-laboral de la zona metropolitana de San Luis Potosí, ya que si nos focalizamos en la acción de “promover el servicio de transporte público” ha estado concesionado a particulares desde mediados del siglo pasado en la modalidad de personas físicas agrupadas en un sindicato el cual permitía que la nueva asignación de concesiones fueran repartidas tanto en los permisionarios como en los choferes los cuales se emancipaban y cambiaban de organización en una de las cinco líneas que daban servicio a la ciudad .

Sin embargo, en la década de los 80's cuando el gobierno del Estado, crea una organismo especializado en regular a dicho transporte público como lo fue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes-San Luis Potosí, además de toma la antigua ruta de circunvalación y la convierte en perimetral con el objetivo de prestar un mejor servicio, y dar cobertura a la mayor parte de la ciudad ya que esta línea tiene cuatro rutas alternas al norte, sur, oriente y poniente de la ciudad, cabe mencionar que dichas rutas no eran atractivas para los permisionarios ya que su rentabilidad era muy poca, sin embargo a finales del siglo esta ruta se devuelve

a los concesionarios debido a la falta de capacidades por parte para administrar el transporte público y cambian las atribuciones solo como órgano regulador del transporte público, por lo que se somete a concurso la concesión de dicha ruta incluyendo recursos materiales.

En este sentido y gracias a que la realidad de San Luis Potosí, como zona metropolitana surge la inminente necesidad de cambio y se demanda un mejor servicio por lo que en 1998 se lanza un concurso de licitación para la venta de los activos fijos de esta ruta y es la empresa Tangamanga, quien entra en el mercado de transporte público, obligando a mejorar el servicio que prestaban los concesionarios en ese tiempo y a la implementación de nuevas tecnologías. En este momento de ruptura la Secretaría de Comunicaciones y Transportes-San Luis Potosí, promueve lo que llamo una centralización en la cual maneja el dinero de las líneas en ese entonces por lo que comienza una ruptura donde la administración sobretodo de recursos materiales se especializa y deja atrás una forma de administración paternalista e informal y comienza a especializar el manejo de los recursos.

Por otro lado, la sociedad civil organizada se ha involucrado cada vez más en el caso de la movilidad por parte de los estudiantes y las personas de la tercera edad, sin embargo ellos no representan a todos los usuarios y menos aún a los trabajadores que es la población objetivo de este estudio, debido a que tiene una importante participación estatal de comunicaciones y transportes que se encuentra de forma permanente en el congreso del Estado[7] de San Luis Potosí.

En este mismo tenor los cambios en cuanto a la visión de un Estado cada vez con un mayor número de demandas sociales y un presupuesto cada vez más precario permitió que la sociedad civil que reclamaba derecho se fuera integrando a la solución de los problemas públicos y con ello se logró “ la introducción de nuevas formas de gestión caracteriza una “segunda revolución burocrática”, a saber una transformación en la orientación de las conductas que se basa en instrumentos técnicos de racionalización de comportamientos y refuerza la capacidad de anticipación de actores y de organizaciones de la acción pública” Lascoumes y Le Galès (2014:60). En este sentido la movilidad urbano-laboral en la ZONA METROPOLITANA de San Luis Potosí, en lo que respecta al transporte público ha presionado para que la administración de este se profesionalice a través de la creación de empresas obligando a si a los dueños de las concesiones a retirarse del modelo hombre-camión[8].

Recordando un poco la historia de la acción pública podríamos decir que a partir de la década de 1960 formo un precedente que la humanidad no había vivido sobretodo en cuanto a la creciente población cada vez más demandante de derechos humanos y sociales que tuvieron gran influencia y marcaron la pauta para la segunda mitad del siglo XX. “A partir de las décadas de 1970 y 1980 en las ciudades aparece un contexto de austeridad fiscal, este escenario introduce incertidumbre en la acción pública local y muy frecuentemente conduce a la innovación mediante la privatización de algunos servicios, manejo de nuevas fuentes de financiamiento, búsqueda de mayor eficiencia en la gestión, entre otras estrategias. Por otra parte, ha surgido, como resultado de este contexto, lo que estos autores llaman una “nueva cultura política” la cual se caracteriza por un desplazamiento del modelo concentrado en el crecimiento para transitar a un modelo que busca una mayor calidad de vida urbana, modelo que es

empujado más por los ciudadanos que por los grupos organizados tradicionales. En este sentido entra perfectamente la teoría de la movilidad sustentable que se desarrollará en otro capítulo de este documento haciendo hincapié en que la ecología tiene relevancia para la calidad de vida de los ciudadanos que integran el planeta.

Esta nueva cultura política, ha orientado a gobiernos locales, con acciones claras, específicas y medibles es lo que nos marca la tendencia hacia un "nuevo populismo fiscal" que se caracteriza por mantener una visión conservadora en términos fiscales, es decir sin incrementar la presión fiscal hacia la población, pero con tendencias progresistas en lo social, ambas políticas con un afán de legitimación en el espacio local" (Cabrero, 2003:33), con el surgimiento de este tipo de condiciones el contexto de general se vuelve cada vez más impredecible y demandante por lo que el actor gubernamental se encuentra rebasado en su capacidad para la solución de problemas públicos y es de esta forma como se da cuenta de la importancia de la participación activa de actores privados y el gobierno se dedica a regular la relación entre los mismos y enfocarse en sus tareas primordiales como Estado, dejando de proveer servicios que no son de su entera naturaleza, este es un clima cada vez más democrático y participativo con lo que si bien las relaciones entre actores e instituciones se complejiza de tal forma que no permite eficientar las decisiones.

Una de las estrategias para solucionar los problemas públicos cada vez más apremiantes en una sociedad la cual se vuelve a su vez más participativa en asuntos públicos que afectan a sus intereses como individuos se han organizado en asociaciones civiles o levantado la voz a través de organismos creados para la inclusión ciudadana, fue la que "progresivamente los Estados organizaron la privatización de una gran parte de la economía y un gran número de servicios, la introducción de mecanismos de competencia para el suministro de servicios o la separación entre comprador, productor, utilizador de servicios, los indicadores del desempeño medido en términos de costo: la eficacia, el precio a pagar para lograr bajar el peso de las deducciones obligatorias en el PIB" Lascoumes y Le Galès (2014:124), pero no solo ello sino que de igual forma se involucró cada vez más a la ciudadanía y al mercado en la solución de problemas públicos, esto se puede ver de forma clara en los contextos locales como lo es en el caso de la movilidad urbano-laboral de la zona metropolitana de San Luis Potosí, donde más allá de la creación de organismos ciudadanos, se fueron desprendiendo de la prestación de servicios que no están de acuerdo a la índole pública o que no son de su completa competencia.

En este sentido, el enfoque de "la acción pública aspiraría permanentemente a modificar, a manipular los parámetros de las instituciones al interior de las cuales los actores se conducen de manera autónoma. El conjunto de esas transformaciones no conduce a un retiro del Estado, sino más bien una reestructuración de su estructura en este sentido se enfrentará a una reducción de su capacidad de control sino a una transformación de formas de coacción, ya que el Estado como tal tiene la función de gobernar a través de un aparato de administración pública que especifica claramente las funciones de cada organismo. Con frecuencia, esta evolución significa tomar distancia de las responsabilidades políticas respecto a los actores técnicos y administrativos..." Lascoumes y Le Galès (2014:125). Esto cambia completamente el modelo de

Estado paternalista que se había implementado donde las instituciones que teníamos preconcebido como públicas estaban integradas por una estructura jerárquica y rígida, sin embargo en un modelo de Estado que se explica en el siguiente apartado y podemos destacar lo que implica que las organizaciones tengan mayores niveles de flexibilidad ya que en este sentido el cambio entra como una variable permanente la cual no podemos aislar de los sistemas humanos por lo que la administración pública no está exenta de ello.

Esto a partir de la década de 1980, donde el mundo dentro de una guerra fría entre EEUU y Rusia por imponer un sistema económico en la cultura occidental, el individuo se concientizó sobre la preocupación principalmente por la preservación de la humanidad, a partir no solo de la adquisición de derechos civiles, sino asociarnos en colectivos que nos permitan concientizar la fragilidad de la condición humana que hasta el momento no podemos sobrevivir en otro planeta, sin embargo y siguiendo con la importancia de "...la presencia estatal en la acción local ha sido y sigue siendo muy importante, si bien el contexto actual hace surgir una diversidad de otros actores, el eje estatal en el análisis es crucial. Debido a ello habría que ser cauteloso en la transferencia de este enfoque teórico y no perder de vista la presencia estatal e incluso la dinámica inter-gubernamental que particularmente en casos como el mexicano cada vez está más presente. Pese a las limitaciones señaladas nos parece que la teoría del régimen urbano ofrece un marco conceptual útil como ingrediente complementario ..." Cabrero (2003:29), en este sentido el caso de la movilidad urbano-laboral puede retratar esta realidad donde si bien el actor gubernamental no es quien toma la decisión de las acciones gubernamentales de forma jerárquica, para esta investigación será el actor nodal del análisis con el que se pretende explicar el análisis del fenómeno de movilidad. Ya que es quien tiene interacción con todos los actores para que se propicien las condiciones que resuelvan la capacidad de movilizarse al trabajo.

La Institucionalización de la Acción Pública

Para entender el concepto de la acción pública, ya determinamos que los actores podemos dividirlos en gubernamentales y privados compartiendo un espacio en común, la segunda característica tiene relación con los intereses que representan los actores, sus valores y pertenencias a determinada organización o institución donde para Mauricio Merino (2013), la visión ordenadora del mundo, de autoridades sólidas y de instituciones aceptables produjo una serie de discusiones asociadas con la idea del Estado de derecho y con la forma en la que esas instituciones políticas -claramente enclavadas en un marco constitucional, así como en la necesidad de consolidarlo a través de la aceptación pública, la legitimidad política y la capacidad coercitiva- se fueron enfrentando con la realidad. Donde encontramos a una ciudadanía cada vez más sensible hacia los problemas públicos y sobretodo más propositiva para la solución de lo que asume como sus problemas públicos.

Dicho autor hace hincapié en que las políticas públicas se dan en un contexto en el que "la realidad renuente, sin embargo, que una y otra vez han mostrado que las instituciones formales que se establecen en las constituciones políticas no siempre son aceptadas... en este sentido es cuando se forma la dinámica donde la participación de los individuos que se encuentran involucrados en los problemas

públicos toman acciones en solución de los mismos con lo que forman acciones públicas que benefician a todos los involucrados, donde las instituciones políticas si bien están presentes, no son ellas quienes proporcionan la solución en su totalidad, sino que se encuentran cada vez más flexibles en sus estructuras donde los afectados directos en este caso quienes laboran en la zona industrial de la zona metropolitana de San Luis Potosí.

La institucionalización[9] asigna una calificación a un objeto: sirve como un procedimiento de clasificación y formaliza el real, mientras que la clasificación y la selección de temas y actores. En su camino, que es a la vez descriptiva y prescriptiva. La clasificación en la que se lleva a cabo muy extendida y es objetivamente identifica y reúne bajo una sola categoría de situaciones diferentes, empobrece al mismo tiempo, las situaciones singulares, antes de introducirse en un molde común. En este sentido, se lleva a cabo una función que, con la ley, las estadísticas o la política, en lugar del número de herramientas disponibles de una autoridad pública para clasificar, identificar y calificar como un objeto de la acción de las situaciones empíricas, como los problemas. La importancia de contar con estos datos permite dimensionar el impacto que tiene determinado problema público en un Estado, lo que nos conducirá hacia un tratamiento gubernamental a través de la administración pública. Resulta interesante resaltar que si las instituciones que conforman la administración pública deben de tener actualizados lo mejor posible los datos y bien claro quiénes son usuarios o la población a la que atienden.

Para caracterizar los rasgos específicos de la institucionalización como proceso de puesta en compatibilidad, podemos enfrentar el modelo de regulación cruzada. La cruz de regulación es un ajuste que funciona aguas abajo de la acción pública en la aplicación de las políticas, en los intersticios de la lógica burocrática. Se produce inflexiones particulares dentro de los límites aceptados por consenso son esos problemas y decisiones universalistas. La escena de acción o un sistema social también están limitadas estrictamente. Instituciones y procedimientos no son un problema. Por último, las políticas del gobierno son las condiciones esencialmente distributivas, redistributivas y regulatorias Meny y Thoenig (1996:601), es por ello que la elección del concepto de acción pública parece más pertinente para efectuar una evaluación de las interacciones de las autoridades gubernamentales con el sector privado y la ciudadanía ya que las mismas tienen un alto grado de dinamismo debido al cambio constante de actores y/o formas en las que el Estado hace público el problema de la movilidad.

Cuando nos referimos al término de la institucionalización radica en la producción de sistemas informales que son prácticos, es decir problemas orientados a la gestión y no a la ratificación de los valores y objetivos, esto es muy relevante debido a que en cuanto más se operacionalice un problema, veremos de forma clara los resultados de las acciones públicas implementadas, lo cual permitirá dimensionar su impacto en la sociedad y a su vez una reevaluación de dichas acciones en tres niveles (diseño, implementación e impacto), con lo cual se podría ver de forma. De manera Informal, como modo de acción adquiere un nuevo estatus que no es la actual en la cruz de regulación, es decir, el domesticado formal. Queda por inventar cada vez y se aplica a sí mismo. No es la adaptación. La innovación es la esencia. Meny y Thoenig (1996:604) afirman que la capacidad que tienen en este sentido las instituciones públicas de flexibilizar sus estructuras,

con ello rompiendo el paradigma de la administración pública como burócrata, jerárquica e inflexible para una solución a corto mediano y largo plazo, depende mucho también de la naturaleza del fenómeno y el dinamismo que tiene este, es decir en el caso de la movilidad se puede decir no solo que es competencia del Estado proporcionar soluciones, sino más bien es un problema que atañe a todas las naciones debido a que el incremento de los gases de invernadero en el siglo XX nunca se habían presentado en la historia de la humanidad, por lo que el hombre ha aprendido a verse como una parte de un sistema natural donde nacen los términos de ecología, medio ambiente, etc.

Siguiendo bajo este tenor podríamos encontrar que la diferenciación de los problemas y actores añade una segunda dimensión: la institucionalización crea las condiciones para la especificación de las escenas. Si la naturaleza de un problema justifica la habilitación (existen programas o acciones de gobierno que son de su total competencia como es el caso de la macroeconomía) de una escena en relación con los demás, todavía es necesario que los procedimientos de ajuste están disponibles que permiten a los problemas y los actores mienten cara a cara y para referirse a un mínimo de marco común. La especificación está bien reflejada en las reglas de negocio de gestión de construcción para una escena y les particular sólo. Los derechos especializados promulgadas por el Estado, sino también por la práctica sobre el terreno, que son aplicables a un dominio, pero no transferible a otra, lo cual dota a las instituciones de un conocimiento más allá de lo técnico sino de las facilidades y dificultades de la implementación de acciones públicas con determinado grupo de actores, en este sentido se genera no solo una historia del tratamiento de determinado problema sino que también se genera capital social[10].

En este sentido y bajo el supuesto de que el tejido social es dinámico, podemos afirmar que sus problemas y soluciones también lo son así sin embargo “el uso de institucionalización aumenta la diferenciación en la que se basa la acción pública, en apariencia, la unidad que el sistema político-administrativa territorial permitió salvar disuelve y da paso a una fragmentación desordenada, poco integrados, los casos y las respuestas emitidas bajo el alcance de la emergencia individuales. Cuando miramos más de cerca, esto no es exactamente el caso” (Meny y Thoenig 1996:606), sino que encontramos más allá una asociación no solo que busca la solución inmediata de sus problemas sino también a mediano o largo plazo debido a que dota a los individuos de dotándolos de una identidad por lo tanto se puede decir que se valores (Gabel-Shemueli, Yamada y Dolan, 2013).[11] En común por determinado grupo, que se defienden en la toma de decisiones para la implementación efectiva de una acción pública, de igual forma dota a las instituciones de una forma de “expertise”, la que constituye su historia y forman un precedente de la forma en la que se implementaron ciertas acciones públicas, los grados de cooperación y las tensiones que se presentaron en predeterminado momento, esto implica ya el concepto de institución el cual va más allá de una organización humana, sino más bien su forma de conducirse al interior y exterior de la misma.

Para concluir este apartado podríamos aseverar que bajo estos supuestos y de acuerdo los expertos “una de estas diferenciaciones que también pueden tomarse como instrumentos de la acción pública es que la decisión de, en términos de la acción pública es o no es digno de valor. Definen las directrices normativas que

justifican la acción y guía. Dicha jurisdicción sigue siendo crucial, ya que indica sí o no, y por qué, las acciones deberían en una rama particular: agua o de la ciudad, la equidad o la eficiencia. En relación a esto también nos enfrentamos a que los sistemas de acción (se amplía este concepto otro capítulo del presente trabajo) tienen límites y alcances entre lo público y lo privado, de donde se desprende que lo público es aquello con lo que se encuentra en un espacio de convivencia humana sin importar las características específicas de los individuos, con lo que vemos que el fenómeno de la movilidad en las zonas metropolitanas es hasta cierto punto intangible, el gran reto de la presente investigación es operacionalizar las acciones a tal grado de poder medirlas en hechos cuantificables. Sin embargo, La cuestión de la representación de los grupos de interés surge para identificar los recursos con los que cuentan y la capacidad de negociación de los mismos. Es por ello que determinar a los actores no es una simple disertación entre públicos y privados sino en el rol que juegan en el sistema de acción que determinaremos para contextualizar el fenómeno de la movilidad urbano-laboral en la zona metropolitana de San Luis Potosí, es necesario hacer algunas delimitaciones como lo veremos en el capítulo metodológico.

En este sentido y adelantándonos un poco a las cuestiones del método en que se basa esta investigación podríamos decir que la incertidumbre lleva a encontrar el propósito de una consulta más amplia un paliativo a la exposición de las cuestiones claras en la que el argumento sería posible que la jerarquía de intereses. Y la indeterminación de las cuestiones que condujo a la diferenciación de los participantes en un proceso de incidencia en el que la audiencia de los grupos de interés sirve como principio de acción. La incapacidad para agarrar un problema público en las especificaciones técnicas estrechas es un obstáculo para cualquier solución centralizada de Gran Escala chico organización formal. Por lo que hablamos de cuestiones ya no solo de capacidades o recursos con los que cuentan los grupos de individuo, sino que agregamos a su vez el concepto o adjetivo de legitimidad y de poder que pueden explicar estos fenómenos que afectan a los residentes de una zona metropolitana, donde la inmediatez de la solución tiene una estrecha relación al número de actores en el que participan para la solución de dicho problema.

Más allá de soluciones eficaces, en este momento la sociedad se encuentra en el punto donde tiene no solo el derecho sino la voluntad de integrarse en la toma de decisiones de acción pública, en relación a los intereses que buscan estos mismos. Es por ello que para hablar de acción pública inminentemente se pone en el centro a los ciudadanos que tienen un problema focalizado y a quienes pueden dar solución a ello. En el caso que se propone encontramos tres grupos de actores que tienen la necesidad de interactuar y negociar acuerdos que sean los que tengan un menor número de consecuencias negativas entre los que implementan la acción tanto como en los que se encuentran inmersos en el universo de estudio.

Referencias

- Cabrero, E. (2003). La acción pública en municipios urbanos. Una propuesta de marco teórico para su estudio. Centro de Investigación y Docencia Económicas. Documento de trabajo núm. 104. México.

- Cooper, T. y Radin T. (1989). From public action to public administration: where does it lead? *McCool Source: Public Administration Review*, Vol. 49, No. 2, Special Issue: *Minnowbrook II. Changing Epochs Of Public Administration* (Mar. - Apr., 1989), pp. 167-170.
- Gabel-Shemueli, R., G. Yamada y S. Dolan (2013). Lo que vale el trabajo en el sector público: estudio exploratorio del significado de los valores organizacionales en el sector público en Perú, en *Journal of Work and Organizational Psychology*, núm. 29, pp. 83-90.
- Lascoumes, Pierre; Galès, Patrick Le (2014). *Sociología de la acción pública*. El Colegio de México. México.
- Melucci, A. (1999). *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*, México: El Colegio de México.
- Meny, Y. y Thoenig, J. (1992). *Las políticas públicas*, Ariel. Barcelona.
- Merino, M. (2013). *Políticas públicas. Ensayo sobre la intervención del Estado en la solución de problemas públicos*, Centro de Investigación y Docencia Económicas. México.
- Paramio, L. (2005). Decisión racional y acción colectiva, unidad de políticas comparadas, en *Sociológica*, año 19, número 57, enero-abril de 2005, pp. 13-34.

Notas

- 1 Actores gubernamentales, aquellos que representan a la administración y orden público
- 2 Aquellos actores que representan a los actores privados o a ellos mismos como ciudadanos, regularmente de forma organizada.
- 3 Personas que durante el periodo de referencia realizaron o tuvieron una actividad económica (población ocupada) o buscaron activamente realizar una en algún momento del mes anterior al día de la entrevista (población desocupada)
- 4 Comprende a los trabajadores empleados y obreros, eventuales o de planta, que en el mes de referencia trabajaron bajo control o dirección de la empresa en la entidad federativa o fuera de ésta (es decir en el estado donde se ubica la empresa o en cualquier estado de la República Mexicana) con una remuneración fija o determinada, cubriendo como mínimo una tercera parte de la jornada laboral. Incluye al personal con licencia por enfermedad, vacaciones, huelgas y licencias temporales con o sin goce de sueldo. Excluye al personal con licencia ilimitada, pensionado con base en honorarios, iguales o comisiones.
- 5 Entendiendo a movilidad laboral como los desplazamientos humanos del lugar de residencia al trabajo y a la inversa
- 6 consultar ley de comunicaciones y transportes. Diario oficial del estado de San Luis potosí (2009).
- 7 Comisión Estatal de Comunicaciones y Transportes en la cual tiene como competencia de los siguientes asuntos: Los relacionados a la expedición, reforma, adición y derogación de la legislación en materia de comunicaciones y transporte.
- 8 Hombre-camión, es un concepto que se refiere a la concepción de propiedad absoluta de alguna unidad que preste servicio de transporte colectivo urbano.
- 9 La institucionalización del proceso económico dota al proceso de unidad y estabilidad; crea una estructura con una función determinada en la sociedad; traslada el lugar del proceso en la sociedad, añadiendo de este modo significación a su historia; centra el interés en los valores, los motivos y la política. Unidad y estabilidad, estructura y función, historia y política deletrean de forma operacional el contenido de nuestra afirmación de que el sistema económico humano es un proceso institucionalizado. Polanyi, 1976: 6.
- 10 Para la sociología, el capital social es aquello que posibilita la cooperación entre dos partes. La noción no implica necesariamente algo positivo, ya que los contactos entre las personas pueden dar lugar a hechos... En otras palabras, el capital social implica la

sociabilidad de un grupo humano, con los aspectos que permiten la colaboración y su uso. Los sociólogos destacan que el capital social está formado por las redes sociales, la confianza mutua y las normas efectivas, tres conceptos que no son fáciles de definir y que pueden variar de acuerdo a la concepción del analista.

- 11 El rol de los valores en las organizaciones públicas parece tener una gran importancia en su razón de ser como organizaciones al servicio de las sociedades y para facilitar los criterios de conducta y acción que garanticen la eficacia y eficiencia de su gestión. Gabel-Shemuelia, Yamadaa & Dolan (2013: 82).