

La paradiplomacia en la planificación del transporte sostenible en México*

Paradiplomacy in the planning of sustainable transport in Mexico

Nallely Rivera-Espinosa**

Resumen

En el trabajo se tiene como objetivo principal enfatizar cómo lo global se puede aterrizar en la esfera local por medio de la paradiplomacia, jugando un rol importante para la planificación de un transporte sostenible en México, contribuyendo al desarrollo urbano sostenible bajo la teoría de desarrollo local y territorial. Se muestra un análisis de la creación de “redes o cadenas de valor” que han permitido la colaboración y cooperación entre Estados y municipios hallando el papel que ha jugado la paradiplomacia en las pequeñas y grandes ciudades en México y América Latina ante la meta mundial desde 1987 con el Informe Brundtland: el desarrollo sostenible.

Palabras clave: Desarrollo local, desarrollo territorial, transporte público de pasajeros sostenible, paradiplomacia, redes de valor, relaciones internacionales.

Abstract

The main objective of this work is to emphasize the global at the local level through paradiplomatic activity playing an important role in the planning of a sustainable transport in Mexico contributing to sustainable urban development under the theory of local and territory development. It shows an analysis of creating value networks that have allowed collaboration and cooperation between states and municipalities, finding the role played by paradiplomacy in small and large cities in Mexico and Latin America in view of the global goal since 1987: sustainable development.

Key words: Local development, territorial development, sustainable public passenger transport, environmental paradiplomacy, networks, international relations.

* Agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por el apoyo económico brindado. Al Centro Interdisciplinario de Investigaciones y Estudios sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CIEMAD) del Instituto Politécnico Nacional (IPN) por el apoyo durante el uso de sus instalaciones. A la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo y a la Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados para la Movilidad Urbana Sustentable (SIMUS) por tomarse el tiempo y responder a dudas múltiples.

** Licenciada en Relaciones Internacionales por la UNAM. Maestra en Ciencias en Estudios Ambientales y de la Sustentabilidad por el CIEMAD-IPN. Becaria del CONACYT. Grupo de investigación *Paisaje, territorio y ciudad*. Correo electrónico: nallely070706@gmail.com

Introducción

En tanto se acepte que el futuro no está predeterminado,
al menos no del todo, se pueden crear, develar,
descubrir, diseñar y hasta construir futuros más convenientes,
más factibles y más deseables.¹

Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM, núm. 134, mayo-agosto de 2019, pp. 185-198.

Los fenómenos internacionales poseen diversas aristas que obligan a mirar la realidad internacional donde los Estados ya no son los únicos actores internacionales, sino que las particularidades dentro de un territorio han obligado a que el ámbito local tenga participación activa respecto a sus necesidades específicas, cohesionando objetivos globales.

La actividad paradiplomática muestra ser la herramienta que permite expresar y aterrizar lo global en el ámbito local de tal forma que en un futuro se vea reflejado hacia el exterior, mostrando un desarrollo local aunado a la meta mundial; es decir, sostenible.

A pesar de encontrar diferentes referencias donde se considera a la paradiplomacia como un concepto y/o una herramienta que aún está en construcción y falta información de cómo debe operar y cómo debe estar regulada, así como quiénes la deben implementar, ya hay evidencia de que esta actividad –sin duda alguna– está abriendo puertas en temas ambientales, lo que precisamente nos atañe en este trabajo. Para un transporte sostenible se busca que éste sea más eficaz y eficiente tanto para la esfera social, cultural e histórica, así como la ambiental, sin descuidar la económica.

¿Por qué hablar de muchas esferas cuando el ambiente es el tema principal? Pues bien, en los estudios ambientales se debe realizar una jerarquización de lo que se desea estudiar y conocer; no obstante, se debe ser consciente que el ambiente es el escenario en el que se desenvuelven las interrelaciones del humano y la naturaleza y que una decisión afectará, en mayor o menor medida, en las otras esferas.

Uno de los sectores en los que se ha centrado atención internacional es el transporte para que éste sea sostenible no sólo dirigiéndose a la disminución de la contaminación atmosférica, sino que además satisfaga las conexiones entre lugares sin que se destruya el paisaje, quebrante una población o perjudique en sus tradiciones, sus costumbres y cohesión social; es decir, que irrumpa en la recreación de la cultura.

¹ Tomás Miklos y Margarita Arroyo, *Prospección y escenarios para el cambio social*, México, 2004, disponible en [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2415A5FD597B34B005257D82005745DC/\\$FILE/Mikos_y_Margarita.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2415A5FD597B34B005257D82005745DC/$FILE/Mikos_y_Margarita.pdf)

La paradiplomacia nace precisamente porque dichas circunstancias son únicas en cada territorio. Por ello, ocupado en buscar una alternativa a las particularidades del ámbito local, este trabajo se enfoca en la paradiplomacia y sus acciones ya presentes en el sector del transporte.

Con el objetivo de establecer una alianza mundial de cooperación entre Estados, sociedad y personas, se llevó a cabo en 1992 la Segunda Cumbre de la Tierra en Río de Janeiro, Brasil, donde se estableció la interdependencia humano-naturaleza con el objetivo de trabajar por un desarrollo mundial sin deteriorar el sistema ambiental. De la Declaración de Río emanó la firma del *Programa 21*, propuesto por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), como eje rector para trabajar por un desarrollo sostenible teniendo que ser adoptado en los diferentes ámbitos: local, nacional e internacional.

En el *Programa 21* se estipularon los sectores más vulnerables, entre los cuales el de mayor preocupación para el desarrollo sostenible es el del transporte (Capítulo 9, “protección de la atmósfera”), cuyo objetivo principal es buscar alternativas que disminuyan las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), estableciendo programas o políticas que controlen y regulen eficazmente dicho sector. En el caso del uso de su tecnología, debe ser mediante aquella que no continúe emitiendo grandes cantidades de GEI, que satisfaga las necesidades de la población y que mejore su calidad de vida.

¿Por qué el transporte? Como uno de los rubros esenciales para encaminarse al desarrollo, éste es uno de los ejes de las comunicaciones que permite el intercambio de ideas, así como el traslado de mercancías y de personas que vive sobre todo en las ciudades. Este sector también implica contaminación y deterioro del paisaje como resultado de una inadecuada planificación, entre otras.

No obstante, los problemas respecto al transporte son particulares de cada ciudad, municipio o estado. En México, entidades como Hidalgo, Guadalajara o la Ciudad de México, entre otros, han firmado convenios con Organizaciones No Gubernamentales (ONGs), presentándose a foros y comprometiéndose con declaraciones para trabajar para que sea sostenible en sus diferentes acepciones (público, público de pasajeros, de carga, etc.), mostrando la ejecución de la paradiplomacia.

La paradiplomacia

Previo a profundizar en los hechos que muestran el desarrollo de la paradiplomacia, es imprescindible mencionar que éste no es un concepto muy común y que requiere mayor investigación para afirmar que es un llamado urgente debido a que los gobiernos a nivel local y estatal, como lo es en México, han comenzado a tener presencia fuera

de sus límites nacionales buscando “cada vez más insertarse en la nueva dinámica internacional para impulsar el desarrollo de sus comunidades”.²

Pero ¿qué es la paradiplomacia? Este es un término que se utilizó por vez primera cuando Ivo Duchacek (1984) y Soldatos Panayotis (1988) propusieron el concepto, que se refiere a “(...) las acciones que complementan y apoyan la política exterior, ya que el sufijo ‘para’ significa ‘paralelo’, ‘junto a’ o ‘asociado’”.³

Esta actividad no suple en ningún momento las actividades que le corresponden al Estado, pero puede y con atrevimiento utilizarse como una herramienta que permita aterrizar los objetivos e intereses globales en los particulares; es decir, haciendo más local lo global.

Al respecto, se ha estipulado que la paradiplomacia posee limitantes en su ejecución, incluso sin regulación, ya que a pesar de que tiene sus orígenes en el Derecho Internacional a principios de los años setenta, la literatura especializada “(...) gira en regular y explica las obligaciones y privilegios de estos órganos [Estados con Estados y agentes diplomáticos, entre otros], no de los actores paradiplomáticos”.⁴

No obstante, es una actividad que ha tenido presencia e indirectamente se le ha recurrido para la resolución de aspectos particulares y locales, recordando que la diplomacia, encargada por el Estado, tiene como finalidad representar todo su territorio. Sin embargo, en la firma de tratados internacionales, éstos son considerados generales y, en el caso de México, es indispensable en políticas aplicadas a sectores particulares y territorios específicos debido a que es un país diverso no sólo refiriéndose a la población, sino incluso al clima, a los recursos y, sobre todo, a la necesidades de cada población en un estado y en los municipios.

Después de la Cumbre de Río en 1992, se firmó el “*Programa 21*, [...] un plan de acción exhaustivo que habrá de ser adoptado universal, nacional y localmente por organizaciones del Sistema de Naciones Unidas, gobiernos y grupos principales de cada zona en la cual el ser humano influya en el medio ambiente”.⁵

Este es el indicio de la importancia de que las acciones deban comenzar desde el nivel local debido a sus particularidades y las oportunidades de poder emplear

² Rafael Velázquez, “La paradiplomacia mexicana. Las relaciones exteriores de las entidades federativas” en *Revista de Relaciones Internacionales*, núm. 96, Centro de Relaciones Internacionales, FCPYS-UNAM, México, 2006, p. 124.

³ *Ibidem*, p. 126.

⁴ Zidane Zeraoui, “Para entender la paradiplomacia” en *Desafíos*, vol. 28, núm. 1, Universidad del Rosario, Bogotá, enero-junio 2016, p. 26.

⁵ ONU, *Programa 21*, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Desarrollo Sostenible, 1992, disponible en <http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/index.htm> fecha de consulta: abril-junio 2017.

soluciones pequeñas, pero significativas, de forma que se vayan extrapolando a nivel local, regional e internacional.

La paradiplomacia es “la participación de gobiernos no centrales en las relaciones internacionales a través del establecimiento de contactos... con entidades privadas o públicas del extranjero, con el fin de promover asuntos socioeconómicos y culturales, así como cualquier otra dimensión externa de sus competencias constitucionales”.⁶

No obstante, los anteriores no son los únicos asuntos de los gobiernos no centrales, sino también los de interés ambiental, “la educación, la inmigración y la movilidad de las personas, las relaciones multilaterales, el desarrollo internacional y los derechos humanos [...]”.⁷

Asimismo, la paradiplomacia bien puede promover el desarrollo de los estados y municipios atendiendo a sus problemas y necesidades particulares, “pues se presume que ésta contribuye al mejoramiento de las capacidades institucionales para atraer los recursos y el talento necesarios para gestar su propio desarrollo”.⁸

Por ello mismo, debe comenzar a considerarse como la actividad que permite la cooperación y el trabajo en conjunto con otros municipios y estados con el exterior debido a situaciones que conllevan acciones a largo plazo, principalmente en ciudades pequeñas o grandes, que poseen problemas particulares que afectan a la calidad de vida de su población.

Hoy, las ciudades son las que principalmente están actuando y demostrando que sus requerimientos son de calidad urgente, sobre todo cuando se resalta el tema ambiental que, debido a su creciente ocupación, las entidades no centralizadas buscan llenar aquellos espacios en los que no se están cumpliendo las metas globales ni nacionales, llevándolos a buscar alternativas fuera de su territorio. Como resultado, se observa una “visión más allá de sus fronteras así como una concepción global de las propias políticas, pero sobre todo a albergar el deseo de participación en esos regímenes”.⁹

Lo anterior reafirma que a pesar de que la paradiplomacia no ha sido estudiada a profundidad y ha carecido de definición y soporte teórico, se le han adjudicado diversos adjetivos, como “paradiplomacia de ciudad” y “paradiplomacia ambiental”, la cual juega un rol importante en la planificación del transporte público sostenible.

Ante los problemas ambientales, se ha observado que los efectos no sólo pueden

⁶ Zidane Zeraoui, *op. cit.*, pp. 16-17.

⁷ *Ibidem*, p. 30.

⁸ *Ibidem*, p. 24.

⁹ Fernando Rei, Kamyla Borges *et al.*, “La paradiplomacia medioambiental global y el papel de las comunidades autónomas españolas” en *Foro Internacional*, vol. LIII, núm. 2, El Colegio de México, México, 2013, p. 338.

generalizarse a países o regiones, sino que cada vez son más focalizados; es decir, que un solo país puede presentar problemas ambientales múltiples pero en diferente lugar, llámese estado, municipio, *länder* o barrios, según sea el caso.

Como consecuencia, los gobiernos no centrales se han visto en la necesidad de buscar alternativas y soluciones que respondan a sus propios intereses, incluyendo las “actividades como la firma de acuerdos y alianzas entre gobiernos subnacionales de distintos países, la participación en conferencias y eventos internacionales, así como la participación en redes internacionales y transnacionales de gobiernos subnacionales”.¹⁰ Esto demuestra que la formación de redes está demostrando ser consecuencia de la paradiplomacia para lograr el desarrollo local sostenible.

El desarrollo local, territorial y las cadenas de valor

En 1992, los 178 países que firmaron el *Programa 21* se comprometieron a que harían cumplir las metas desde el nivel local de cada país, asegurando que las posibilidades de abordar un tema vinculado al desarrollo sostenible tendrían mayor éxito.

Por ello, refiriéndose a temas interrelacionados por ejemplo el desarrollo y el ambiente como una meta el desarrollo necesariamente debe cumplir las siguientes características:

- a) de lo local y de abajo hacia arriba: iniciarse en la comunidad local;
- b) debe ser endógeno haciendo uso de sus propios recursos: naturales, culturales, folclóricos, arqueológicos, [...];
- c) el desarrollo debe mirarse de forma prospectiva: imaginando escenarios futuros;
- d) siempre debe buscarse que sea sostenible: respetando criterios de racionalidad en el uso de los recursos del entorno, y
- e) planificado: conducido de forma organizada hacia el futuro.¹¹

Las teorías del desarrollo local y territorial sustentan que los gobiernos subnacionales tienen peculiaridades en sus territorios; debido a ello, cada uno debe realizar planes que potencialicen un desarrollo local aunado a la meta global: sustentable.

En esta línea, las teorías del desarrollo local y territorial ejemplifican las diversas variables inmersas en cuatro principales esferas: económica, social, política y ambiental; una siempre interconectada con la otra. Por un lado, la teoría del desarrollo local

¹⁰ *Ibidem*, p. 342.

¹¹ Arizaldo Carvajal, *Desarrollo local. Manual básico para agentes de desarrollo local y otros actores*, España, 2011, p. 43.

específica que el desarrollo es el "... proceso de mejora de las condiciones de vida en un territorio concreto, asumido y protagonizado por la población local",¹² mientras la teoría del desarrollo territorial específica que conlleva a mirar "... la idea de contenedor y no a la idea de contenido";¹³ es decir, que para mejorar las condiciones de vida de las personas debe ser de forma local, nuevamente, atendiendo a sus necesidades propias y específicas vinculadas a su territorio porque es el contenedor de las interrelaciones sociales con la naturaleza.

El desarrollo territorial induce a trabajar en un instrumento que puedan ocupar los tomadores de decisiones comenzando desde las autoridades locales para influir en la población y, así, lograr el desarrollo sostenible local porque:

en términos territoriales, la comuna es importante para la prestación de servicios y para el fomento económico local, la región (utilizando este término sin mayores precisiones por el momento) es importante para el logro de funciones más complejas, que tienen que ver con el desarrollo contemporáneamente entendido.¹⁴

Teniendo en consideración lo anterior, cabe mencionar que la teoría del desarrollo territorial conlleva a estrategias como la territorial o la participativa, que deben considerarse para poder realizar las cadenas de valor donde todos juegan un papel de estrategias opinando y mencionando alternativas para formular ideas. Analizar las actividades en las que pueden destacar o utilizar como fuentes de crecimiento el territorio y de esta manera, poseer conocimiento de su potencial.¹⁵

La paradiplomacia requiere de las estrategias anteriores para que los encargados de realizar esta actividad sepan cómo pueden negociar con el exterior para un beneficio propio territorial, sin dejar de considerar que la base del desarrollo es trabajar por el bienestar de la población, teniendo objetivos económicos, sociales y ambientales.¹⁶

Bajo estas teorías, el gobierno local debe considerar ciertas obligaciones que debe atender, como son:

- a) proveer de incentivos a los emprendedores y a otras organizaciones (universidades, centros de investigación) para que se impliquen en el

¹² *Ibidem*, p. 64.

¹³ Sergio Boisier, "Desarrollo (local): ¿de qué estamos hablando?" en Antonio Vázquez Barquero y Oscar Madoery (eds.), *Transformaciones globales, instituciones y políticas de desarrollo local*, Homo Sapiens, Rosario, 2001, p. 6.

¹⁴ Sergio Boisier, "Teorías y metáforas sobre el desarrollo territorial" en *Revista Austral de Ciencias Sociales*, núm. 2, Chile, 1998, p. 6.

¹⁵ Véase Mikel Navarro *et al.*, "Estrategias de especialización inteligente: el caso del País Vasco" en *Innovación y competitividad*, núm. 869, noviembre-diciembre 2012.

¹⁶ *Idem*.

- descubrimiento de las respectivas especializaciones regionales y centrar la atención con quienes se pueden llevar a cabo las redes;
- b) proporcionar las inversiones complementarias (por ejemplo, en formación y educación) de las especializaciones emergentes, además de proveer de especialistas, en este caso, en la paradiplomacia o aquellos que puedan hacer cargo de las relaciones internacionales, concededores de la realidad local e internacional, y
 - c) proveer de información y facilitar la coordinación y conexiones, tanto entre los diferentes actores del territorio como de éste con otros territorios.¹⁷

Como analogía, de esta manera es que el desarrollo local enfatiza que las empresas pueden lograr sus metas, así como ingresos para poder inmiscuirse en el mercado mediante las redes o cadenas de valor. Es decir, un municipio o estado debe atender a las peculiaridades de las teorías para construir dichas redes.

En lo que concierne a las cadenas de valor o redes, en Economía se refiere a los hechos que las empresas realizan al entrar al mercado como un elemento nuevo que para poder subsistir no llevan a cabo todo el proceso de un producto, por ejemplo, sino que solicitan el apoyo a otras (formando una red) que puedan realizar una etapa, según sea el caso. Así no invierten mucho capital mientras se establece como empresa y se ve un panorama de cooperación a una escala menor.

De esta manera, se espera que los municipios o los estados de la república logren hacer algo muy similar a las cadenas de valor, es decir, que realicen contactos con otros países o estados no centralizados de forma que puedan recibir apoyo e ideas para poder implementar un transporte sostenible donde las cadenas de valor hacen referencia a la necesidad de compartir estrategias y prioridades donde se centran sus recursos escasos disponibles (que son para mejorar los recursos territoriales) y tener la capacidad de hacer redes que apoyen a su territorio para lograr un intercambio de ideas, tecnología e innovaciones.

Como resultado, se abre un panorama con mayores posibilidades de realizar proyectos encaminados al desarrollo sostenible permeando en las relaciones internacionales de los estados no centralizados o los estados subnacionales. ¿Cómo? Mediante la paradiplomacia, que permite levantar la voz local y expresar tanto necesidades particulares como características específicas de la población y de su territorio; de esta manera, propone la adhesión de elementos en los planes de desarrollo municipal y estatal, de tal forma que se hallen las estrategias pertinentes que se puedan implementar en la localidad para su beneficio.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 69-70.

Indicios de la paradiplomacia y las cadenas de valor por un transporte sostenible

Una vez puesto interés en la actividad paradiplomática y cómo ésta se justifica bajo las teorías económicas del desarrollo territorial y local, a continuación se revisa la vinculación entre transporte sostenible, cadenas de valor y paradiplomacia como elementos sustanciales para un desarrollo local sostenible, haciendo énfasis de lo global en lo local.

El sector del transporte ha sido motivo de reuniones múltiples después de la Cumbre de Río en 1992; por ello, el Foro de Transporte Sostenible para América Latina (mejor identificado como FTS) en 2011 proyectó la necesidad de que se disminuyera la contaminación proveniente de este ámbito, al mismo tiempo que satisficiera las necesidades de traslado, comunicación y adquisición de bienes, en donde las relaciones de los estados mexicanos al exterior mostraron el trabajo regional y la cooperación para su implementación en pequeñas y grandes ciudades, así como su importancia en la creación de redes.

El FTS es derivado de *SloCat (Sustainable Low Carbon Transport)*, una asociación que se formó durante el Acuerdo de Copenhague en 2009 y que ha organizado foros en los que, en su mayoría, países latinoamericanos se han presentado con la finalidad de firmar declaraciones o documentos en donde estipulan sus buenos deseos para implementar un transporte sostenible.

En la región latinoamericana, aunque no porque sea exclusivo de estos países, se observa que hay preocupación por los problemas que conlleva el transporte no planificado ya no sólo por la contaminación, sino también por sus efectos negativos en la esfera social donde la inseguridad, los congestionamientos, el mayor tiempo de traslado al esperado y el uso excesivo de energía afectan de manera directa en la calidad de vida de las personas porque es de los sectores con mayor demanda.

El FTS se llevó a cabo en junio de 2011 en Bogotá, Colombia, donde se reunieron “Argentina, Brasil, Estado Plurinacional de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay y Uruguay”¹⁸ y se estableció que América Latina debe buscar alternativas en la optimización del sector donde éste no contamine más y que mejore la calidad de vida de la sociedad, además de estipular que el transporte juega un papel importante en el desarrollo económico y social de los países en desarrollo y, por tanto, se le debe prestar mayor atención.¹⁹

¹⁸ S/a, *Declaración de Bogotá 2011, Metas del desarrollo sostenible*, Colombia, 2011, disponible en <https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?page=view&type=13&nr=301&menu=1634> fecha de consulta: abril-junio 2017.

¹⁹ Véase Darío Hidalgo y Cornie Huizenga, “Implementation of sustainable urban transport in Latin America” en *Research in Transportation Economics*, Elsevier, vol. 40, núm. 1, Estados Unidos, 2013.

El transporte sostenible es definido como:

[...] la provisión de servicios e infraestructura para la movilidad de personas y productos, necesarios para el desarrollo económico y social y mejora de calidad de vida y competitividad. Estos servicios e infraestructura de transporte ofrecen acceso seguro, confiable, económico, eficiente, equitativo y al alcance de todos, al tiempo que mitigan los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global, en el corto, mediano y largo plazo, sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones.²⁰

La definición anterior quedó acordada como resultado del FTS en la Declaración de Bogotá, en donde además se añadieron algunos puntos importantes como ejes para alcanzar un transporte sostenible, así como los objetivos a cumplir en los próximos 20 años.

Tres años después del FTS, el 8 de agosto de 2014 se hizo público el Libro Blanco de la Movilidad Urbana Sustentable de América Latina en Lima, Perú. Este instrumento trata el tema de la movilidad como un derecho social; es decir, que toda persona debe tener acceso a dicha acción, tema que seguramente sería interesante indagar pero que no es punto de discusión en este trabajo.

El Libro Blanco de la Movilidad Urbana Sustentable de América Latina ha sido la base para la mejora de la Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados para la Movilidad Urbana Sustentable (SIMUS), nacida en 2010 en Curitiba, Brasil con la finalidad de integrar los sistemas de transporte urbano más avanzados en la región que trabajen por ciudades para la vida. Esta asociación trabaja en conjunto con la Red de Ciudades Líderes en Movilidad Urbana Sustentable (MUSAL) bajo los principios del mismo libro.

SIMUS trabaja por iniciativas en políticas públicas:

(...) como espacios de encuentro de cooperación para trabajar de manera conjunta y unificada temas estratégicos de interés entre y ante las diferentes instancias de decisión parlamentaria, gubernamental y no gubernamental; y encuentros técnicos, para mejorar la gestión y operación de los Sistemas Integrados de Transporte a partir de una experiencia compartida de soluciones frente a problemas comunes.²¹

SIMUS afirma que entre sus objetivos se encuentra fomentar las alianzas estratégicas buscando la construcción de ciudades para la vida donde la equidad, el desarrollo urbano, la salud pública, el combate al cambio climático, la lucha por la participación social, la comunicación democrática, la financiación y la competitividad, así como la

²⁰ *Idem.*

²¹ S/a, *Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados para la Movilidad Sustentable*, SIMUS, disponible en <http://alasiswa.org/acerca/> fecha de consulta: mayo-junio 2017.

innovación y la tecnología sean algunos puntos que auguren un desarrollo sostenible para la región latinoamericana.

Ahora bien, SIMUS pretende que estas iniciativas e ideas lleguen a nivel local reflejadas en las políticas públicas, un tema que, desde un punto de vista en esta investigación, conlleva otra línea muy interesante, pues para aterrizar los objetivos o las metas globales en la esfera local, un medio serían, precisamente, estos instrumentos.

Dentro de los resultados de las cadenas de valor encontramos que México tiene vínculos con dicha asociación realizados por los mismos estados de la república y, en ocasiones, por los municipios (actividad paradiplomática presente), destacando OPTIBUS en León, Guanajuato; SITEUR en Guadalajara; Metrobús en la Ciudad de México y TUZOBUS en Pachuca, Hidalgo. Este último llama la atención porque hasta el año 2017 ya no sólo Pachuca de Soto era parte de la asociación, sino que el estado en totalidad, haciendo más accesible el contacto con SIMUS y sus ciudades, permitiendo las relaciones internacionales con otros estados subnacionales y organizaciones.

Además, los convenios internacionales en materia ambiental han sido la base para realizar foros del transporte, ofreciendo aportes teóricos para su justificación de comprometer no sólo a los Estados, sino a sus localidades para que comiencen a emplear soluciones desde su ámbito. Es decir, las relaciones internacionales desarrolladas por el Estado y la firma de tratados internacionales han permeado en las decisiones locales.

Pertenecer a grupos u organizaciones da lugar a la construcción de redes no sólo con el objetivo de buscar financiamiento de un proyecto, sino también permitir el intercambio de conocimiento de otras localidades que pueden ser nacionales o internacionales para obtener más ideas para el futuro sostenible que se busca a nivel global, evitando la incitación al uso de transportes particulares. De esta manera, las localidades partícipes son emprendedoras trabajando no sólo por su localidad y su población, sino al proponer nuevas alternativas e ideas para los problemas de las ciudades en el mismo sector.

Conclusión

Los temas ambientales llevan a la búsqueda e innovación ideas multidisciplinarias que además de otorgar una solución también se alineen para alcanzar la meta global: el desarrollo sostenible. En este camino, el ámbito local no está quedando fuera del acto porque se ha percatado que es la manera en la que pueden alcanzar las metas particulares y que éstos, al mismo tiempo, requieren de una solidaridad de otros para poder comprender su realidad y de cómo pueden darle una posible solución con el intercambio (tangible e intangible como son las ideas).

En este trabajo se consideraron dos teorías de la Economía, por un lado, porque la disciplina de Relaciones Internacionales está abierta siempre al trabajo multidisciplinario; debido a esto es que se encontramos que una actividad como la paradiplomacia y el sector del transporte pueden ser explicados con las teorías del desarrollo local y territorial mirando la realidad local en la internacional.

Por otro lado, las teorías del desarrollo local y territorial destacan la importancia de considerar las particularidades territoriales para poderlas utilizar como cualidades y características que potencialicen su desarrollo sustentable, además de fundamentar la creación de redes o cadenas de valor para alcanzar metas particulares vinculadas a las globales a través de la cooperación, suministrando bases para la actividad paradiplomática.

Sin duda este análisis permite afirmar que los retos ambientales dan pauta a la paradiplomacia, lo cual se refleja en sus antecedentes, cuando Duchacek y Soldatos Panayotis en los años ochenta hicieron alusión al término. Si se realiza una recapitulación rápida es precisamente en la década en que se establece como meta mundial el desarrollo sostenible donde se percibe porque esta ruptura ya estaba presente que el problema ambiental en el que nos encontramos en la actualidad se debe a que el humano dejó de estar en equilibrio con el ecosistema, explotando los recursos de manera desmedida.

Ante esta situación, América Latina ha sido una región preocupada y ocupada por mejorar las condiciones en cuanto a transporte se refiere. No es de asombrarse tampoco que los países que la integran estén buscando la solidaridad para alcanzar un desarrollo común comenzando desde adentro.

Si bien se ha considerado que la paradiplomacia juega un rol en contra de la esencia de las relaciones internacionales, se ha encontrado evidencia de que no debería ser asumida como una amenaza, sino como una herramienta que integra lo internacional en lo local, aunado a las actividades competentes del Estado, conformando así una alianza ante los retos ambientales.

Ahora bien, lo que respecta al transporte, es menester mencionar que es un tema complejo, pues no sólo puede ser mirado desde una perspectiva sin considerar las aristas que implica. El trabajo también debe ser asumido por especialistas en múltiples disciplinas: por ejemplo, en Geografía, que apoyen en el estudio del territorio; en Ingeniería para el diseño y uso de materiales que afecten en menor medida al ambiente y a la población; en la Arquitectura se encuentran quienes se ocupan por la belleza y la estética, pudiendo apoyar en estudios que muestren lo que debe preservarse en la construcción de un transporte sostenible, como el paisaje; los sociólogos, que muestran una mirada de la población y de las condiciones particulares de ésta; de los antropólogos que muestren la cultura que podría permear de forma positiva en el apoyo y la apropiación de un transporte sostenible y, evidentemente, de los internacionalistas, los colegas que poseen visiones transfronterizas, que permiten establecer una realidad

diferente global y local, responsables de que la paradiplomacia deba mirarse con otros ojos para una mejora local y global, de México y todas las disciplinas que muestren solidaridad al impulsar el desarrollo sostenible.

Para finalizar, sólo cabe resaltar que debe considerarse que los paradigmas están siendo diferentes. La realidad actual ya no es como cuando las relaciones internacionales sólo eran competencia del Estado: ahora también lo son de los gobiernos subnacionales, porque la historia nos muestra que los problemas son cada vez más complejos y hay diferencia y particularidad en las necesidades. Se puede deducir que es uno de entre muchos otros retos por abordar en este siglo XXI, donde el escenario ya no sólo gira en torno a un sólo actor y, por ende, se abre un nuevo campo en el que debe haber mayor fortalecimiento teórico; por esta razón se debe persistir en la profundización de los estudios en la paradiplomacia, que ya tiene un campo de trabajo amplio, y lo más curioso es que ya se encuentra presente en las relaciones internacionales de las entidades descentralizadas, muestra de la complejidad de los enfrentamientos globales como los problemas ambientales a nivel internacional y nacional. La actividad paradiplomática está haciendo una llamada de atención urgente en la investigación y en la praxis.

Fuentes consultadas

- Boisier, Sergio, “Teorías y metáforas sobre el desarrollo territorial” en *Revista Austral de Ciencias Sociales*, núm. 2, 1998.
- Boisier, Sergio, “Desarrollo (local): ¿de qué estamos hablando?” en Oscar Madoery y Arizaldo Carvajal, *Desarrollo local. Manual básico para agentes de desarrollo local y otros actores*, España, 2011.
- Hidalgo, Darío y Cornie Huizenga, “Implementation of sustainable urban transport in Latin America” en *Research in Transportation Economics*, vol. 40, núm. 1, Elsevier, Estados Unidos, 2013.
- Miklos, Tomás y Margarita Arroyo, *Prospectiva y escenarios para el cambio social*, México, 2004, disponible en [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2415A5FD597B34B005257D82005745DC/\\$FILE/Mikos_y_Margarita.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2415A5FD597B34B005257D82005745DC/$FILE/Mikos_y_Margarita.pdf)
- Navarro, Mikel *et al.*, “Estrategias de especialización inteligente: el caso del País Vasco” en *Innovación y competitividad*, núm. 869, noviembre-diciembre 2012.
- Rei, Fernando y Kamyla Borges *et al.*, “La paradiplomacia medioambiental global y el papel de las comunidades autónomas españolas” en *Foro Internacional*, vol. LIII, núm. 2, El Colegio de México, México, 2013.

- Rodríguez, Horacio, “Hacia la construcción de una agenda de paradiplomacia ambiental en la frontera sur de México” en *Explanans*, vol. 2, núm. 1, enero-junio 2013.
- Vaizquez Barquero, Antonio y Oscar Madoery (eds.), *Transformaciones globales, instituciones y políticas de desarrollo local*, Homo Sapiens, Rosario, 2001.
- Velázquez, Rafael, “La paradiplomacia mexicana. Las relaciones exteriores de las entidades federativas” en *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, núm. 96, Centro de Relaciones Internacionales, UNAM, México, 2006.
- S/a, *Declaración de Bogotá 2011, Metas del desarrollo sostenible*, Colombia, 2011, disponible en <https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?page=view&type=13&nr=301&me nu=1634>
- S/a, Asociación Latinoamericana de Sistema Integrados para la Movilidad Sustentable, disponible en <http://alasmus.org/acerca/>
- S/a, *Programa 21*, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Desarrollo Sostenible, 1992, disponible en <http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/index.htm>
- Zeraoui, Zidane, “Para entender la paradiplomacia” en *Desafíos*, vol. 28, núm. 1, Universidad del Rosario, Bogotá, enero-junio 2016.