

Segunda convocatoria de investigación y ensayo sobre la Encuesta Así Vamos 2021

Participantes:

Karen Hinojosa Hinojosa

hinojosakaren@gmail.com

Último grado de estudios: Doctorado en filosofía

Sheila Ferniza Quiroz

sheilaferniza@gmail.com

Último grado de estudios: Maestría en ciencias

Título: Entendimientos diferenciados: percepción ciudadana y opinión experta del desarrollo urbano en el área metropolitana de Monterrey

Resumen

Hay una brecha entre la dinámica medioambiental, de movilidad y de desarrollo urbano en el área metropolitana de Monterrey y su percepción por la ciudadanía. El objetivo de este ensayo es reflexionar sobre las diferencias entre percepción ciudadana, opinión experta y datos del Desarrollo Sustentable en la zona metropolitana de Monterrey. A través de un análisis comparativo entre la encuesta de percepción ciudadana Así Vamos 2021, realizada por la asociación civil Cómo Vamos Nuevo León, y distintos instrumentos de análisis y planeación alimentados por especialistas, se explora esta diferencia y sus implicaciones. Posteriormente, se enfrentan los hallazgos a los antecedentes teóricos, para finalmente concluir con algunas recomendaciones. Nuevo León y México destacan por la cantidad de horas destinadas al trabajo a lo cual se suma el impacto del tiempo dedicado a la movilidad en ciudades expandidas y de baja densidad, por lo que no sorprende que la ciudadanía padezca de una pobreza de tiempo para dedicar a participar e incluso informarse de los asuntos públicos. Ante la relevancia de la participación para el ejercicio pleno de la democracia, es necesario potenciar los mecanismos existentes y desarrollar las herramientas necesarias para cerrar la brecha y ejercer no sólo los derechos de la ciudadanía, sino también sus responsabilidades.

Introducción

Un problema social es aquel que afecta a un número significativamente considerable de personas, de un modo considerado inconveniente y que debe corregirse mediante la acción social colectiva (Horton y Leslie, 1955). Uno de los principales problemas socioambientales del área metropolitana de Monterrey es el modelo de desarrollo urbano, la cultura de movilidad que privilegia al automóvil particular y el impacto negativo que esto tiene en la calidad del aire y la calidad de vida de sus habitantes. A pesar de la gravedad y complejidad de estos problemas conectados entre sí, la ciudadanía percibe estos problemas de forma desconectada y solo a través de sus principales síntomas. Confundir síntoma con causa raíz dificulta llegar a soluciones profundas para estos problemas complejos.

El auge de la voz ciudadana

Las encuestas de percepción ciudadana son una herramienta utilizada alrededor del mundo con diferentes objetivos. Su implementación ha tenido un auge derivado de un cambio en la gestión pública hacia un modelo de “Nueva Gestión Pública” que plantea tratar a la ciudadanía como clientes de los servicios públicos que se ofrecen (Del Pino y Díaz Pulido, 2011). Desde los gobiernos, realizar estas encuestas puede tener diversos objetivos que incluyen: informar sobre el funcionamiento de los servicios, mejorar la calidad de dichos servicios, legitimar al gobierno, medir la satisfacción de los y las usuarias, diseñar acciones de mejora, rendición de cuentas, mejorar la gestión de los y las funcionarias e instituciones, entre otras (Gravini Ortiz, Alvarado Jiménez y Caycedo Piedrahita, 2017).

Adicionalmente al seguimiento realizado por las propias administraciones públicas se encuentran organizaciones y observatorios que desde la sociedad civil implementan estas evaluaciones de la función pública, dentro de las que se encuentra también la percepción ciudadana. Tal es el caso de Cómo Vamos Nuevo León que desde el 2016 implementa la encuesta anual Así Vamos, la cual se incorpora a las evaluaciones ya realizadas con anterioridad. De acuerdo con Cómo Vamos Nuevo León (2016)

Para poder integrar una visión más completa sobre las preocupaciones y demandas ciudadanas, era necesario incorporar la percepción de un espectro aún más amplio de la población: del ciudadano común, no necesariamente activo en temas públicos y que enfrenta día con día algunos de los principales retos de nuestro estado. (p. 1)

Así mismo, declaran que hay tres aportaciones principales que hace la encuesta: es una visión integral sobre los principales temas públicos, es un mecanismo para dar voz a la ciudadanía y fortalece mecanismos de rendición de cuentas ciudadanos. De esta manera, a los objetivos que suelen tener las encuestas de percepción ciudadana como la rendición de cuentas y escuchar a la ciudadanía, se suma el de la definición de una visión compartida de la situación del ámbito público de la metrópoli.

Esta perspectiva colectiva de la ciudadanía sobre lo público se suma a la narrativa general de la opinión pública en la ciudad y tiene una incidencia en las políticas públicas. Page y Shapiro (1983) establecen que los cambios en la opinión pública son una causa importante de los cambios de política pública, lo cual se refleja en una congruencia sustancial entre opinión y política así como evidencia que demuestra que la opinión suele cambiar antes que los cambios en las políticas públicas. Los autores advierten que hay que tener cautela al asignarle a esa opinión pública un estado de representación o democracia, sobre todo cuando no se tiene en cuenta en qué información se basa la opinión, qué la ha influenciado, y qué tanto coincide con los estándares de los intereses ciudadanos.

Este auge o puesta en valor de la recolección de voces ciudadanas se alinea al paradigma posmoderno. A este posicionamiento debemos que hoy nos sea imposible reconocer una única realidad urbana como tal. La cosa, la realidad de la ciudad, no puede ser separada de quien la percibe (Husserl, 2020), no puede ser jamás efectivamente en sí, porque sus articulaciones son las mismas que las de nuestra existencia, dependen de quien las mira (Merleau-Ponty, 1957). La limitación de esta posición es que desde aquí no se explica la realidad, se describe.

Una encuesta de percepción ciudadana es una descripción del cómo. Nos habla de cómo es entendida la ciudad por una muestra de sus habitantes, pero no nos habla de la realidad en sí, de qué es la ciudad. Entender esta diferencia es importante. Nos permite capturar una realidad que es construida de manera divergente, múltiple. Esto es dependiente, claro, de la medida en que seamos capaces de capturar esa diversidad de percepciones.

La brecha en datos

Suele existir una brecha entre la percepción ciudadana y la realidad analizada o medida desde investigaciones, censos y otros datos. Algunas autorías que han estudiado este fenómeno son Gravini Ortiz, Alvarado Jiménez y Caycedo Piedrahita (2017) quienes encontraron para Bogotá, Colombia que la percepción de inseguridad triplicaba la tasa real de personas afectadas por un delito, así como Ojeda Puentes (2019) quien identifica grandes contrastes entre percepción y realidad y reflexiona sobre la necesidad no solo de incidir en la resolución de las problemáticas reales sino también en crear confianza y mejorar la percepción de la ciudadanía sobre los temas públicos.

A continuación se realiza un análisis de una selección de datos de la encuesta Así Vamos 2021 (CVNL, 2021) del apartado de Desarrollo Sustentable y se contrasta la percepción ciudadana reflejada con otros instrumentos de diagnóstico y datos para la región.

En el tema de movilidad, el principal problema identificado por la ciudadanía encuestada en Así Vamos 2021, señalado por el 45.4% de la población muestreada, es la congestión vehicular o tráfico. En contraste con el diagnóstico presentado en el PIMUS - Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable (Transconsult, 2020) que identifica como principal problemática el crecimiento desordenado y disperso de la mancha urbana, la ausencia de planificación territorial, políticas que no impulsan un crecimiento compacto y una falta de participación de los sectores industrial y comercial en la solución de las problemáticas.

El segundo problema de movilidad más mencionado por la ciudadanía es el transporte público, no hay rutas y son de mala calidad que cuenta con una participación de 21.4%. El PIMUS establece que debido a la cantidad de rutas, la cobertura se considera buena, sin embargo, al detallar el comportamiento de la oferta y la demanda, identifican que en horas pico hacen falta unidades y en horas valle el servicio es más costoso de operar pues hay un exceso de unidades. En este rubro, también destacan el impacto de la dispersión urbana que se traduce en largos trayectos para la población de las periferias y la inequidad en el acceso al transporte público.

En cuanto al uso del transporte público, la principal razón por la cual las personas encuestadas no lo utilizan, con 53.6%, es porque es más lento que el carro. Esta respuesta además evidencia que estas personas tienen la posibilidad de moverse en automóvil. Esta razón se comprueba con los datos que muestran que el tiempo promedio de los viajes en transporte público es más del doble que el tiempo promedio en automóvil. Por un lado, en la encuesta Así Vamos el promedio es de 47 minutos en carro y 105 minutos en transporte público. Mientras que en el PIMUS el tiempo es de 33 minutos en carro y 68 min en transporte público.

El promedio de evaluación del transporte público en la encuesta fue de 6.8 puntos sobre 10. Aún con esta puntuación reprobada y las opiniones sobre las deficiencias en el estado, el servicio y la duración de los viajes del transporte público, el 62.6% de las personas encuestadas recomienda realizar traslados en transporte público.

Un dato que destaca por su gran diferencia con otros estudios es el acoso en el transporte público. En la encuesta Así Vamos, el 15.8% de las mujeres declara haber vivido acoso en este medio de transporte. En una encuesta llevada a cabo por ONU Mujeres y EPADEQ A.C. en el Área Metropolitana de Monterrey, el 91.6% de las mujeres participantes mencionó haber vivido acoso sexual en algún momento de su vida y el 84.7% declaró haber sido víctima de esta violencia en el último año (Osman y Burciaga, 2019).

Si bien las fechas de los datos tienen una distancia de 3 años, el contexto de violencia contra las mujeres y la percepción de seguridad en el transporte y el espacio público no han mejorado recientemente. En la ENVIPE 2021 - Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (INEGI, 2021), el 88% de las mujeres del Área Metropolitana de Monterrey respondieron que se sienten inseguras en el transporte público¹.

En tercer lugar de problemas de movilidad, con el 16.3% de las respuestas en la encuesta, se encuentra la calidad de la infraestructura vial para automóviles: baches, semáforos descompuestos y deficiencias viales. Por su parte, para el PIMUS se realizó una evaluación de pavimentos en más de 400 km de la red vial del cual se obtuvo que el estado de los pavimentos es bueno, con algunas zonas que requieren trabajos de conservación. Si bien es un concepto evaluado, en el PIMUS se da mayor relevancia al desaprovechamiento de la infraestructura debido

¹ El cálculo se realizó con la base de datos TPer_Vic1 2021 en formato .csv en la cual se filtraron los datos para mujeres (2), en el área metropolitana de Monterrey (3) para la respuesta “el transporte público” (AP4_4_09) a la pregunta “4.4 En términos de delincuencia, dígame si se siente seguro o inseguro en....”. El porcentaje se obtuvo de dividir las respuestas “Inseguro” (2) entre el total de la suma de respuestas “Seguro” (1) más “Inseguro” (2)

a los vacíos urbanos y la expansión, así como a la incapacidad de los gobiernos municipales en el mantenimiento de dicha infraestructura con un estándar de calidad.

Todos los casos anteriores ejemplifican brechas entre la percepción ciudadana y experta, pero en cuanto a movilidad se refiere, existe un entendimiento diferenciado del problema. Mientras que la ciudadanía percibe un efecto, el tráfico, como el problema; el diagnóstico técnico determina el desarrollo urbano de la ciudad como la base del problema de movilidad. Si ambos son problemas ¿por qué es importante esta distinción entre efecto y causa raíz?

Si Así vamos tiene el objetivo de dar voz a la ciudadanía y articularla con los gobiernos, y éstos se quedan con síntomas de un problema como el tema a resolver, nunca superaremos las soluciones superficiales como el bacheo, o aquellas que agravan el problema, como la presión por incrementar la infraestructura vial, acelerando el desarrollo urbano desmedido. El paradigma predominante sobre cómo movernos en la ciudad y cómo solucionar el tráfico que este modelo nos genera es una de las causas fundamentales del tráfico en sí misma (Ercan et al, 2017). Por lo tanto, se necesita un cambio de paradigma social acerca de las estructuras urbanas existentes.

En materia de desarrollo urbano, el principal problema identificado en la encuesta Así Vamos con 40.1% son los servicios públicos deficientes (luminarias, drenaje pluvial, recolección de residuos) y solo el 16.8% declara las grandes distancias entre viviendas y servicios básicos (escuelas, farmacias, trabajo, supermercados) como principal problemática. Esta distribución de prioridades contrasta con la misma encuesta en donde el 85% de la población metropolitana dice vivir en barrios incompletos y sin cercanía a servicios y un 69.7% declara vivir lejos de su trabajo.

Al comparar con las principales problemáticas establecidas para Nuevo León en el Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027 (Gobierno de Nuevo León, 2022) dentro del tema de Planeación y Gestión Urbana, se refuerzan los obstáculos derivados de un desarrollo expansivo y de baja densidad que incluyen una alta dependencia del automóvil, un costo mayor de los servicios públicos, una baja eficiencia en la distribución de espacio público y equipamiento, y del aprovechamiento del suelo urbano. En materia de cercanía, el plan presenta que sólo 1.9% de la población vive en zonas que se consideran generadoras de empleo y en cercanía al transporte estructurado.

En materia de calidad del aire, sólo el 22.6% de la ciudadanía encuestada dentro del área metropolitana de Monterrey considera que es pésima o mala, mientras que un tercio considera que el aire tiene una calidad excelente o buena. Por otra parte, el Centro Mario Molina (2019) en el proyecto “Propuestas para el desarrollo sustentable de una ciudad mexicana. Estudio del Área Metropolitana de Monterrey” realizó un análisis de las estaciones de monitoreo de la calidad del aire de la ciudad y concluye que la presencia de partículas contaminantes en el aire excedía los límites establecidos en las normativas con algunos rubros por encima del triple de los valores máximos permitidos, situación que se presentó en todos los casos que fue posible evaluar dada la disponibilidad de los datos.

Dada la falta de sitios de medición de algunos tipos de partículas asociadas con las emisiones de fuentes vehiculares, no fue posible caracterizarlas para conocer su impacto en la calidad del aire. El estudio considera que es una posibilidad estar pasando por alto esas emisiones en los resultados de medición así como la falta de sitios de monitoreo cercanos a vialidades con alto flujo de acuerdo con las recomendaciones en la materia. Esto puede tener un impacto no dimensionado en particular en zonas de congestión vial, pues se genera consumo adicional de combustible y mayores emisiones de CO₂, lo que empeora la contaminación ambiental en detrimento de la calidad de vida de las personas (Schrank et al. 2015; Yue et al. 2021).

Datos estadísticamente representativos, pero poco diversos

Los datos duros de quienes respondieron Así Vamos 2021 pintan un panorama poco representativo de la diversidad de voces que pretenden capturar. Tomemos como ejemplo la Movilidad a partir de la caracterización de la ocupación de la población encuestada. 1% de los hombres y 63.4% de las mujeres que respondieron a la encuesta tienen como principal ocupación el trabajo doméstico no remunerado (limpieza y cuidados), valor que se encuentra 26.4 puntos porcentuales por encima de las mujeres no económicamente activas que se dedican a los quehaceres de su hogar en Nuevo León que de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI (2021) es el 37%. Por otra parte, el 22% de los hombres y el 6% de las mujeres declaran como ocupación ser jubilados pensionados mientras que para el estado de Nuevo León, solo el 8% de los hombres mayores de 20 años son pensionados o jubilados.

En suma, el 46% de quienes respondieron a la encuesta se dedican al trabajo doméstico o son personas jubiladas pensionadas por lo que no cuentan con los principales motivos generadores de viajes típicos que son hacia la escuela o el trabajo. Dada esta predominancia de ocupación en la muestra, no sorprende el alto porcentaje de personas que no realizaron viajes el día anterior. En promedio el 53.1% de las personas declararon no haber salido de su casa el día anterior, 64.7% de las mujeres y 41.4% de los hombres. Esta información aporta datos para comprender qué voces se encuentran representadas en la encuesta.

La representatividad estadística es insuficiente, a pesar de su confiabilidad, para conocer un conjunto social con alta heterogeneidad. Un análisis que pretende ser representativo tiene que introducir de una forma exhaustiva criterios físicos y sociales en todas las escalas y fases del planeamiento de manera transversal. No se puede entender y estudiar un territorio o un entorno específico sin entender y estudiar las personas que viven, sus especificidades y sus necesidades diversas (Muxí et al., 2011). Hay una clara intención de alcanzar la máxima representación en el diseño muestral estratificado de la encuesta Así Vamos para garantizar la calidad probabilística de la selección. No obstante, la sobre-representación de población que no está empleada (mujeres cuya ocupación principal es el trabajo no remunerado en el hogar y personas jubiladas) es muy sugerente de que no se ha logrado representatividad de la diversidad social. La duración de la encuesta de 40 a 60 minutos, la proporción del trabajo de campo que se realizó durante horario laboral y la pobreza de tiempo de ciertas personas son todos factores que dificultan o impiden la participación de ciertos actores. Hay que tomar en cuenta que estas personas, ya de por sí con pobreza de tiempo, son proporcionalmente más afectadas por las condiciones urbanas actuales.

Rebasa el propósito de este trabajo demostrar la pertinencia de una muestra estadísticamente representativa o no para buscar la representatividad de una diversidad de voces. Sin embargo, hay áreas de oportunidad para incorporar la perspectiva de género de una forma más significativa en el diseño muestral y de recaudación de datos.

Una ciudadanía pobre de tiempo, desinformada, desinteresada y poco participativa

Ciudadanía pobre de tiempo

México es el país de la OCDE con mayor promedio anual de horas trabajadas, 2,137 horas anuales por trabajador o trabajadora. El promedio anual de horas trabajadas se define como el número total de horas efectivamente trabajadas por año dividido por el promedio de personas empleadas por año (OCDE, 2022). La pobreza de tiempo que este exceso laboral genera se ve exacerbado por un modelo urbano que nos hace perder tiempo en el tráfico, independientemente de nuestro modo de desplazarnos por la ciudad.

El tiempo es un recurso esencial para la satisfacción de necesidades, sin embargo, la forma dominante de medir la pobreza considera al ingreso como el único recurso para medirla. En el contexto mexicano, la propuesta de Merino (2010) mide pobreza de tiempo en relación a las distribuciones observadas, estimando la línea de pobreza de tiempo como 1.5 veces la mediana. Es decir, para la autora, se es pobre de tiempo de acuerdo a cuánto tiempo se trabaja de más en actividades domésticas no remuneradas, o bien, a cuánto tiempo disponible menos se tiene para asignar a trabajo remunerado y actividades personales o de autocuidado como comer o dormir. Su propuesta evidencia el carácter restrictivo de las actividades domésticas no remuneradas y su efecto diferencial en las capacidades y oportunidades de mujeres y hombres. Para ese año, aquellas personas que dijeron que dedican más de 37.4 horas a actividades de trabajo no remunerado se consideran pobres de tiempo.

De cara a la percepción ciudadana, enfatizamos que no es posible comprender las dinámicas urbanas y percepciones sin prestar atención a la distribución del trabajo no remunerado entre hombres y mujeres (Alesina Lezama, 2020). Aunque Nuevo León es de los estados con una menor brecha de género en el tiempo total de trabajo a la semana entre la población de 12 años y más (INEGI, 2019), las labores de cuidado atraviesan la pobreza de tiempo de la ciudadanía. Adicionalmente, la pobreza de tiempo puede exacerbar la pobreza de ingreso, por la dificultad de acceder a oportunidades de desarrollo debido a las labores de cuidado. Como ejemplo, en el contexto mexicano se ha encontrado que la presencia de menores de hasta 10 años en el hogar influye de manera significativa en la posibilidad de ser consistentemente pobres, es decir, pobre por ingreso y por tiempo (Damián, 2005).

De acuerdo con la encuesta nacional de cultura cívica, 44.4% de la población de 18 años y más en México considera la falta de tiempo como motivo para no integrarse a alguna forma de participación (INEGI, 2020). Una pérdida enorme si consideramos el potencial de auto-organización para resolver los problemas del entorno inmediato que tiene la participación en contextos urbanos del sur global (Lombard, 2013).

Ciudadanía poco informada de lo público

Promover el fortalecimiento de la cultura cívica democrática en México es un reto mayúsculo de acuerdo al Informe País 2020 (Instituto Nacional Electoral y Programa de las Naciones Unidas Para el Desarrollo de México, 2022). El diagnóstico sobre la calidad de la ciudadanía, factor central de la democracia, nos devuelve una imagen de ciudadanos desconfiados del gobierno y del poder de la participación. Es decir, una ciudadanía apática por una carencia de credibilidad en la política y en sus actores (Poom, 2021). Las dinámicas que imponen los distintos factores de poder condicionan y limitan las capacidades de un ejercicio ciudadano autónomo.

Ya se ha mencionado como limitante la pobreza de tiempo, pero otro factor preocupante es la desinformación. Entre quienes no están informados de los temas de interés público o de gobierno en la encuesta Así Vamos, 70% dicen que es porque no es de su interés o no se enteran (Cómo Vamos Nuevo León, 2021). Otros motivos de la ciudadanía desinformada es la falta de capacitación, manifestada como falta de información para saber cómo usarlos y/o participar con 29.6%. Un 20.1% manifestó que no quiere o no le interesan las formas de participación.

Ciudadanía desinteresada y poco participativa

La ciudadanía de Nuevo León y otros estados de la región noreste de México tiene las tasas más altas de confianza interpersonal e institucional. En México hay poca vinculación, si observamos que en toda su vida, menos del 10% de hombres y mujeres en México han participado alguna vez en alguna asociación de voluntariado, y menos del 5% en una organización de exigencia de mejor gobierno y servicios públicos (INEGI, 2020). Este dato es ligeramente superior en Así Vamos, 7.4% de las y los encuestados reportan haber participado en un comité de vecinos. Considerando marchas, peticiones, voluntariado, entre otras acciones, la participación ciudadana reportada total fue de 14.3% (Cómo Vamos Nuevo León, 2021).

La participación comunitaria es todo el conjunto de acciones que diversos actores realizan para buscar soluciones a ciertas necesidades específicas y, en general, se asocia a la mejora de las condiciones de vida de la comunidad y al bien común (Adler y Goggin, 2005; Jacoby, 2009; Ajaps y Obiagu, 2021). La participación comunitaria es un proceso que implica la colaboración de las y los ciudadanos en grupos que generalmente buscan solucionar problemas que afectan su bienestar. Por ello, es importante conocer los principales problemas que la ciudadanía percibe en su entorno (Instituto Nacional Electoral y Programa de las Naciones Unidas Para el Desarrollo de México, 2022). Sin embargo, como han destacado otras ciudades de la red Cómo Vamos en referencia a los principales problemas “las percepciones son las percepciones y la realidad es la realidad, a veces coincide” (Fundación Corona, 2018).

Ante las tasas bajas de participación ciudadana cobra especial valor el rol de las organizaciones de la sociedad civil, que no sólo participan sino que articulan las preocupaciones ciudadanas con información y conocimiento técnico, siendo muy activas en la arena pública (Álvaro, 2022).

Conclusiones

No debería sorprendernos que la ciudadanía esté desinformada, desinteresada y poco participativa, que dar continuidad a una visión de ciudad no haya sido aún posible. En Nuevo León, en México se trabaja mucho. El modelo de desarrollo urbano expansivo y la pobre oferta de transporte público del área metropolitana de Monterrey, donde vive el 95% de la población del estado, hacen que la ciudadanía gaste horas adicionales en ir y venir. A pesar de los entendimientos diferenciados de la realidad urbana expuestos en este escrito, la población encuestada en Así Vamos considera que el principal problema del estado es el Desarrollo Urbano. Desde nuestra perspectiva coincidimos. Este modelo de ciudad expansivo nos está costando mucho más de lo que pensamos.

Nuestro interés en visibilizar esta brecha nace porque de ella se derivan importantes implicaciones políticas y de toma de decisiones estratégicas. La encuesta de percepción Así vamos se ha posicionado como un poderoso referente de opinión ciudadana local. Esta información alimenta las acciones de las y los funcionarios públicos, es una fuente de información para la gestión. Cómo Vamos Nuevo León, a través de la encuesta pero también de iniciativas como Alcalde, Cómo Vamos se ha convertido en un termómetro y un instrumento valioso de rendición de cuentas para los y las gobernantes. ¿Qué hay de los deberes ciudadanos?

Como habitantes de este estado, como mexicanas y mexicanos, nos sigue faltando una cultura ciudadana participativa, informada, crítica. La brecha entre la percepción de la ciudadanía y especialistas, las áreas de oportunidad en este instrumento de participación ciudadana, no deben opacar que la participación es un componente fundamental de la democracia. Todo mecanismo de participación, desde la opinión pública y rendición de cuentas como Así Vamos hasta la participación en procesos electorales, abona a la mejora del desempeño del gobierno.

El propósito de un ejercicio como Así Vamos y de la red de ciudades Cómo Vamos es tratar de darle elementos a la ciudad para saber no solo a dónde vamos, sino a dónde queremos ir. Habría que plantearnos si podríamos responder a esa pregunta, e incluso si como ciudadanía podemos reconocer nuestras debilidades.

Sabiendo el lugar desde el que está construida esta percepción ciudadana, poco crítica, desinformada, pero que la participación ciudadana es muy importante para la democracia y la construcción de mejores entornos, ¿qué nos toca hacer para cerrar esta brecha? ¿Qué rol debería tener la sociedad civil en formar para la participación? En la medida en que seamos capaces colectivamente de dar respuesta a estas interrogantes, seremos capaces también de construir mejores redes con la solidez necesaria para resolver las problemáticas urbanas y de la sociedad.

Referencias

- Adler, R. P., & Goggin, J. (2005). What do we mean by “civic engagement”? . *Journal of transformative education*, 3(3), 236-253.
- Ajaps, S. O., & Obiagu, A. N. (2021). Increasing civic engagement through civic education: A Critical Consciousness Theory Perspective. *Journal of Culture and Values in Education*, 4(1), 64-87.
- Alesina Lezama, L. (2020). Presupuesto público y transversalidad de la igualdad de género, una relación virtuosa y difícil. Avances y desafíos en Uruguay La iniciativa de presupuesto con enfoque de género en el nivel nacional y en la Intendencia de Montevideo. Período 2007-2018 (tesis de maestría).
- Álvaro, M. R. (2022). La sociedad civil organizada es clave para lograr políticas públicas a favor de la educación para la ciudadanía global. *Padres y Maestros/Journal of Parents and Teachers*, (389), 58-64.
- Barriga, F., & Satob, A. (2021). ¿ El tiempo es oro? Pobreza de Tiempo, desigualdad y la reproducción del Capital. Documento de trabajo.
- Centro Mario Molina. (2019). Propuestas para el desarrollo sustentable de una ciudad mexicana. Estudio del Área Metropolitana de Monterrey.
http://aire.nl.gob.mx/docs/reportes/Propuestas_de_sustentabilidad_Monterrey.pdf
- Cómo Vamos, Nuevo León. (2016). Así Vamos 2016. Encuesta de Percepción Ciudadana.
<http://datos.comovamosnl.org/api/v1/uploads/61ae4112f383b4591f6a7133>
- Cómo Vamos, Nuevo León. (2021). Así Vamos 2021. Encuesta de Percepción Ciudadana.
<http://datos.comovamosnl.org/api/v1/uploads/623b90d07dd3b650a5905860>
- Damián, A. (2005). La pobreza de tiempo. El caso de México. *Estudios sociológicos*, 807-843.
- Del Pino, Eloísa y Díaz Pulido, José M. (2011). Lecciones aprendidas desde la experiencia española de análisis de la percepción ciudadana de los servicios públicos. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, núm. 49, 157-184.
- Ercan, T., Onat, N. C., Tatari, O., & Mathias, J. D. (2017). Public transportation adoption requires a paradigm shift in urban development structure. *Journal of cleaner production*, 142, 1789-1799.
- Fundación Corona (2018). Encuesta de Percepción Ciudadana Comparada. Santa Marta Cómo Vamos [video]. Recuperado el 29 de noviembre de 2022 de
<https://www.youtube.com/watch?v=H3IFXW1R1uY&>

Gobierno de Nuevo León. (2022). Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027. https://www.nl.gob.mx/sites/default/files/plan_estatal_de_desarrollo_nuevo_leon_2022-2027_-_pdf.pdf

Gravini Ortiz, Camila Alejandra, Alvarado Jiménez, Johan Nicolás, y Caycedo Piedrahita, Luis Felipe. (2017). Indicador de percepción ciudadana de desempeño institucional para la ciudad de Bogotá D.C., en el 2014. <https://ciencia.lasalle.edu.co/economia/499>

Huerta, E. G. R. (2021). La ciudad desde las mujeres: Análisis de los obstáculos de movilidad para las mujeres en la Zona Metropolitana de Monterrey. *Estudios*, (43), 173-197.

Horton, P., & Leslie, G. *The Sociology of Social Problems* (New York: Appleton-Century-Crofts, 1955), 6.

Husserl, E. (2020). Problemas fundamentales de la Fenomenología. Madrid - España. Alianza Editorial.

Instituto Nacional Electoral y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en México (2022) Informe País 2020: el curso de la democracia en México. Recuperado el 19 de noviembre de 2022 de <https://www.ine.mx/wp-content/uploads/2022/08/deceyec-informe-pais-2020-resumen-ejecutivo.pdf>

INEGI (2020). ENCUCI 2020 - Encuesta Nacional de Cultura Cívica 2020 - Principales resultados. Recuperado el 20 de noviembre de https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/encuci/2020/doc/ENCUCI_2020_Presentacion_Ejcutiva.pdf

INEGI (2021). ENVIPE 2021 - Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública. Tabulado TPer_Vic1. <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2021/#Microdatos>

Jacoby, B. (2009). *Civic engagement in higher education: Concepts and practices*. John Wiley & Sons.

Lombard, M. (2013). Citizen Participation in Urban Governance in the Context of Democratization: Evidence from Low-Income Neighbourhoods in Mexico. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(1), 135-150.

Merino, A. (2010). La pobreza multidimensional y de tiempo en las mujeres mexicanas. Cuaderno de Trabajo 22. ONU Mujeres/INMUJERES. México

Muxí Martínez, Z., Casanovas, R., Ciocoletto, A., Fonseca, M., & Gutiérrez Valdivia, B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?

OCDE (2022). Horas trabajadas [gráfico]. Recuperado el 29 de noviembre de 2022 de <https://www.oecd.org/centrodemexico/estadisticas/horas-trabajadas.html>

Ojeda Puentes, Derly Andrea. (2019). Percepción vs realidad de la seguridad ciudadana en Bogotá 2012 – 2018. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10654/32908>.

ONU Mujeres, Estudios y Estrategias Para el Desarrollo y la Equidad, e Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León. (2019). Diagnóstico y documentode programa. Acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público: área metropolitana de Monterrey. ONU Mujeres. Recuperado el 29 de noviembre de 2022, de <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2019/diagnstico%20y%20programa%20ciudades%20seg%20monterrey-amm.pdf?la=es&vs=1435>

Osman, Yeliz y Burciaga, Alma. (2019). Acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público: Área Metropolitana de Monterrey. México: ONU Mujeres.

Page, Benjamin I. y Shapiro, Robert Y. (1983). Effects of Public Opinion on Policy. *The American Political Science Review*, vol. 77, No. 1, 175-190.

Pain, K., & Van Hamme, G. (Eds.). (2014). Changing urban and regional relations in a globalizing world: Europe as a global macro-region. Edward Elgar Publishing.

Poom, J. (2021). Características de una ciudadanía en una democracia difícil en México [conferencia]. Simposio UNESCO. Recuperado el 22 de noviembre de 2022 de <https://youtu.be/afSRUG1cnjY>

Schrank, D., Eisele, B., Lomax, T., & Bak, J. (2015). 2015 urban mobility scorecard.

Transconsult (2020). Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Monterrey. Recuperado el 20 de noviembre de 2022 de <https://www.nl.gob.mx/publicaciones/documento-ejecutivo-pimus>

Yue, W., Li, C., Chen, Y., Duan, P., & Mao, G. (2021). What Is the Root Cause of Congestion in Urban Traffic Networks: Road Infrastructure or Signal Control? *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*.