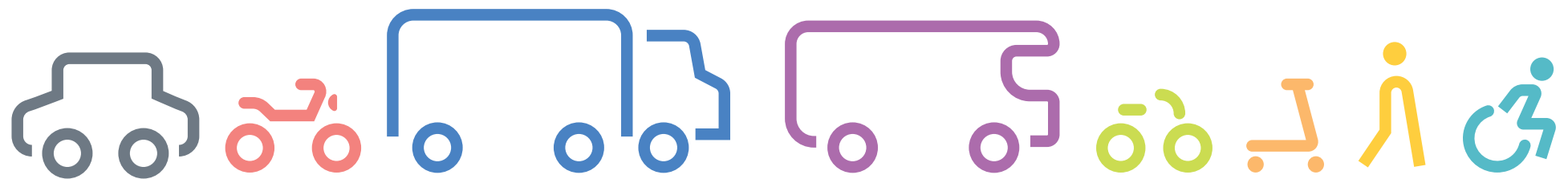


# Manual sobre Participación Pública para Proyectos de Movilidad





Manual sobre  
Participación Pública  
para Proyectos de  
Movilidad



# Agradecimientos

**A continuación se listan los agradecimientos a las personas que hicieron posible el Manual sobre Participación Pública para Proyectos de Movilidad.**

A **Ximena Peredo Rodríguez**, Secretaria de Participación Ciudadana del Gobierno del Estado de Nuevo León de 2021 a 2024; **Cintia Smith**, Secretaria de Innovación y Gobierno Abierto del Municipio de Monterrey de 2021 a 2024; **Venecia Guzmán Elizondo**, Secretaria de Innovación y Participación Ciudadana del Municipio de San Pedro Garza García de 2021 a 2024, miembros de la Coalición Nuevo León Abierto e impulsoras de los principios de Gobierno Abierto, punto de inicio para la convergencia de actores y el desarrollo del trabajo preliminar que permitió este manual.

Al equipo de la Subsecretaría de Participación Ciudadana de la Secretaría de Participación Ciudadana del Gobierno del Estado de Nuevo León: **María del Mar Álvarez**, Subsecretaria de Participación Ciudadana de 2021 a 2024; **David Ricardo Pulido Acosta**, Director de Políticas Públicas de 2021 a 2024; **Andrea Rodríguez Cobos**, Coordinadora de Gobierno Abierto de 2021 a 2024, **Fernando Maximiliano Gómez Cortés**, Analista de Gobierno Abierto de 2022 a 2024 y Coordinador de Gobierno Abierto de 2024 a 2025; **Alejandra Silva Salcido**, Coordinadora de Formación para la Participación; **Margarita Flores Guerra**, Diseño Editorial; **Frida Soto Sandoval**, Analista de Gobierno Abierto.

Al equipo de la Dirección de Participación Ciudadana de la Secretaría de Innovación y Gobierno Abierto del Municipio de Monterrey: **Laura Cecilia de los Santos García**, Directora de Participación Ciudadana de 2021 a 2024; **Sahara Itzel Calderón Samaniego**, Coordinadora de Gobierno Abierto de 2021 a mayo de 2024, **María Estefanía Sánchez Tamez**, Coordinadora de Gobierno Abierto de mayo a noviembre de 2024; **Jonathan Briones Rodríguez**, Coordinador de Proyectos Estratégicos de 2021 a 2023; **José Gonzalo Peña López**, Coordinador de Proyectos Estratégicos y Juntas Vecinales de 2023 a 2024; **Lucía de la Rosa Santillán**, Jefa de Proyectos Estratégicos y **Roxana Marlene Salazar Cepeda**, Auxiliar de Proyectos Estratégicos de 2023 a 2024.

Al equipo del Instituto Municipal de Planeación Urbana y Convivencia del Municipio de Monterrey: **Enrique Adame Llamas**, Coordinador de Movilidad Sustentable y Espacio Público y **Michelle Alejandra Cortés Padrón**, Jefa de departamento de la Coordinación de Movilidad Sustentable y Espacio Público.

Al equipo de de la Secretaría de Innovación y Participación Ciudadana del municipio de San Pedro Garza García: **Juan Alejandro García Rodríguez**, Coordinador de proyectos estratégicos de 2021 a 2024.

A las funcionarias y los funcionarios que fueron parte del grupo de trabajo que desarrolló el manual: **Bernardo Ríos Mejía**, Coordinador de Espacio Público de la Dirección de Espacio Público y posteriormente Director de Gestión de Distritos y Polígonos de Actuación en la Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana del Gobierno del Estado de Nuevo León; **Victoria Martínez Escalante**, Supervisora de Vinculación Ciudadana para Proyectos de Movilidad Activa en el Instituto Municipal de Planeación y Gestión urbana del Municipio de San Pedro Garza García de 2022 a 2025.

A integrantes de la SPC que facilitaron la continuidad y cierre del proyecto posterior a los cambios institucionales del 2024: **Daniel Alejandro Acosta Fregoso**, **Victor Manuel Martínez Gonzales**.

A los y las integrantes de la sociedad civil: **Claudia Patricia Martínez Lozano**; **Carmen Georgina Treviño González**, **César Eliud Ruiz González**, **Luis Gerardo Gómez Theriot** y **Sheila Ferniza Quiroz** integrantes de Pueblo Biciclero.

A las organizaciones internacionales Open Government Partnership y su programa Local. Y especialmente a People Powered y su Aceleradora de Democracia Climática.



Primera edición, diciembre 2025  
Nuevo León, México

Licencia Creative Commons (CC BY-NC-SA 4.0)  
Atribución-NoComercial-Compartir Igual 4.0 Internacional

# Introducción

Este manual es el resultado de un proceso iniciado en el marco del programa OGP Local de la Open Government Partnership (OGP), para el cual en 2022 se conformó la Coalición Nuevo León Abierto integrada por el Gobierno del Estado de Nuevo León, el Municipio de San Pedro Garza García y el Municipio de Monterrey, Cómo Vamos Nuevo León, Accountability Lab, Consejo Nuevo León, la COTAI y, el INAI. Gracias a este trabajo interinstitucional se desarrolló el Plan de Acción Local de Gobierno Abierto 2022-2024, donde se plasmaron compromisos colaborativos bajo los principios de Transparencia, Rendición de Cuentas, Participación e Innovación.

En octubre de 2022 se convocó a mesas de cocreación del Plan de Acción Local de Gobierno Abierto para definir compromisos a implementarse en un periodo de 18 meses. Pueblo Biciclero participó en el eje de Movilidad, sumándose al compromiso “Estrategia de apertura sobre Movilidad Metropolitana Activa e Inclusiva - Corredores Verdes”, del cual derivaron tres acciones: 1) Reporte con especificaciones y diagnóstico de los Corredores Verdes, 2) Sitio web con documentación de los proyectos y 3) Guía de implementación de Corredores Verdes y otros proyectos de movilidad no motorizada con modelos participativos.

En 2023, ser parte de OGP Local y la colaboración entre la Secretaría de Participación Ciudadana y Pueblo Biciclero permitió aplicar a la Aceleradora de Democracia Climática de la organización People Powered, siendo seleccionada la Guía de implementación de proyectos de movilidad con modelos participativos como proyecto para recibir acompañamiento y mentoría durante seis meses, además de una subvención de \$10,000 USD. Un grupo de trabajo integrado por el

Gobierno del Estado de Nuevo León, los Gobiernos Municipales de Monterrey y San Pedro Garza García y de organizaciones de la Sociedad Civil desarrolló los compromisos del programa, dando como resultado este Manual sobre Participación Pública para Proyectos de Movilidad.

Este manual surgió bajo los principios de Gobierno Abierto presentes en las administraciones locales 2021-2024 y buscaba sumar al fortalecimiento de capacidades institucionales integrándose a los cursos, guías y manuales desarrollados por la Secretaría de Participación Ciudadana. Tras los cambios institucionales en los gobiernos locales posteriores a las elecciones de 2024 y la conclusión del Plan de Acción Local, las prioridades y proyectos también cambiaron, generando retrasos en la publicación conjunta. El compromiso de funcionarias y funcionarios que permanecieron en las dependencias aún después de los cambios, permitió concluir satisfactoriamente este manual.

Tras una reflexión colectiva sobre el contexto institucional actual, y para salvaguardar la integridad técnica, ética y participativa del manual, se decidió publicarlo de manera independiente. Reconocemos y agradecemos profundamente a las dependencias y personas funcionarias que hicieron posible su elaboración; no obstante, las circunstancias actuales hacen necesario este ajuste para garantizar coherencia y honrar los principios de apertura y participación que guiaron el proceso desde el inicio y mantener la guía como una herramienta confiable para la ciudadanía.

# Índice

<b>Presentación</b>	<b>5</b>
<b>La Participación</b>	<b>9</b>
Derecho a la participación	
Niveles de participación	
Beneficios de la participación	
<b>La movilidad sostenible</b>	<b>15</b>
Derecho a la movilidad	
Características de la movilidad sostenible	
<b>Insertando la participación en los proyectos de movilidad</b>	<b>21</b>
Antecedentes	
Proceso de un proyecto de movilidad en Nuevo León	
Del problema público a la participación: posibles caminos para integrar los mecanismos de participación en proyectos de movilidad	
Criterios de inclusión en la participación en Proyectos de Movilidad en Nuevo León	
<b>Generando la estrategia de participación</b>	<b>35</b>
<b>Reflexiones</b>	<b>64</b>
<b>Anexo 1. Actores clave en los proyectos de movilidad</b>	<b>66</b>
<b>Glosario y acrónimos</b>	<b>68</b>
<b>Referencias bibliográficas</b>	<b>70</b>



# Presentación

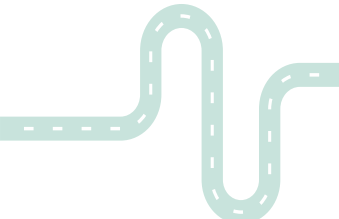
Una planeación urbana que contemple la movilidad sostenible y la seguridad vial es fundamental para el desarrollo económico, la sostenibilidad ambiental y el acceso equitativo a servicios. Sobre todo, su papel primordial es mejorar la calidad de vida de quienes habitan un territorio. Sin embargo, existen muchos retos para lograrlo de la forma adecuada.

Diariamente, las zonas metropolitanas enfrentan desafíos cada vez más complejos en materia de movilidad urbana. En el estado de Nuevo León, así como en la Zona Metropolitana de Monterrey, las consecuencias de un modelo de ciudad dispersa y una planificación urbana centrada en el automóvil han causado no solo una dependencia a este modo

de transporte, sino que han hecho de la ciudad un espacio hostil para personas peatonas. Dichas condiciones han tenido como consecuencia, entre muchas otras cosas, un aumento de congestiones vehiculares, de contaminación auditiva y del aire, de fallecimientos y accidentes viales.

Existen, incluso, muchos más estacionamientos de lo que hay viviendas, comercios y espacios públicos de calidad. Todo esto ha promovido el estilo de vida sedentario, el cual representa un grave problema de salud pública.

Por lo tanto, estas zonas requieren soluciones para asegurar la movilidad segura de las personas que se desplazan.



*Durante los últimos años, la infraestructura para la movilidad activa como caminar, usar la bicicleta u otros modos de transporte no motorizados se ha posicionado en la agenda pública como una estrategia para disminuir el número de vehículos que circulan en las ciudades, impactar positivamente al medio ambiente y garantizar el tránsito seguro de las personas, sin importar el modo de transporte.*

Adicional a los esfuerzos para crear obra pública que favorezca la movilidad activa, es importante incorporar procesos participativos que faciliten la cocreación de proyectos de movilidad, los cuales entiendan y atiendan las problemáticas y necesidades específicas de las personas que se verán impactadas.

En el marco del Plan de Acción Local de Gobierno Abierto 2022 – 2024 de Nuevo León, se estableció un compromiso transversal para atender la movilidad activa mediante el proyecto metropolitano de Corredores Verdes. Este proyecto se traduce en intervenciones de calles y puntos estratégicos de la metrópoli, con el fin de mejorar el espacio público.

Durante la implementación de este compromiso, se han realizado diversos talleres participativos con organizaciones de la sociedad civil y dependencias encargadas de implementar proyectos de movilidad, con el objetivo de cocrear espacios de participación con incidencia que sigan los principios de Gobierno Abierto.

Aunado a estos esfuerzos a nivel local, y con el objetivo de impulsar los principios de Gobierno Abierto en proyectos de movilidad activa, la Coalición Nuevo León Abierto en conjunto con Pueblo Biciclero participaron en la Aceleradora de Democracia Climática de la organización internacional People Powered. Durante esta participación, recibieron mentoría sobre cómo implementar procesos participativos en los proyectos de Corredores Verdes.

En particular, reunieron herramientas para asegurar una participación efectiva, accesible, inclusiva y vinculante en los proyectos de movilidad urbana activa.

El presente manual es el resultado de diversos talleres participativos realizados con organizaciones de la sociedad civil y dependencias responsables de proyectos de movilidad. Estos talleres permitieron identificar las buenas prácticas implementadas, así como posibles áreas de oportunidad para implementar herramientas participativas en futuros procesos. Por ello, a lo largo de este, se comparten prácticas y recomendaciones para el involucramiento de las personas interesadas en todas las etapas del proyecto a ejecutarse.

## Objetivo

El manual tiene como objetivo fomentar la cocreación de proyectos de movilidad urbana inclusivos, equitativos y sostenibles mediante el fortalecimiento de las capacidades de las personas servidoras públicas para diseñar e implementar procesos de participación pública efectivos y basados en los principios de Gobierno Abierto con los que se genere una corresponsabilidad entre sociedad y gobierno que promueva un cambio cultural en la movilidad en Nuevo León.

## Público objetivo

Este documento está dirigido a personas servidoras públicas que se encarguen de la implementación de proyectos de movilidad, pero también a organizaciones de la sociedad civil, a la academia y a cualquier entidad o persona interesada en incidir en tales proyectos a nivel local.

Además, ofrece un marco de referencia para que las personas puedan reconocer las posibilidades que tienen sus representantes políticos y personas servidoras públicas para mejorar e incorporar prácticas de participación en este tipo de iniciativas.

## Antes de iniciar, toma en cuenta que el manual



Busca ser un punto de partida para comprender cómo integrar la participación de las personas en proyectos de movilidad urbana.



Proporciona conocimientos sobre participación pública.



Destaca los aspectos más importantes a considerar para incluir la participación de las personas en dichos proyectos.



Ofrece sugerencias para implementar la participación con base en las perspectivas tanto del gobierno como de la sociedad civil.



Incluye ejemplos de buenas prácticas.



Brinda recursos adicionales que profundizan lo compartido en el documento.



# La Participación

El concepto de participación ha pasado por múltiples cambios a lo largo de la historia. Conforme la democracia y la gobernanza se desarrollan, ha sido posible conceptualizar la participación en distintas formas, en función de su nivel de incidencia, sus propósitos y su manera de accionar. Por eso, hoy se distingue entre la participación comunitaria, política, ciudadana o pública. Para efectos de este manual, se utiliza el concepto de **participación pública**.

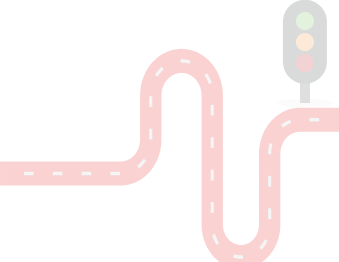
## Derecho a la participación

La Declaración Universal de los Derechos Humanos de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en su artículo 21, establece que todas las personas tienen derecho a participar en los asuntos públicos, ya sea de manera directa o por medio de sus representantes. Además de este documento,

existen otros instrumentos internacionales que contemplan a la participación como un derecho humano y político, como el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de la ONU (1976) y la Convención Americana sobre Derechos Humanos (1978).

Así mismo, existen otros acuerdos a los cuales se ha suscrito México, como la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción (2003) y la Carta Iberoamericana de Participación Ciudadana en la Gestión Pública (2009), los cuales tienen como objetivo fortalecer la democracia y promover la participación de las personas en las decisiones y asuntos públicos.

En la Constitución Política del Estado de Nuevo León, **la participación es reconocida como un derecho humano**.



*La participación pública se refiere a la implementación de mecanismos que permitan el involucramiento directo de todas las personas en los asuntos del Estado. Esto permite a las personas y organismos involucrados tener una visión más amplia de lo público, aprovechar la inteligencia colectiva, legitimar los procesos de creación de las políticas públicas y generar confianza en el quehacer gubernamental.*



Por tal motivo, el Estado es responsable de garantizar su cumplimiento y asegurar que el gobierno estatal y los municipios promuevan la participación de las personas en la elaboración, ejecución y evaluación de las políticas públicas. Lo anterior se logra a través de la normatividad, como la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Nuevo León, promulgada en 2016, que promueve, garantiza y regula los mecanismos de participación enlistados en la constitución local.

Los esfuerzos por fortalecer este derecho humano y político se reflejan, también, en distintos municipios del estado, como Monterrey, San Pedro Garza García y San Nicolás de los Garza, entre otros, los cuales han adoptado reglamentos municipales para normar la participación. Estos reglamentos no solo abordan lo establecido en la ley estatal, sino que definen tanto mecanismos municipales de participación como las instituciones responsables de velar por su cumplimiento.

En los últimos años, la participación se ha institucionalizado a través de distintos instrumentos, acuerdos, leyes e iniciativas. Esta consolidación ha abierto espacios en donde las necesidades, intereses y realidades de todas las personas son escuchadas y consideradas en la toma de decisiones. De esta manera, **la cocreación de proyectos, programas o políticas públicas entre gobierno y sociedad es posible.**

## Niveles de participación

La participación puede tener diferentes niveles de incidencia o formas de aportar. En 1969, Sherry R. Arnstein introdujo un marco para clasificar la participación en los procesos de planificación y toma de decisiones al que llamó **escalera de la participación**. A partir de este gráfico, Arnstein definió la medida en que las personas se involucran en los asuntos públicos y la influencia que tendrá tal involucramiento en la toma de decisiones y en las acciones de la política pública.

Este manual aborda y describe cuatro niveles de incidencia de la participación, que constituyen una nueva propuesta de la escalera de Arnstein:



## Gobierno Abierto

Es importante recalcar que la participación efectiva y equitativa solo es posible si el gobierno reconoce la capacidad de todas las personas de intervenir en su entorno y participar en procesos de deliberación. En este sentido, el **Gobierno Abierto** es un modelo de gobernanza colaborativa que, por medio de la transparencia, la rendición de cuentas sobre el trabajo de las administraciones públicas nacionales y locales, la participación y la innovación, busca fortalecer el impacto de las personas en los asuntos públicos y recuperar la confianza de las personas hacia las instituciones gubernamentales.

Gracias a este modelo, es posible ejercer la autoridad pública en corresponsabilidad entre el gobierno y las personas para definir en conjunto las prioridades, necesidades o retos públicos de mayor interés y para cocrear soluciones innovadoras y sostenibles.



## Beneficios de la participación

La **participación pública** no debe verse como un obstáculo para el quehacer de los gobiernos, sino como una oportunidad para abordar de manera integral los desafíos públicos y encontrar soluciones innovadoras, inclusivas y significativas. **La participación ofrece:**

### Mayor transparencia y rendición de cuentas

Cuando las personas participan en las decisiones públicas y su opinión es escuchada y valorada, se fomenta el sentido de pertenencia y se fortalece la apertura institucional.

### Inclusión de todas las voces

Incorporar las visiones, experiencias y prioridades de diversos actores, como las organizaciones de la sociedad civil, la academia o la iniciativa privada, fortalece y enriquece significativamente la búsqueda de soluciones y los procesos participativos.

### Impulso de la innovación pública

La participación permite abordar los retos públicos desde múltiples perspectivas, lo que permite encontrar soluciones colaborativas que integren las necesidades y propuestas diversas.

### Mayor impacto de las políticas públicas

Cuando los gobiernos implementan mecanismos de participación, dan paso a la cocreación de soluciones adaptadas a los contextos y necesidades específicas de las personas, mientras optimizan los recursos humanos y económicos de los gobiernos.

### Creación de corresponsabilidad

La confianza y cooperación entre las personas y el gobierno se refuerzan cuando ven sus aportaciones reflejadas en acciones concretas, lo que crea un vínculo de corresponsabilidad entre ambos actores.

### Solución sostenible a los retos públicos

La participación de las personas en los asuntos públicos, además de legitimar a las instituciones gubernamentales y sus decisiones, hace posible procesos de innovación que brindan soluciones sostenibles y conjuntas a los problemas públicos que enfrentan las personas en su cotidianidad.

*Es importante reflexionar sobre cómo la participación puede aplicarse en distintos ámbitos como la movilidad sostenible, donde la colaboración entre personas y gobierno es crucial para enfrentar los desafíos ambientales y urbanos actuales que afectan nuestras ciudades.*

# கோபி



# La movilidad sostenible

*La movilidad sostenible se refiere a los desplazamientos de personas o bienes en los territorios y que causan poco impacto ambiental, económico y social.*

La movilidad ocurre principalmente en el espacio público, particularmente en las calles de cualquier asentamiento humano. Estos espacios son transformados a partir de proyectos de diseño vial que deben contemplar los diferentes modos de transporte.

## Derecho a la movilidad

En 2020, el Congreso de la Unión aprobó la movilidad como un derecho en el artículo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

*“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”*

El derecho a la movilidad es fundamental para acceder a otros derechos como el trabajo, la educación, la salud, la cultura o el ocio.

Para garantizar su cumplimiento, las autoridades diseñan e implementan diversas estrategias y acciones públicas.

Además de ser un asunto recurrente en las políticas públicas y en el marco normativo mexicano, la movilidad forma parte de iniciativas internacionales a las que el país se ha comprometido, como los **Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030** de la ONU. Específicamente, el Objetivo 11, Ciudades y comunidades sostenibles, el cual aborda los sistemas de transporte y la seguridad vial.

Desde 2012, con la creación de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y el reconocimiento de los desafíos asociados a la rápida y creciente urbanización en México, se ha avanzado hacia la construcción de un marco normativo nacional en materia urbana y, con ello, de movilidad.

A nivel federal, se promulgaron dos leyes que fundamentan un cambio en las prioridades de la movilidad y el transporte: la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (2016, última reforma publicada en 2024) y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022, última reforma publicada en 2023). Ambas reconocen la necesidad de reducir y **hacer un uso más consciente del automóvil, y priorizan la movilidad no motorizada, a pie y en bicicleta, en el espacio público.** Este criterio debe regir las políticas, planes, programas, normativa e inversiones en todos los niveles de gobierno.

En el estado de Nuevo León, el avance hacia una movilidad sostenible en materia legislativa y políticas públicas comenzó previamente a los grandes cambios a nivel federal. **Algunos hitos importantes son:**

**2013:**

La homologación de los reglamentos de tránsito de la zona metropolitana, en el que se incluyó la jerarquía de movilidad.

**2014:**

El desarrollo del Biciplan, es decir, el Plan de Movilidad en Bicicleta para la Zona Metropolitana de Monterrey.

**2019:**

La aprobación de la Ley de Movilidad y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.

Adicionalmente, existen planes estatales y metropolitanos que guían esta visión como el Plan Estatal de Desarrollo Nuevo León 2022 - 2027, Plan Municipal de Desarrollo 2021 - 2024 de del Municipio de Monterrey, Plan Municipal de Desarrollo 2021 - 2024 del Municipio de San Pedro Garza García, Plan Estratégico 2040 y el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Monterrey 2021, al igual que Normas Técnicas Estatales como la de Aceras y la de Infraestructura Ciclista.

*Si bien es necesario y urgente actualizar el marco normativo para alinearlo a las reformas más recientes, Nuevo León ya cuenta con una estructura legal robusta en materia de movilidad.*



## Características de la movilidad sostenible

El cambio que ha ocurrido en México en la última década se debe al reconocimiento del uso del automóvil como el modo de transporte priorizado desde su masificación a mediados del siglo XX. Su priorización ha estado respaldada por inversiones significativas en infraestructura y por la dedicación de grandes extensiones territoriales para su uso.

### El panorama en la Zona Metropolitana de Monterrey

En los últimos cuarenta años, la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) ha experimentado un crecimiento notable en población y extensión territorial. Tan solo **entre el 2000 y 2015, su población creció alrededor de un 34%**, mientras que la **región periférica vio un aumento del 233%** en el mismo periodo. En contraste, la población del **resto del estado disminuyó un 12%**.

El crecimiento rápido y desorganizado de la ZMM ha tenido como consecuencia el abandono y deterioro del centro de Monterrey, la expansión descontrolada en la periferia sin servicios urbanos

adecuados, una considerable segmentación social y económica y la pérdida de cobertura vegetal, entre otras. Además, la urbanización ha consumido ferozmente áreas naturales y de conservación.

La cantidad de vehículos en Nuevo León es similar al promedio nacional, aunque la tenencia de un vehículo en la vivienda varía de municipio a municipio. En la Zona Metropolitana de Monterrey, el 54% de las viviendas particulares habitadas cuenta con un automóvil o camioneta. Sin embargo, al analizar los desplazamientos hacia la escuela, solo el 39% de las y los estudiantes se trasladan en automóvil particular (INEGI, 2020).

El amplio parque vehicular, la expansión urbana y la baja oferta de transporte público u otras alternativas de movilidad han convertido a la congestión vehicular en una de las principales preocupaciones de la población. De acuerdo con la encuesta Así Vamos 2023, las personas que se mueven en transporte público tienen recorridos promedio de más de 2 horas diarias, y quienes transitan en vehículo particular, de más de una hora (CVNL, 2023).

Nuevo León ocupa el primer lugar en siniestros viales, con el 20% de los incidentes nacionales a

*La movilidad centrada en el automóvil tiene consecuencias sociales, económicas y ambientales negativas, que afectan todos los ámbitos de la vida de las personas. Por esta razón, las leyes, normas, políticas, programas y planes deberían estar orientados a reducir y eficientar el uso del auto y a promover modos más sostenibles de movilidad como el transporte público, la bicicleta y traslados a pie.*



*La ZMM posee problemas de tráfico comparativamente más agudos en comparación a la Zona Metropolitana de Guadalajara a pesar de poseer casi la misma cantidad de habitantes. En 2023, un estudio del Global Traffic Scorecard colocó a la ciudad en el noveno lugar a nivel mundial en pérdida de horas-hombre por tráfico, con 116 horas por conductor. La ZMG, registró menos de la mitad (Pishue, 2023). En medio de la crisis de movilidad más aguda de nuestro país, Monterrey necesita migrar hacia una movilidad sostenible.*

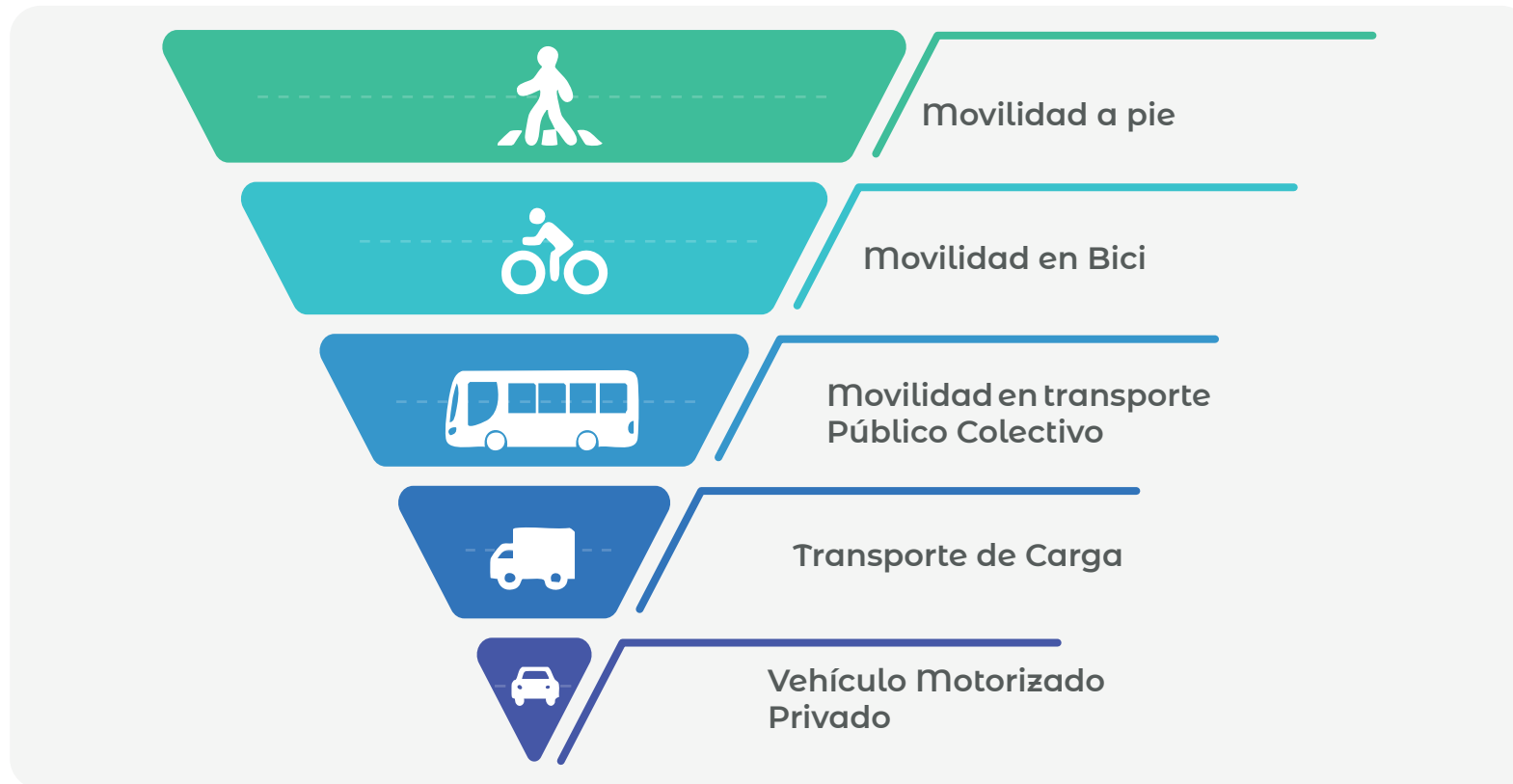
pesar de concentrar solo el 5% de la población total del país (INEGI, 2022). Cada año, más de 200 personas pierden la vida en accidentes de tránsito, y más del 45% de estos casos son atropellos (OCISEVI, 2023).

Más de la mitad del año se respira aire contaminado en la ciudad, y las partículas emitidas por los escapes de los automóviles son uno de los principales contaminantes (Cubero, 2023). Solo en 2023 se emitieron diez alertas ambientales (Animal Político, 2023), y, sin embargo, la sociedad civil ha señalado que no todos los eventos que deberían ser declarados como alerta reciben esta clasificación (Comité Ecológico Integral, 2024).

Esta serie de desafíos de movilidad que enfrenta hoy la ZMM se entrelaza con otras problemáticas que afectan la calidad de vida de los regiomontanos como la contaminación atmosférica, la crisis hídrica, la gestión de residuos, la desigualdad social, etc. Debido a lo anterior, resulta urgente apostar por una visión integral, sostenible y resiliente de la planificación urbana.

De acuerdo con el PIMUS (2019), el 46% de los traslados realizados en la ciudad de Monterrey son en transporte privado, 20% en transporte público, 19% a pie, 6% en taxis y aplicaciones, 5% en transporte de personal, 2% transporte escolar, 0.8% bicicleta y 0.8 % motocicleta. De los viajes hechos en transporte público, 80% son atendidos por servicios de transporte tradicional y el 20% restante por el transporte público estructurado, es decir, Metro, Metrobús, Ecovía y Transmetro.

Teniendo en cuenta tanto el uso de los distintos modos de transporte en la ciudad y lo establecido en la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad para el Estado de Nuevo León, es necesario hacer valer **la jerarquía de la movilidad descrita** en el artículo 5: personas peatonas, ciclistas, usuarias del transporte público y usuarias de vehículos privados particulares. Esta debe reflejarse no solo en la priorización de proyectos para cada tipo de movilidad, sino también en el presupuesto asignado.



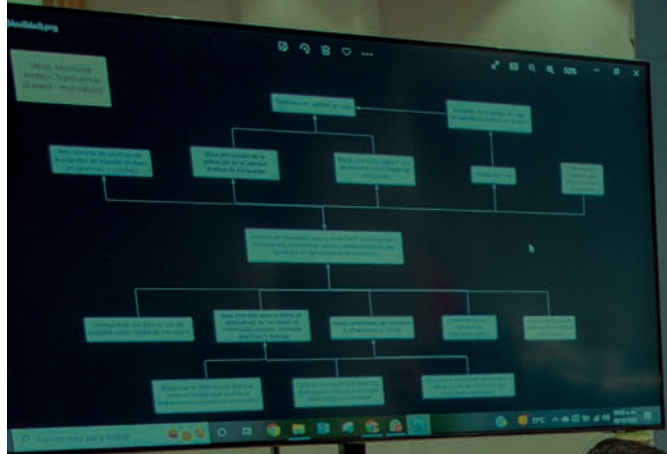
El reto más importante es brindar **transporte público de calidad, seguro, cómodo y eficiente**. Por consiguiente, además de considerar la jerarquía descrita, el primer paso hacia una movilidad sostenible en la ZMM es reestructurar las rutas de autobuses.

Lo anterior debe integrarse a un sistema de movilidad metropolitana que incluya Metro, Transmetro, Ecovía, Sistema de Bicicletas Públicas, etc. De esa manera, la infraestructura y las opciones de transporte público se presentarán a las personas habitantes de la ZMM como opciones viables para moverse de manera eficiente y reducir el uso de vehículos privados.

La situación actual de movilidad en nuestras ciudades es el resultado de varias décadas de desarrollo, y el tránsito hacia una movilidad sostenible presenta importantes dificultades.

Las experiencias de movilidad varían significativamente según el medio de transporte utilizado, la distancia, el origen y destino de sus viajes, si realizan tareas de cuidados, si cuentan con una discapacidad, por mencionar algunas.

Ante esta diversidad de perspectivas, la participación y representación de todas las personas impactadas por este tipo de proyectos son fundamentales para su éxito.



8.  
pú

problema  
30 MINUTOS



# Insertar la participación en los proyectos de movilidad

La movilidad y la participación son derechos fundamentales y, también, temas relevantes para la discusión pública de alta relevancia en torno al desarrollo sostenible de las ciudades. Sin embargo, es común que los proyectos relacionados a la movilidad no involucren la participación de las personas, lo cual ha provocado desconfianza y ha comprometido la sostenibilidad de iniciativas de alto impacto.

Cuando los proyectos de movilidad incluyen algún nivel de participación en el proceso, las personas tienen la oportunidad de **ser escuchadas**, de apropiarse de los proyectos y construir soluciones que se ajusten a la realidad del problema y a los recursos de las dependencias gubernamentales.

Por esta razón, deben implementarse **procesos participativos** que incorporen las perspectivas y experiencias de las personas interesadas en la discusión, decisión, realización y seguimiento

de este tipo de proyectos. De esta manera, será posible formar lazos de cooperación para el entendimiento de las necesidades y retos públicos, para así cocrear **una ciudad para todas las personas**. En ese sentido, Nuevo León necesita adoptar procesos y estrategias de participación adecuados y pertinentes a su contexto.

Recientemente, en Nuevo León, se han facilitado espacios de participación que reúnen a instituciones gubernamentales involucradas en proyectos de movilidad, a la sociedad civil y a personas ciudadanas expertas e interesadas en el tema. Si bien, el crecimiento de tales espacios en la Zona Metropolitana de Monterrey ha sido gradual en los últimos años, estos ejercicios cocreativos y colaborativos han permitido compartir conocimientos, experiencias y propuestas sobre las problemáticas existentes, así como facilitar la incidencia de la población en proyectos de movilidad en nuestro estado.



*Contar con estrategias y procesos participativos en proyectos de movilidad es fundamental para que las ciudades avancen hacia el desarrollo sostenible.*



## Antecedentes

### Antecedentes de la participación en proyectos de movilidad en Nuevo León

Los mecanismos formales de participación, como la consulta pública o los referendums, han sido utilizados principalmente en Nuevo León para cumplir con requisitos legales más que para integrar las opiniones de las y los habitantes del estado en la toma de decisiones. Este enfoque limitado ha llevado a un distanciamiento entre las decisiones gubernamentales y las necesidades reales de la población. Pese a ello, la participación pública en proyectos de movilidad ha experimentado una evolución notable en los últimos años.

En respuesta a la creciente demanda social, la sociedad civil ha impulsado una serie de iniciativas que han ido moldeando un nuevo panorama de la movilidad en el estado. Ejemplos destacados incluyen la integración de la ciudadanía y personas expertas en la elaboración de un reglamento de tránsito homologado; el Biciplan, una propuesta integral del gobierno del estado en conjunto con la sociedad civil para el fomento del ciclismo urbano, y la propuesta de Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León.

Además, se han integrado consejos consultivos a diversos organismos públicos, lo que permite que la población de la ZMM influya en decisiones clave. Por mencionar otro tipo de iniciativas, también se han llevado a cabo intervenciones del espacio público etiquetadas como urbanismo táctico, a través de las cuales la comunidad reimagina y reconfigura temporalmente espacios públicos para adaptarlos a sus necesidades y preferencias.

## Un cambio de paradigma

Los gobiernos locales han experimentado recientemente un cambio importante en su postura respecto a la participación pública, y **ahora buscan integrarla en todos los niveles de sus proyectos.**

Lo anterior ha dado lugar a procesos más complejos de involucramiento de la población, que van desde la cocreación completa de proyectos hasta el codiseño de iniciativas. Un ejemplo de esta nueva postura son los programas como el presupuesto participativo, en el cual la ciudadanía decide directamente en qué proyectos se invertirá un porcentaje de los recursos públicos de los municipios.

En ese sentido, el nuevo paradigma se pone de manifiesto en la inclusión de la participación pública a nivel de secretarías, como es el caso de la creación de la Secretaría de Participación Ciudadana de Nuevo León. Esta ha marcado un hito importante puesto que estableció una instancia

formal dedicada a fomentar y regular la participación en el estado. Municipios como San Pedro Garza García y Monterrey cuentan también con secretarías propias que incorporan procesos de participación en las políticas locales.

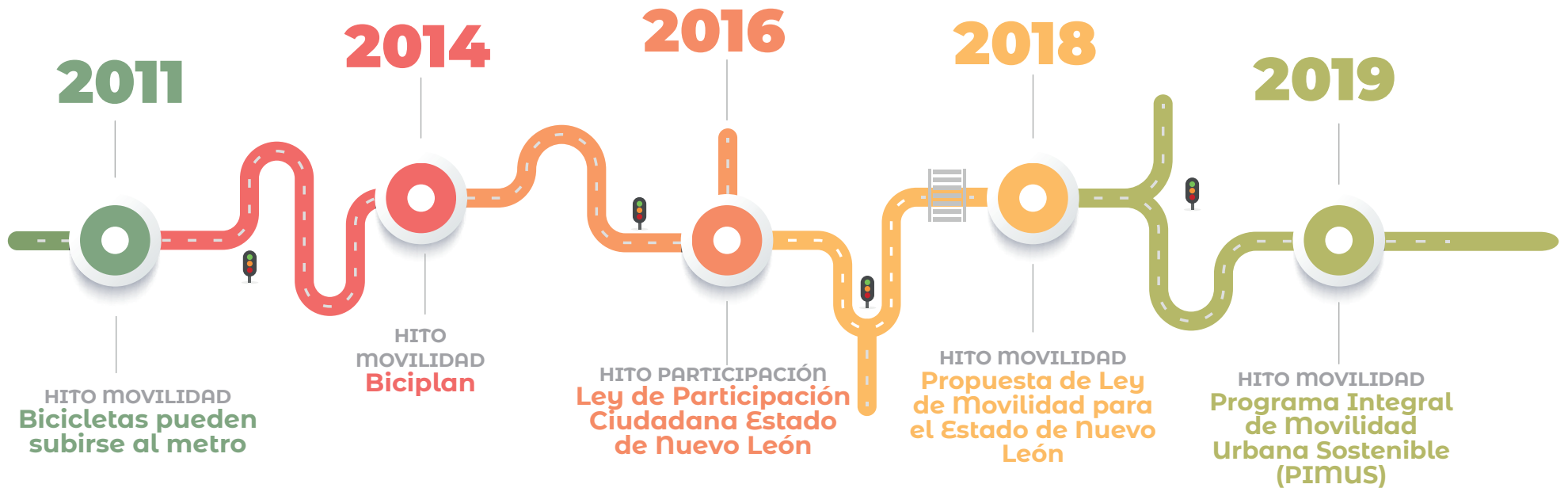
Este nuevo enfoque no solo tiene como propósito mejorar la efectividad de proyectos públicos, ya sean de movilidad o de cualquier otro tipo, sino también fortalecer la confianza y colaboración entre el gobierno y la sociedad. Además, se rige bajo la idea de que los proyectos son adoptados más fácilmente por la comunidad cuando los perciben como propios, y los mecanismos de participación son herramientas clave para lograrlo.

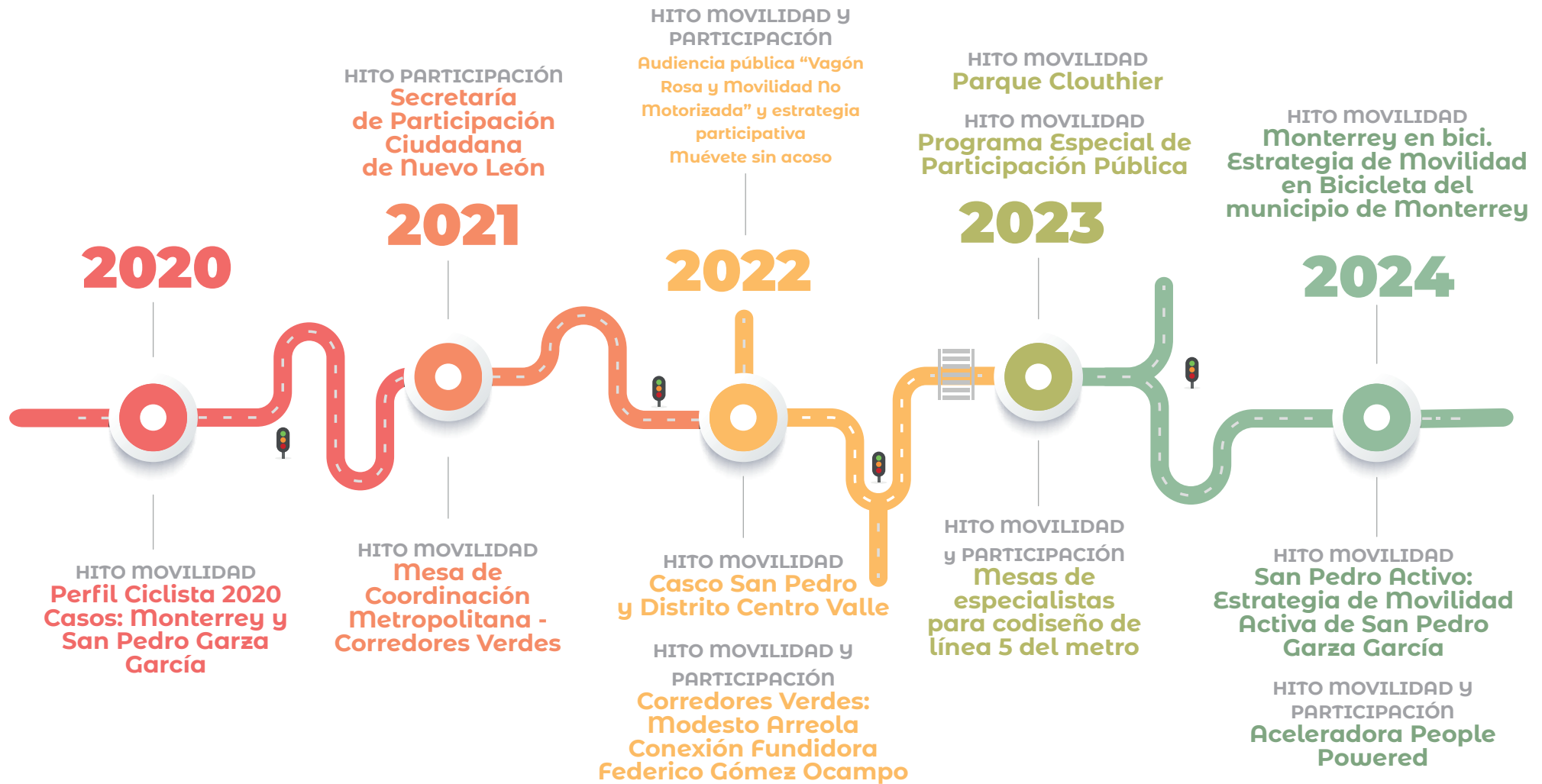
A continuación, se presenta un breve recuento cronológico de los hitos más destacados en participación y movilidad en Nuevo León durante los últimos 14 años, los cuales han integrado la participación pública y han marcado pauta en el desarrollo del Gobierno Abierto en el estado y sus municipios:



*Este resumen de hitos revela que la participación pública en proyectos de movilidad lleva más de una década evolucionando y fortaleciéndose. El reto radica en el cómo: **¿Cómo integramos la participación en proyectos de movilidad y con***

***qué metodología? A fin de ofrecer una ruta práctica para hacerlo, este manual describe una metodología ideal para integrar la participación pública de manera formal en los proyectos de movilidad.***





## HITOS HISTÓRICOS A DETALLE



### HITO MOVILIDAD

**Pueblo Bicicletero**, gestionó con el gobierno para que las y los usuarios que se desplazan en bicicleta puedan viajar con ella en el Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey.



### HITO MOVILIDAD

#### **Biciplan**

Impulsado, coordinado y realizado por el Gobierno del Estado de Nuevo León (GENL), en colaboración con la Secretaría Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) y el Banco Mundial (BM) donde participaron activistas, expertos, ciudadanía y se generaron mecanismos de consulta ciudadana.



### HITO PARTICIPACIÓN

#### **Ley de Participación Ciudadana Estado de Nuevo León**

Ley de orden e interés público y de observancia general en materia de participación y organización ciudadana en el Estado de Nuevo León.



### HITO MOVILIDAD

#### **Propuesta de Ley**

14 organizaciones e instituciones de la sociedad civil se sumaron para hacer una propuesta de Ley al H. Congreso del Estado



### HITO MOVILIDAD

#### **Programa Integral de Movilidad**

Se integró el PIMUS por medio de un proceso de participación ciudadana especializada con expertos



### HITO MOVILIDAD

#### **Perfil Ciclista 2020**

En el contexto del COVID-19, Monterrey y San Pedro Garza García, a través del IMPLAN MTY y el IMPLAN SPGG, llevaron a cabo su primer Estudio de Perfil Ciclista.



### HITO MOVILIDAD

#### **Mesa de Cordinación**

Mesa técnica de movilidad no motorizada de los municipios de Monterrey, Guadalupe, San Nicolás de los Garza y San Pedro Garza García para planear intervenciones de infraestructura peatonal/ciclista y homologar criterios de diseño para calles a intervenir.



**HITO PARTICIPACIÓN**  
**Secretaría de Participación Ciudadana**

Se crea la primera Secretaría de Participación Ciudadana del Estado de Nuevo León, encargada de desarrollar mecanismos de intervención y participación en las decisiones públicas.



**HITO MOVILIDAD Y PARTICIPACIÓN**  
**Audiencia pública “Vagón Rosa y Movilidad No Motorizada”**

Secretaría de Participación Ciudadana convocó a la Secretaría de las Mujeres, al Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, a la Fiscalía Especializada en Femicidios y a la Secretaría de Seguridad Pública a una audiencia en la que se discutieron temas relativos al Vagón Rosa y la movilidad no motorizada. A partir de esta, se estableció como objetivo la elaboración de un protocolo de atención al acoso sexual en el metro.



**HITO MOVILIDAD**  
**Casco San Pedro y Distrito Centro Valle**

El gobierno de San Pedro inició trabajos de transformación en dos polígonos urbanos estratégicos del municipio, codiseñados por la ciudadanía y autoridades.



**HITO MOVILIDAD Y PARTICIPACIÓN**  
**Corredores Verdes:**

Acercamiento ciudadano y elementos de codiseño para los corredores verdes en el centro de Monterrey.



**HITO MOVILIDAD**  
**Parque Clouthier**

Codiseño del parque Clouthier en San Pedro, que luego se convirtió en uno de los corredores verdes.



**HITO MOVILIDAD**  
**Programa especial de participación**

En él se establecen los objetivos, estrategias y líneas de acción para que la Administración Pública Estatal de Nuevo León pueda garantizar bienes, servicios y espacios para la participación individual y colectiva.



**HITO MOVILIDAD Y PARTICIPACIÓN**  
**Mesas de especialistas**

La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana con apoyo de la Secretaría de Participación Ciudadana, convocó y facilitó un taller informativo y participativo para recibir retroalimentación de especialistas al proyecto propuesto para la Línea 5 del Metro



**HITO MOVILIDAD**  
**Monterrey en bici**

La Estrategia de Movilidad en Bicicleta del Municipio Monterrey 2023 - 2039 (MTY en Bici) establece criterios y acciones para hacer de la ciudad un lugar más sostenible, segura y accesible para viajar en bicicleta y otros medios de transporte no motorizados.



**HITO MOVILIDAD**  
**San Pedro Activo**

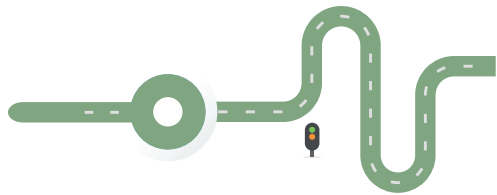
Primera estrategia oficial de su tipo en la historia del municipio. Tiene como objetivo que las personas prefieran modos más activos y sustentables de desplazamiento, desde 2024 al 2033.



**HITO MOVILIDAD Y PARTICIPACIÓN**  
**Aceleradora People Powered**

Para cumplir con el compromiso de movilidad de la Coalición Nuevo León se desarrolla el Manual de participación pública para proyectos de movilidad.

## Proceso de un proyecto de movilidad en Nuevo León



*La participación puede ocurrir en cualquier categoría (planes, programas, proyectos) y desarrollarse por cualquier sector (público, privado, social), para efectos de esta manual, el enfoque se hará en los proyectos de movilidad, en particular aquellos que involucran el diseño de infraestructura liderados por los gobiernos locales.*

La movilidad y los proyectos relacionados con ella se desarrollan principalmente en el espacio público. Por esta razón, los actores clave en la infraestructura de movilidad en Nuevo León son el gobierno del estado y los municipios.

Los proyectos y acciones de la administración pública que se llevarán a cabo durante el sexenio se enmarcan dentro del Plan Estatal de Desarrollo (PED) y de leyes específicas que atienden las problemáticas de interés público en el estado. Aún si existen leyes que rigen el desarrollo urbano y la movilidad y presentan instrumentos de planeación, no siempre se encuentran actualizados y alineados entre sí.

A partir de lo anterior, se proponen proyectos de menor escala para fortalecer las metas y líneas de acción establecidas por el Estado. El caso de los Corredores Verdes Metropolitanos, una iniciativa para incentivar la movilidad activa, es un ejemplo que responde a la ley de movilidad local.

En cuanto a los planes no contemplados en el PED, las diferentes áreas de la administración hacen uso de diagnósticos, estudios y experiencia para desarrollar proyectos. Estos generalmente se ponen en marcha en **tres grandes etapas: desarrollo de la propuesta, diseño del proyecto y ejecución** (véase figura 2).

En la primera etapa, se tiene una idea base de lo que se quiere hacer. Ya en el diseño del proyecto se plantea una propuesta específica con costos y cotizaciones. Esta fase es idónea para recibir retroalimentación de la población, puesto que aún es posible realizar ajustes respecto a las necesidades específicas de las personas implicadas.

Cuando los proyectos no se desarrollan al interior de la dependencia, pueden establecerse Términos de Referencia (TDR) para su contratación como obra o servicio. Los TDR detallan a profundidad los requerimientos del proyecto, y para desarrollarlos es necesario contar con una propuesta específica.

En la etapa final de ejecución requiere de comunicar los efectos y alcances del proyecto; sin embargo, no es la mejor etapa para hacer ajustes ya que este ya cuenta con un presupuesto asignado y un diseño finalizado.

Ante los requisitos de proyectos orientados a la reducción de la vulnerabilidad y de estudios de movilidad para nuevos desarrollos, el sector privado, particularmente del ámbito del desarrollo inmobiliario, desempeña un papel cada vez más importante en su diseño y ejecución. Así mismo, las universidades y otros centros escolares se han involucrado en la movilidad en sus entornos.

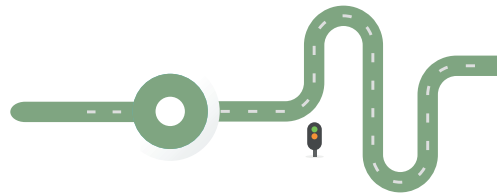
Si bien la participación puede ocurrir en cualquier categoría (planes, programas, proyectos) y desarrollarse por cualquier sector (público, privado, social), para efectos de esta manual, el enfoque se hará en los proyectos de movilidad, en particular aquellos que involucran el diseño de infraestructura liderados por los gobiernos locales.

En el siguiente diagrama se presentan los pasos generales que suelen seguirse en el desarrollo de un proyecto de infraestructura de movilidad desarrollado por un gobierno municipal o estatal.



## Del problema público a la participación: posibles caminos para integrar mecanismos de participación en proyectos de movilidad

Antes de definir cómo debes integrar la participación en un proyecto, es imprescindible que tengas en cuenta algunas situaciones relacionadas con la identificación del problema público que se busca atender, en este caso vinculado con la movilidad.



*“Una de las mayores dificultades en la definición y solución de problemas públicos es que la definición construida por el gobierno difiere de la que tienen los afectados e interesados”.*

*Luis Aguilar Villanueva,  
Problemas públicos y agenda  
de gobierno, 1993.*

Gómez y Mayorga (2021) explican que la complejidad al identificar el problema surge del hecho de que puede ser concebido desde la perspectiva de la población objetivo, de los diseñadores de la política, o bien desde ambas posturas. Tomar una de las tres aproximaciones implica diferencias significativas en los resultados, puesto que si no se logran integrar las visiones y necesidades de todos los actores, difícilmente se solucionará el problema de forma efectiva para todas las partes involucradas.

Es común que la postura del gobierno sobre la construcción del problema público predomine en muchas ocasiones. Esto no descarta la posibilidad de que esté bien justificada y que de verdad atienda los problemas de la población. Tampoco quiere decir que, con ciertos mecanismos como encuestas, análisis de datos de reportes ciudadanos o quejas ciudadanas en medios de comunicación, las necesidades de la población sí hayan contribuido a construir el problema público.

El reto está en comprender que muchos proyectos reflejan la visión y el enfoque de cada una de las administraciones en turno, y que existen proyectos que ya están lo suficientemente maduros para tener proyectos conceptuales arquitectónicos de cómo debería verse la solución. Esto es particularmente común en proyectos de movilidad. En este sentido, y dado que esta guía está enfocada en la etapa de diseño de proyectos de movilidad y en la integración de la participación en este momento del proceso, podemos identificar dos posibilidades:



Como se muestra en la Figura 3, entre las tres posibilidades de identificar un problema público, la ideal es aquella que integra la colaboración entre la comunidad y el gobierno. En contraste, la más ineficiente es la que parte solo desde la ciudadanía, pues involucra más pasos y posibles obstáculos. El enfoque que prioriza la postura del gobierno es el que obtiene resultados más complicados y enredados. Por eso, aunque es posible que el gobierno ya tenga un plan o proyecto preliminar para abordar un problema público, en el paso de Creación de proyecto conceptual sin participación de la ciudadanía se presentan dos

opciones: continuar sin participación o integrar a la población en el diseño final de la solución, siendo esta última la ideal.

Dicho esto, el manual permite a las personas tomadoras de decisiones incorporar procesos de participación en proyectos de movilidad, ya sea desde la conceptualización del problema público y la identificación de necesidades o, en su defecto, desde la etapa de diseño, aún si, como hemos mencionado antes, no es lo más adecuado.



## Criterios para la inclusión en la participación en proyectos de movilidad en Nuevo León

Para lograr una movilidad justa y equitativa en Nuevo León, acorde a lo consagrado en la Constitución Política de nuestro estado, resulta crucial identificar los criterios mínimos de inclusión que garanticen que todas las personas, **particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad con base en la jerarquía de la movilidad**, tengan voz y aporten en el desarrollo de los proyectos e iniciativas.

A través de procesos participativos con especialistas, se han identificado **tres pilares fundamentales que deben guiar cualquier esfuerzo de inclusión: perspectiva de edad, género e inclusión social; accesibilidad y diseño universal y participación activa y equitativa**. Estos pilares son transversales y deben ser integrados en todas las etapas y prácticas de cualquier proyecto de movilidad.

*“Todas las personas tienen derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad”.*

*Artículo 49, Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, última reforma en 2023.*

1

## Perspectiva de edad, género e inclusión social:

Subrayar la importancia de integrar las necesidades de todas las personas, y reconocer que pueden ser diferentes de acuerdo a su contexto. El género, la situación socioeconómica, la edad o cualquier otra condición no deben limitar su participación.

### Acciones clave:

- Garantizar la participación equitativa de grupos en situación de vulnerabilidad en todas las etapas del proceso, y realizar los ajustes razonables necesarios (como intérpretes en Lengua de Señas Mexicanas, traductores de lenguas indígenas, descripciones detalladas y de lectura fácil).
- Incluir actividades dinámicas para identificar necesidades y fomentar la confianza durante la cocreación o el codiseño.
- Adoptar una metodología que facilite la participación de las infancias en los proyectos.

2

## Accesibilidad y diseño universal:

- Adaptar los espacios de participación para eliminar cualquier obstáculo físico y, así, garantizar que los proyectos sean accesibles para todas las personas. Esto implica tomar en cuenta a quienes, permanente o momentáneamente, están en condición de discapacidad o movilidad reducida, para que puedan trasladarse y retroalimentar el diseño del proyecto.

### Acciones clave:

- Adecuar los talleres con estándares de accesibilidad e inclusión para recopilar información que enriquezca al proyecto y contemple las necesidades de todas las personas.
- Diseñar espacios con herramientas de equidad que permitan una participación efectiva, especialmente para personas con discapacidad.
- Integrar métodos de participación virtual (con los ajustes necesarios como intérprete de Lengua de Señas Mexicana, subtítulos, audiodescripción de imágenes, etc.) tanto para personas con discapacidad como para personas que no puedan asistir presencialmente.

3

## Participación activa y equitativa:

- Asegurar que todos los grupos, especialmente los que están en situación de vulnerabilidad, estén representados y tengan la oportunidad de ser escuchados y de contribuir en la toma de decisiones. Para ello, los horarios y lugares elegidos para las reuniones deben posibilitar la participación de una diversidad de personas.

### Acciones clave:

- Ampliar y comunicar de manera efectiva los mecanismos de participación para que más personas, incluidos los grupos en situación de vulnerabilidad, puedan involucrarse.
- Establecer procesos de atención ciudadana (y sus respectivas herramientas de equidad) para recopilar inquietudes y problemáticas durante los momentos de participación.
- Asegurar la continuidad de las sesiones de participación vecinal para no desmotivar a la comunidad.
- Crear y distribuir preguntas frecuentes accesibles para que las personas tengan acceso claro y preciso a la información relevante.
- Reconocer barreras de tiempo y accesibilidad y, conforme a ello, definir horarios y lugares accesibles para una diversidad de personas.



¿Cómo formulamos el compromiso?

¿Cómo formulamos el compromiso a partir de las etapas previas.

¿Cómo formulamos el compromiso en un árbol de solución para el problema

¿Cómo formulamos el compromiso que señale el resultado y

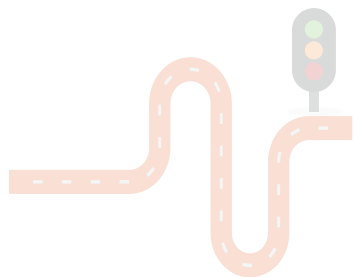
# Generar la estrategia de participación

Con el propósito de profesionalizar a las personas servidoras públicas del Gobierno del Estado de Nuevo León en materia de participación pública, la Secretaría de Participación Ciudadana elaboró la **Guía de 10 pasos para el diseño de estrategias participativas**. Este documento ofrece herramientas prácticas para activar la participación de las personas en la creación de programas, proyectos, políticas públicas o instrumentos normativos.

La información de tal guía se explica con mayor detalle en el documento Estrategias Participativas:

Manual de Diseño, que permite una comprensión más profunda de la participación pública y de cómo desarrollarla desde el sector público. Te recomendamos la lectura de ambos textos para ampliar tus conocimientos sobre este tema.

Con base en el contenido de la **Guía de 10 pasos y el Manual de Diseño**, presentamos a continuación los pasos para construir la estrategia participativa adecuada en la etapa de diseño del proyecto de movilidad:



*Una estrategia participativa se refiere a un conjunto de actividades que buscan involucrar a las personas de distintos sectores de la sociedad en las diferentes etapas de planificación y ejecución de proyectos, programas, iniciativas o políticas públicas, con el fin de fortalecerlos*

*(Naser et al., 2021).*

# 10

## pasos para diseñar una estrategia participativa

Recuperar la autonomía

GESTIÓN DE LA VELOCIDAD

CULTURA DE MOVILIDAD PARA CIUDADANOS Y EMPRESAS

Desarrollo de Sensibilidad y Competencia

Diseño vial que sea pacífica

LA VIDA al centro. con todas las intersecciones y realidades

Sostenibilidad

Infraestructuras y Sistemas

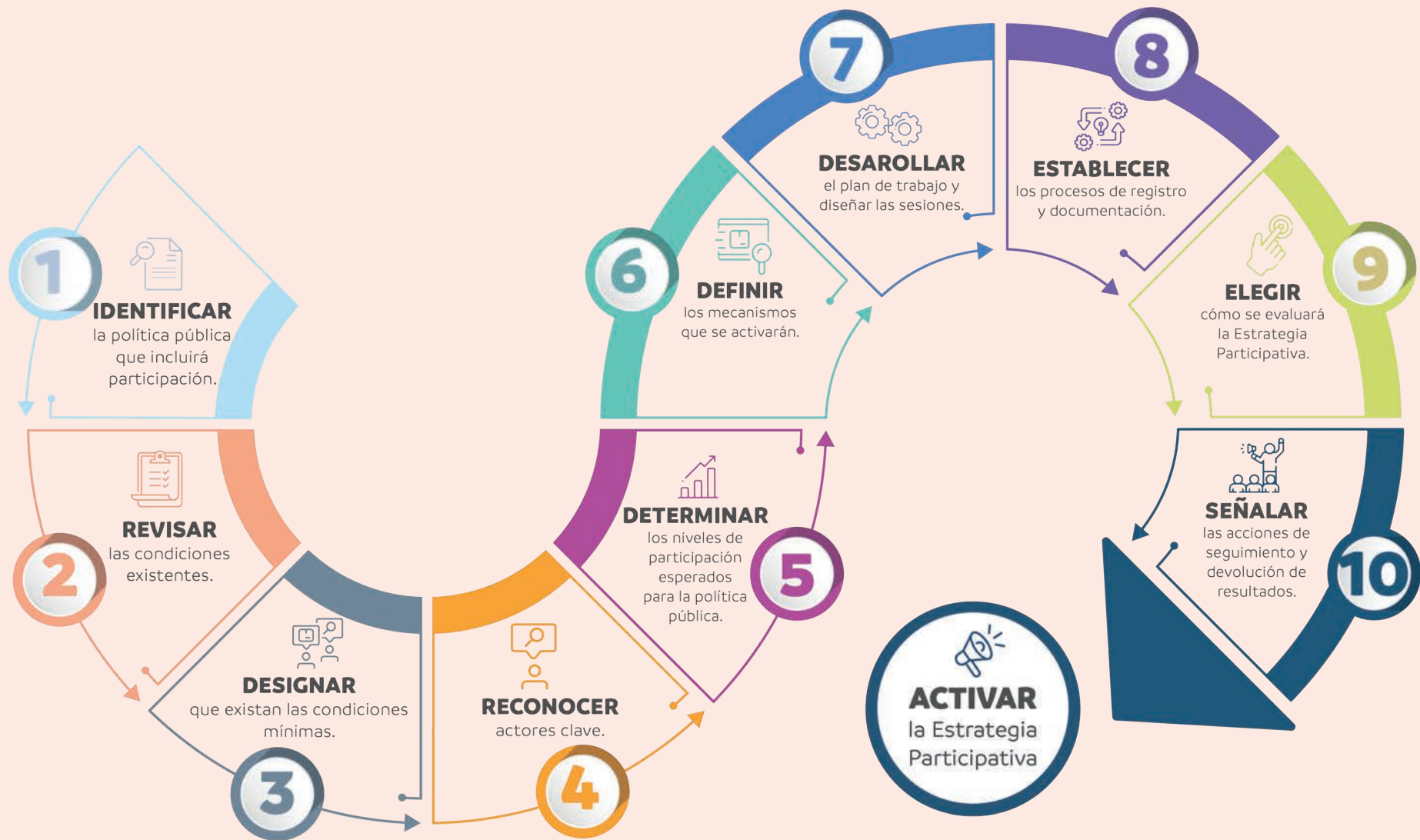
Infraestructura "Trampas"

Conectividad

TP inaccesible

Inconectividad Transporte Público.

Estaciones de última milla.



# 1

## Identificar el proyecto de movilidad para el que se diseñará la estrategia de participación

Es indispensable que tu equipo cuente con toda la información del proyecto y conozca los datos más relevantes antes de plantear cualquier estrategia participativa. Esto te permitirá definir su propósito y enriquecer el ejercicio.

**Podría ser útil recurrir a una lista de verificación como esta:**

Elementos a considerar	Revisión
Nombre del proyecto donde se desea incluir la participación	✓
Problema público que busca atender	✓
Objetivo que persigue el proyecto	✓
Población a la que busca impactar/beneficiar	✓
Espacios que serán intervenidos por las obras	✓
Temporalidad del proyecto	✓
Normativa y documentación aplicable al proyecto de movilidad	✓
Información relevante como estadística, diagnósticos o investigaciones	✓



## En la práctica...

### Caso de estudio: Proyecto de Corredor Verde - Federico Gómez (Monterrey)

**Nombre del proyecto:**

Proyecto de Corredor Verde - Federico Gómez

**Problema público que busca atender:**

Priorización del espacio hacia el vehículo automotor

**El objetivo que persigue:**

Generar una calle completa donde todas las personas usuarias sean consideradas

**La población a la que busca impactar/beneficiar:**

Peatones, así como vecinas y vecinos aledañas a la obra

**El o los espacios que serán intervenidos por las obras:**

Banquetas y calles

**La temporalidad del proyecto:**

18 meses

**La normativa y documentación aplicable al proyecto de movilidad:**

- La Norma Técnica Estatal de Aceras de Nuevo León
- La Norma Técnica Estatal de Infraestructura Ciclista

**Información relevante como estadística, diagnósticos o investigaciones:**

Se presentó un diagnóstico de la ciudad, en donde se compartió la situación actual y los desafíos que enfrenta la ciudad en relación al cambio climático e infraestructura para las personas peatonas.



## Toma en cuenta

*Algunos municipios cuentan con proyectos, por eso, te recomendamos empezar con estos proyectos para no partir de cero.*

# 2

## Revisar que existan las condiciones mínimas

El segundo paso es tener en claro si existe la posibilidad de implementar la estrategia. Por tal motivo, tú y todas las personas involucradas en la creación de proyectos deberán analizar si cuentan con los siguientes elementos o instrumentos:

Elementos a considerar	Descripción	Revisión
<b>Voluntad política</b>	La voluntad de las personas responsables de tomar las decisiones y de los equipos operativos. En caso de no contar con ella, pueden plantearse estrategias para avanzar en el proyecto.	
<b>Recursos existentes</b>	Disponibilidad de los recursos materiales y humanos disponibles. Siempre es importante conocerlos para hacer un uso más eficiente y una planeación más consciente.	
<b>Información pública</b>	Que la información sea suficiente, actualizada y relevante. Esta debe ser publicada con anticipación a los procesos de participación, pues permite a las personas estar informadas y preparadas.	
<b>Presupuesto disponible para la estrategia de participación</b>	Considerar si hay presupuesto, y cuánto está disponible, por un lado, para tener claridad sobre los alcances y metodologías que se implementarán y, por el otro, para evitar que las personas participantes tengan expectativas irreales. La falta de presupuesto no debe ser motivo para no llevar a cabo el proceso; en su lugar, deben buscarse alternativas viables.	



## En la práctica...

### Caso de estudio: Proyecto de Corredor Verde - Federico Gómez (Monterrey)

#### Voluntad política:

El municipio de Monterrey y el gobierno del estado tenían particular interés en la intervención de esta calle, pues se construía a la par el corredor verde Puente Verde, que conectaba el Parque España con el Parque Fundidora. El proyecto Federico Gómez uniría al Parque España con la colonia vecina.

#### Recursos existentes:

Varias instituciones del municipio estuvieron involucradas, dado que algunos proyectos de corredores verdes se integraron al ejercicio del Plan de Acción Local de Gobierno Abierto 2022-2024 de Nuevo León, donde colaboraron el municipio de San Pedro, el municipio de Monterrey, el gobierno del estado, INFONL y sociedad civil coordinada por Cómo Vamos Nuevo León.

#### Información pública:

Se compartieron planos, renders y cronogramas de trabajo a través de una carpeta compartida en línea a la sociedad civil, así como a otras instituciones de gobierno.

Se socializaron los planos con vecinas y vecinos como parte de un ejercicio informativo de los proyectos.

#### Mapeo de actores:

- Gobierno estatal
- Gobierno municipal
- Sociedad civil
- Consejo infantil
- Vecinas y vecinos de la zona
- Personas usuarias de la calle a intervenir

#### Presupuesto disponible:

Existió un presupuesto destinado a corredores verdes, el municipio y el estado pusieron recursos económicos para el financiamiento de las obras.

# 3

## Designar al equipo responsable

Para llevar a la práctica una estrategia participativa, debes constituir un equipo especializado que se encargue de planificar, coordinar y operar la estrategia participativa en el proyecto.

Es recomendable que las personas de esta área tengan experiencia en espacios de participación y estén sensibilizadas en temas de movilidad activa.

Lo anterior con el objetivo de promover este tipo de movilidad y priorizar al momento de tomar decisiones.

Si el proyecto no cuenta con un equipo de participación, es posible solicitar el apoyo de la

Secretaría de Participación Ciudadana o a la unidad administrativa responsable de los mecanismos e instrumentos de participación ciudadana.

El equipo responsable de la estrategia participativa deberá estar presente desde la activación hasta la finalización del proceso participativo, ya que será responsable de documentar y sistematizar los resultados de la estrategia.

A continuación, presentamos elementos clave a considerar que permitirán al equipo responsable coordinar la participación y colaboración de las distintas partes involucradas:



Elementos a considerar	Descripción	Revisión
<b>Identificación de las etapas del proyecto a implementar</b>	Si bien en todas las etapas es posible la participación pública, para una mejor incidencia es mejor definir en qué etapas es más viable e importante que se incluya la participación de las personas.	
<b>Identificar las áreas participantes y los alcances de cada institución</b>	Conocer qué áreas dentro del gobierno implementador influyen e intervienen en el proyecto a realizar y cuáles serán las responsabilidades de cada uno.	
<b>Sostener reunión con los puntos de contacto de las áreas involucradas</b>	Reunirse periódicamente para llegar a acuerdos y compromisos y definir alcances para hacer más claro y transparente el proceso.	
<b>Definir enlaces para las distintas etapas del proyecto</b>	Tener claro los canales de comunicación, las personas responsables de cada área participante y los detalles de cada etapa del proyecto.	

Los nombres de las dependencias e instituciones de gobierno pueden cambiar con cada nueva administración. Por lo tanto, debes verificar cuáles áreas tienen funciones, atribuciones y responsabilidades que puedan impactar o beneficiar al proyecto directamente.

Además, es fundamental que consideres a aquellas que podrían participar indirectamente en el proyecto. Por ejemplo: la Secretaría de Finanzas o la Secretaría de Administración pueden no estar involucradas en el diseño o construcción de la obra, pero pueden incidir en el presupuesto y los recursos asignados para el proyecto.



## En la práctica...

### Caso de estudio: Proyecto de Corredor Verde - Federico Gómez (Monterrey)

#### Identificación de las etapas del proyecto a implementar:

- Conceptualización de trazos
- Primera socialización
- Diseño
- Segunda socialización
- Revisión
- Implementación

#### Identificar las áreas participantes y los alcances de cada institución:

- IMPLANC
- Secretaría de Participación Ciudadana
- Secretaría de Infraestructura Sostenible
- Secretaría de Desarrollo Sostenible.
- Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana
- Secretaría de Servicios Públicos

#### Sostener reunión con los puntos de contacto de las áreas involucradas:

A partir de la Mesa Metropolitana, Monterrey lleva el concepto de corredores verdes, donde el Instituto Municipal de Planeación y Gestión Urbana de San Pedro llevó el liderazgo. Posteriormente, reúne a las otras instituciones del municipio después de la conceptualización del proyecto.

#### Definir enlaces para las distintas etapas y/o temáticas del proyecto:

- IMPLANC - Coordinación de movilidad sostenible y espacio público
- Secretaria de Innovación y Gobierno Abierto - Dirección de participación ciudadana
- Secretaria de Desarrollo Sostenible - Dirección general de movilidad y espacio público
- Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana - Dirección de movilidad
- Secretaría de Servicios Públicos Coordinación de luminarias



Al definirse la implementación del Corredor Verde - Federico Gómez, las diversas dependencias encargadas del diseño e implementación del proyecto iniciaron un proceso de coordinación. Resultado de la experiencia de la socialización del Corredor Verde de Modesto Arreola, se detectó la importancia de incluir mayor participación en la etapa de socialización. Por ello se buscó integrar a las Coordinaciones de Proyectos Estratégicos y Juntas Vecinales, así como la de Gobierno Abierto de la Dirección de Participación Ciudadana para las etapas de socialización y diseño del proyecto.

Una vez que inició la etapa de implementación, la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Juntas Vecinales continuó dando el acompañamiento por medio de recorridos de obra con las dependencias implementadoras y personas habitantes de la zona.



### Toma en cuenta

*En caso de no tener claridad sobre la participación de alguna dependencia o institución en el proceso, revisa los Reglamentos Municipales para consultar facultades y atribuciones. Así mismo, identifica algunas institución que pudiera tener un espacio de participación dentro del proceso como resultado de algún otro proyecto que se esté implementando en la zona.*

*Una vez que definas los enlaces de cada institución, establece las reglas de trabajo del grupo con el objetivo de contar con una mejor coordinación entre todas las dependencias involucradas.*

# 4

## Identificar a las instituciones clave

Esta etapa se enfoca en que reconozcas y analices a las instituciones públicas, personas, grupos u organizaciones de la sociedad civil, personas académicas o del sector privado con interés en contribuir en el proyecto. Esto con el propósito de contemplar herramientas que faciliten la colaboración entre dependencias gubernamentales y sectores interesados.

¿Qué es un actor clave?	¿Por qué se necesita identificarlos?	¿Cuál es el objetivo de sumarles?
<p><b>Persona, grupo, institución u organización cuya intervención en las distintas etapas del proceso son cruciales para la implementación</b></p>	<p>Porque así se pueden crear alianzas estratégicas para contemplar las necesidades y expectativas de todas las personas.</p>	<p>Contar con espacios cocreativos en donde todas las personas puedan compartir la visión y alcance del proyecto.</p>

### ¿Quiénes son los actores clave?

#### Gobierno

- Secretarías y direcciones implementadoras de los proyectos *(del área de ejecución de obras)*
- Secretarías y direcciones supervisoras de los proyectos *(del área de diseño)*  
**Ejemplo: Dependencias municipales de planeación urbana Dependencias municipales ejecutoras de obra**
- Secretarías y direcciones supervisoras de los proyectos *(del área de diseño)*  
**Ejemplo: Dependencias municipales de planeación urbana Dependencias municipales ejecutoras de obra**

#### Ciudadanía

- Juntas vecinales de las áreas cercanas a la obra a realizarse
- Organizaciones de la sociedad civil interesadas en el problema público a atender
- Asociaciones civiles y colectivos
- Vecinas y vecinos
- Escuelas, instituciones de educación y universidades
- Empresas y negocios cercanos a la obra
- Personas peatonas y ciclistas del área

Elementos	Revisión
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Quiénes habitan la zona del proyecto que será ejecutado? ¿Existen juntas vecinales en la zona?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cuáles actores gubernamentales son tomadores de decisión en el proyecto?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cuáles son las necesidades e intereses de cada actor participante en este proyecto?</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cuál es el rol de los actores gubernamentales en este proyecto (implementador, supervisor o soporte)?</li> </ul>	



### En la práctica...

#### Caso de estudio: Sesiones de cocreación para el Corredor Verde Federico Gómez

Durante la etapa de socialización del Corredor Verde de Federico Gómez, la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Juntas Vecinales de la Dirección de Participación Ciudadana identificó las juntas vecinales en la zona del proyecto como una de las primeras actividades realizadas. El objetivo fue involucrarlas en el mapeo colaborativo e informarles sobre el proyecto. Se realizaron sesiones de cocreación con organizaciones de la sociedad civil, vecinas y vecinos y dependencias. Estas sesiones sirvieron para presentar el proyecto y recibir la retroalimentación de los aspectos técnicos.

Como parte del proceso de Gobierno Abierto, la vinculación con la sociedad civil fue gestionada por distintas instituciones responsables del proyecto, así como por la Dirección de Participación Ciudadana. En cuanto a las vecinas y vecinos, se aprovechó la existencia de un grupo previamente organizado para continuar la relación.



### Toma en cuenta

**Identificar a los actores claves permite que existan ejercicios de rendición de cuentas entre el gobierno y las comunidades, además de trazar estrategias específicas que permitan que tu proyecto pueda llevarse a cabo de manera exitosa.**

# 5

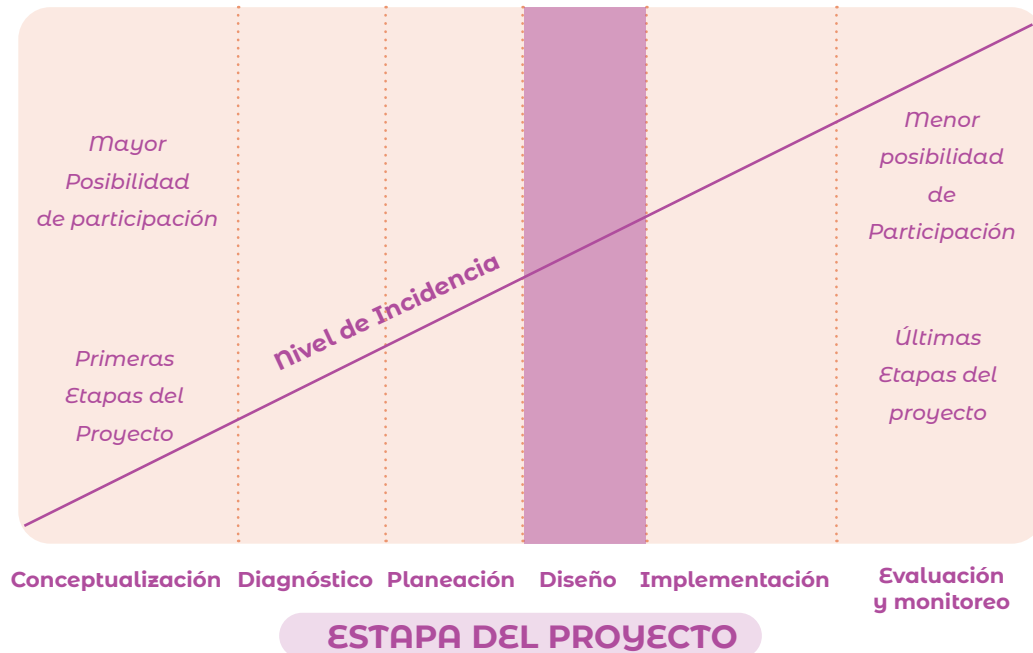
## Determinar los niveles de participación

*Debes buscar siempre el mayor nivel de participación para fortalecer y validar las soluciones propuestas, abordar las problemáticas de las comunidades y contribuir a la apropiación y sostenibilidad de los proyectos a largo plazo.*

Para este paso, identifica cómo y en qué medida estas instituciones, grupos o personas querrán y podrán involucrarse. A partir de este análisis, tu grupo responsable puede determinar, diseñar y desarrollar los instrumentos o mecanismos de participación necesarios. Llevar a cabo este ejercicio de definición es crucial, pues los resultados del proceso participativo dependerán, en gran medida, del nivel de participación e influencia de los actores.

En apartados anteriores, están descritos los niveles de participación que tomamos en consideración para este manual: **consultivo, decisorio, cocreativo y cogestivo**. Estos no están estrechamente vinculados con la etapa en la que se encuentra el proyecto de movilidad; sin embargo, cuando más temprano se incluya la participación de las personas, mayor será su nivel de incidencia y más significativa será la contribución de otros sectores de la sociedad.

NIVEL DE PARTICIPACIÓN



### Toma en cuenta:

*Es posible alcanzar niveles de participación superiores en etapas avanzadas de los proyectos, pero el costo económico y social será mayor.*

*Integrar la participación en etapas tempranas, aunque puede hacer más lento el progreso en un primer momento, facilita la implementación y disminuye los conflictos en etapas futuras.*

Si logras incluir la participación desde la etapa de diseño del proyecto de movilidad, es posible implementar los cuatro niveles mencionados. Estos pueden reflejarse de la siguiente manera:

Nivel de participación	Explicación
<b>Cogestivo</b>	Implica la colaboración entre los distintos sectores de la sociedad para poner en marcha ciertas acciones que permitan el desarrollo del diseño del proyecto. Por ejemplo, convocar a mesas de trabajo o involucrarse en el proceso de socialización.
<b>Cocreativo</b>	Se dialoga para idear, de manera conjunta con los distintos actores, qué elementos se integrarán al diseño del proyecto de movilidad. Recomendamos convocar a personas expertas en la materia, que tengan un conocimiento amplio para aportar recomendaciones técnicas, como personas académicas, organizaciones especializadas en la materia o asociaciones de profesionistas.
<b>Decisorio</b>	Se invita a las personas u organizaciones interesadas en el proyecto a elegir el diseño de la intervención junto con las dependencias responsables. Es preciso convocar a las vecinas y vecinos y a comerciantes que trabajan en la zona donde se llevarán a cabo las obras o la intervención.
<b>Consultivo</b>	A través de espacios de escucha activa, se toman en consideración las opiniones de las personas o grupos de interés para diseñar el proyecto de movilidad. En estos espacios se recomienda convocar a organizaciones vecinales y de la sociedad civil, colectivos y comerciantes del área.



## En la práctica...

### Caso de estudio: Proyecto de Corredor Verde - Federico Gómez (Monterrey)

Se llevaron a cabo tres sesiones de socialización sobre el corredor verde Federico Gómez:

**1a sesión. Objetivo:** Socializar el proyecto de corredor verde en Federico Gómez y conocer las principales necesidades de la calle.

**2da sesión. Objetivo:** Realizar un recorrido en calle con las personas residentes de la calle Federico Gómez donde se les brindó una comprensión detallada del proyecto de los Corredores Verdes.

**3ra sesión. Objetivo:** Socializar el proyecto de corredor verde en Federico Gómez y conocer las principales necesidades de la calle antes de comenzar con la obra. Durante la sesión se les presentaron los planos de cada trayecto a los vecinos y vecinas, con el que pudieron identificar su tramo. De igual manera, se resolvieron inquietudes y, junto con el IMPLAN se estuvieron haciendo algunas anotaciones y posibles cambios en los planos.

**Seguimiento.** Posterior a las tres sesiones de socialización, se llevaron a cabo catorce reuniones individuales con distintas vecinas y vecinos, para abordar detalles específicos de la obra como: arbolado, rampas de entrada a las cocheras, espacios de estacionamiento y espacios para carga y descarga de negocios.

Estos encuentros resultaron fundamentales para establecer acuerdos entre el gobierno y el vecindario para la correcta implementación del proyecto.





### Toma en cuenta

*El nivel informativo no se considera como participación. Generalmente, se utiliza para socializar o difundir información sobre algún proyecto o política pública, pero no da un espacio para la retroalimentación o contribución de las personas.*

*Al tratarse de una etapa técnico-metodológica, la participación en la evaluación y monitoreo implica generalmente convocar a personas u organizaciones con perfiles técnicos o especialistas en la evaluación de procesos.*

# 6

## Definir los mecanismos de participación

Los mecanismos de participación son herramientas que permiten a las personas involucrarse de manera activa en la toma de decisiones políticas y en la gestión de los asuntos públicos. Estos varían en su forma y alcance, son diversos y cada uno es recomendado según los objetivos de participación que busques alcanzar.

*A continuación, describimos algunas herramientas de participación para la etapa de diseño. Es en esta que hay una mayor oportunidad de llegar a diversos niveles y objetivos de participación.*

HERRAMIENTAS	OBJETIVOS				
	Informar sobre el proyecto	Identificar necesidades específicas	Evaluar alternativas de solución	Recibir retroalimentación sobre la propuesta	Recibir validación de la propuesta de diseño
Grupos de enfoque		X	X	X	X
Recorridos para dialogar con vecinas y vecinos sobre los proyectos	X	X			
Mapeos, recorridos y observaciones de problemáticas o de activos de valor		X		X	
Revisión y retroalimentación de planos de proyecto	X		X	X	X
Entrevistas con personas usuarias		X	X	X	
Cartografías sociales		X	X	X	X

*Para garantizar una participación efectiva y exitosa, los mecanismos que elijas deben estar alineados con los objetivos de la estrategia participativa. Diferentes momentos en la estrategia requerirán de diferentes mecanismos.*

*Para conocer más sobre herramientas para la participación recomendadas, puedes consultar el documento Estrategias Participativas: Manual de Diseño.*



## En la práctica...

### Caso de estudio: Taller de diseño participativo, Parque Clouthier

Taller realizado el 25 de mayo del 2021, con una duración de tres horas en el Salón Polivalente Ficus en el municipio de San Pedro Garza García.

#### Objetivo:

Diagnosticar las necesidades y deseos del vecindario del Parque Clouthier.

#### Población objetivo:

El área de impacto del proyecto y, por lo tanto, de convocatoria, fue definida respecto a un radio de impacto de siete cuadras a la redonda del parque. Este parámetro fue adecuado a los límites políticos y naturales del contexto. Estos límites son: la calle Cromo que delimita a los Municipios de San Pedro y Santa Catarina, el arroyo “El

Obispo” y el nodo vial de Av. Corregidora y Av. Manuel J. Clouthier.

#### Finalidad y uso del taller:

Este análisis se utilizó para diseñar el proyecto ejecutivo del Parque Clouthier.

#### Asistencia:

55 personas.

#### Metodología:

Mapeo de asistencia por zona y de demográficos  
Sensibilización al espacio público y lugares más relevantes  
Mapeo de necesidades y problemáticas  
Dinámica “mi parque ideal”



## Toma en cuenta

*Aunque informar sobre el proyecto no es un nivel de participación, es un requisito inicial de un proceso participativo. El proceso no es lineal y, en ocasiones, la participación no ocurre en las primeras etapas. En cambio, en etapas intermedias, como la de diseño, puedes usar herramientas, como las enumeradas en la tabla anterior, que normalmente se utilizan en etapas de diagnóstico para informar a la comunidad.*

# 7

## Desarrollar el plan de trabajo

Una vez identificados los mecanismos que tú y tu equipo activarán en el nivel de participación deseado, debes establecer las distintas actividades y los plazos para llegar a los resultados esperados.

El plan de trabajo incluye ciertos elementos básicos según cada mecanismo seleccionado. Dicho de otra manera, en los casos en los que la estrategia plantea múltiples mecanismos de participación, cada uno debe contar con un plan de trabajo propio.

*En un plan de trabajo, organiza las acciones requeridas para llevar a cabo la estrategia participativa con base en lo que se ha decidido y desarrollado en los pasos anteriores.*

### Elementos fundamentales de un plan de trabajo

### Revisión

- A.** Fechas de inicio y de término de la estrategia participativa
- B.** Actividades necesarias para implementar el mecanismo de participación
- C.** Hitos (acciones clave)
- D.** Recursos requeridos
- E.** Personas o dependencias responsables y corresponsables
- F.** Roles y responsabilidades
- G.** Actividades necesarias para implementar el mecanismo de participación
- H.** Hitos (acciones clave)
- I.** Recursos requeridos
- J.** Personas o dependencias responsables y corresponsables
- K.** Roles y responsabilidades



Ahora, pensando en que llevarás a cabo cada uno de estos mecanismos en formato de “sesiones”, es fundamental que contemples lo siguiente para cada una de ellas antes de implementarlas:

### ¿Qué debe de pensarse antes de llevar a cabo una sesión de cada mecanismo?

#### Revisión

- G.** Fechas de inicio y de término de la estrategia participativa
- H.** Actividades necesarias para implementar el mecanismo de participación
- I.** Hitos (acciones clave)
- J.** Recursos requeridos
- K.** Personas o instituciones responsables y corresponsables
- L.** Roles y responsabilidades





## En la práctica...

### **Caso de estudio: Ficha de Socialización del Corredor Verde Metropolitano: Modesto Arreola**

La Dirección de Participación Ciudadana, por medio de la Coordinación de Proyectos Estratégicos y Juntas Vecinales, estuvo a cargo de realizar la socialización con las vecinas y vecinos habitantes de la Calle Modesto Arreola. Con el objetivo de recibir de manera integral solicitudes, soluciones y hallazgos del proyecto, la Coordinación realizó un plan de trabajo donde consideró lo siguiente:

#### **Antecedentes de la problemática**

- ¿Por qué es importante este proyecto?
- ¿Cuál es la problemática a resolver una vez terminada la ejecución del proyecto?
- ¿Cuáles datos respaldan la importancia de atender esta problemática?

#### **Componentes integrales del proyecto**

- ¿Cuáles son las principales características del proyecto?

#### **Metodología para la socialización**

- División del territorio
- CPTED (Prevención de la delincuencia mediante el diseño ambiental)
- Mapeo de actores sociales y comerciales por medio de recorridos en territorio
- Convocatoria a personas habitantes del área donde se implementará el proyecto

#### **Implementación**

- Descripción del proceso de implementación

#### **Presentación del proyecto**

- Descripción del desarrollo de la reunión

## Hallazgos

- ¿Cuáles fueron los componentes y problemáticas que las personas mencionaron con mayor frecuencia?
- ¿Se mencionó algo que debería de ser de atención prioritaria por las dependencias?

## Recomendaciones

- ¿Qué podemos hacer como dependencias implementadoras para atender los hallazgos de una manera colaborativa?
- ¿A qué otros actores de gobierno o sociedad debemos de involucrar durante la implementación del proyecto?

Puedes revisar más sobre el proceso en el siguiente enlace:

[https://drive.google.com/drive/folders/1pyGY\\_PbzjnYlvNejSydbJp48GiXIaSjN](https://drive.google.com/drive/folders/1pyGY_PbzjnYlvNejSydbJp48GiXIaSjN)



## Toma en cuenta

**Los mecanismos de participación requieren de varias sesiones donde alientes y permitas que las personas se encuentren, interactúen, dialoguen y generen acuerdos de manera estructurada, libre y respetuosa. Por ejemplo, puedes llevar a cabo dos foros y una mesa de cocreación en tres sesiones, es decir, cinco sesiones en total. El número de sesiones requeridas varía de acuerdo con el mecanismo de participación y los objetivos (Secretaría de Participación Ciudadana, 2023).**

# 8

## Establecer los procesos de documentación y registro

Mantener registros confiables durante la ejecución de los mecanismos participativos es sumamente útil para que revises y retomes ideas, recopiles evidencias de todas las herramientas utilizadas y, más adelante, puedas categorizar y analizar los resultados del proceso.

Para este paso, establece formatos de registro y documentación de acuerdo a cada actividad contemplada en el plan de trabajo. En la siguiente tabla recomendamos algunos formatos y damos una breve descripción de cada uno:

Recomendación de formatos de registro y documentación	Descripción
<b>Listas de asistencia</b>	En esta se enlistan los nombres de las personas que han participado en la sesión. Garantizar la protección de sus datos personales y compartir un aviso de privacidad es responsabilidad de tu equipo y de toda persona involucrada en desarrollar el proyecto.
<b>Minutas</b>	Es el resumen de los acuerdos, compromisos e ideas clave que han surgido durante la sesión. Te recomendamos difundirla con la comunidad, pero para ello debes elaborar una versión que proteja los datos personales de las personas participantes.
<b>Relatorías</b>	Implica la transcripción de todo una sesión o encuentro. Te recomendamos difundirla con la comunidad, pero para ello debes elaborar una versión que proteja los datos personales de las personas participantes.



### Toma en cuenta

*El que las personas no sepan cómo y para qué sus propuestas y opiniones han sido tomadas en cuenta es un factor importante de desmotivación a participar. Si ofreces una retroalimentación clara de los resultados de su participación, puedes incentivar su involucramiento.*

**En la práctica...****Caso de estudio:  
Minutas de participación****Título del taller/reunión:****Proyecto:****Fecha:****Hora de inicio: \_\_:\_\_/ Hora de término: \_\_:\_\_****Lugar:**

Nombre y apellido	Sexo	Correo Electrónico
1.		
2.		
3.		
4.		

**Orden de la sesión**

1. Bienvenida
2. Presentación de proyecto
3. Revisión y retroalimentación de planos de proyecto
4. Asuntos generales
5. Cierre

**Desarrollo**

1. Bienvenida
2. Presentación de proyecto
3. Revisión y retroalimentación de planos de proyecto
4. Asuntos generales
5. Cierre

**Acuerdos**

1. Responsable:
2. Responsable:

**Toma en cuenta**

*Las minutas son útiles para dar seguimiento a los acuerdos realizados. Para que sean lo más útiles posibles, designa a una persona responsable de redactarla durante las reuniones o talleres. Posteriormente, compártelas con las personas que formaron parte de la sesión, con el fin de socializar los acuerdos y los siguientes pasos de la estrategia participativa.*

# 9

## Elegir los métodos de evaluación de la estrategia participativa

En este paso, debes establecer los criterios a evaluar, seleccionar los instrumentos para recolectar la información y determinar a quiénes y en qué momentos (antes, durante o después) aplicarás dichos instrumentos.

La evaluación permite valorar en qué medida se cumplieron los objetivos e identificar las fortalezas y las áreas de mejora de la estrategia participativa de manera objetiva. A continuación, presentamos una lista con ejemplos de posibles instrumentos de evaluación y su utilidad:

Ejemplos de instrumentos de evaluación	Explicación
<b>Escala de rango</b>	Mide en una escala numérica el alcance, impacto o cualquier otro criterio de la estrategia.
<b>Encuesta de satisfacción</b>	Recoge comentarios y observaciones de quienes participaron, así como datos cuantitativos respecto a su conformidad o inconformidad.
<b>Cuestionario de comprobación</b>	Realiza una serie de preguntas ordenadas en torno a la calidad de la estrategia.
<b>Entrevista</b>	Dialoga con las personas involucradas para obtener comentarios u opiniones detalladas.



## En la práctica...

### Caso de estudio: Corredor Verde de Modesto Arreola - Monterrey

1. Se realizó una encuesta previa sobre la infraestructura existente y las problemáticas de la colonia en la que se realizó la intervención.
2. Antes de finalizar la obra, se realizó una segunda encuesta para que las personas evaluaran el seguimiento que se dio durante la obra, así como el grado de satisfacción con el resultado final.
3. Durante estas encuestas, también se recibió retroalimentación sobre la frecuencia de las reuniones, avisos anticipados de posibles cierres viales u horarios de construcción.



## Toma en cuenta

***La información que recopiles contribuye a realizar ajustes a lo largo del proceso e incentivar la reflexión sobre posibles mejoras en futuras experiencias, por lo que fortalecerá tus competencias y habilidades para desarrollar estrategias de participación.***

# 10

## Señalar las acciones de seguimiento y devolución de resultados

En este último paso, definirás cómo se llevará a cabo el seguimiento y se comunicarán los resultados de la estrategia participativa a la comunidad. Si este paso es realizado con éxito, las personas se sentirán valoradas, querrán colaborar en futuras iniciativas y animarán a otras a involucrarse.

Para un seguimiento efectivo, debes planificar y establecer los canales de comunicación (como reuniones periódicas, boletines impresos, correos, mensajes o publicaciones en redes sociales), el tipo de documentos o información que compartirás y con qué frecuencia lo harás. Asegúrate de que todas las personas interesadas reciban la información. Es crucial que los canales de comunicación se

mantengan abiertos y accesibles para que la comunidad exprese sus dudas, sugerencias o comentarios. Como ya hemos mencionado, la retroalimentación es una parte central de la estrategia, pues te permitirá ajustar y mejorar el proceso continuamente.

Para garantizar una participación efectiva en proyectos de movilidad, debes adaptar los mecanismos de seguimiento y devolución de resultados al nivel de involucramiento de las personas participantes, de tal forma que se sientan valoradas y vean cómo sus aportes influyen en las decisiones de movilidad de su entorno. Sugerimos hacerlo de la siguiente manera, de acuerdo al nivel de participación de cada persona o grupo involucrado:



Ejemplos de instrumentos de evaluación	Explicación
<b>Cogestivo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reconocer a todas las personas y organizaciones que colaboraron durante la estrategia participativa.</li> <li>Comunicar los resultados de las acciones que se llevaron a cabo en conjunto para que perciban el impacto directo de la colaboración.</li> </ul>
<b>Cocreativo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informar regularmente a las personas sobre las decisiones en las que participaron.</li> <li>Compartir de manera periódica los avances y cualquier ajuste que sea necesario en los planes de movilidad para que las personas participantes vean los efectos y avances de su involucramiento.</li> </ul>
<b>Decisorio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publicar los acuerdos y políticas de movilidad alcanzados.</li> <li>Mantener informada a la comunidad de cada paso en la ejecución de estas medidas, a fin de mostrar el compromiso y la transparencia del proyecto.</li> </ul>
<b>Entrevista</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Al analizar las sugerencias que las personas hicieron, es importante difundir un resumen que muestre cómo se integraron sus aportes.</li> <li>Explicar qué cambios fueron incorporados y el porqué ayuda a que la comunidad perciba su influencia en las decisiones y promueve su participación en el futuro.</li> </ul>



### En la práctica...

#### Caso de estudio: Foros en Línea Contigo sobre la Línea 5 del Metro

Después de los foros En Línea Contigo sobre la Línea 5 del Metro, se socializó el informe en el que se integraron los comentarios y propuestas de las personas, mismas que fueron consideradas e integradas a la propuesta presentada para ser analizada por especialistas en una mesa de trabajo.



### Toma en cuenta

**Prepara un cierre de la estrategia, ya sea mediante una sesión presencial, un boletín, un correo u otro medio, en el que expongas los hitos y los resultados obtenidos. Esta acción fortalece significativamente la transparencia proactiva y aumenta la confianza de la población hacia el gobierno.**

# Reflexiones

La implementación de la participación pública en los proyectos de movilidad activa en Nuevo León enfrenta grandes retos, pero también representa posibilidades y oportunidades importantes. Reflexionar sobre esto permite comprender cómo mejorar las prácticas de participación en beneficio de la sociedad.

Uno de los principales desafíos es atender la diversidad de necesidades de la población, lo que exige un enfoque incluyente capaz de integrar a grupos históricamente vulnerados. Lograr esta inclusión requiere de un proceso complejo de desarrollo y adaptación de canales y metodologías de participación, que a menudo no se consideran en proyectos de movilidad. Para afrontar esta situación es esencial diseñar e implementar talleres, sesiones informativas y herramientas de accesibilidad que faciliten el involucramiento de todas las personas.

Además, la **falta de una cultura sólida de participación pública** en el ámbito de la movilidad limita el alcance y la efectividad de los proyectos. En muchas ocasiones, la ciudadanía desconoce el valor de involucrarse y los mecanismos disponibles para hacerlo. Una estrategia integral que promueva el compromiso y la sensibilización ciudadana desde edades tempranas puede consolidar una cultura de participación en proyectos de movilidad activa. Este esfuerzo debe complementarse con la infraestructura adecuada como espacios físicos y virtuales para facilitar la participación accesible, y el diseño de estos espacios debe ajustarse para fortalecer la legitimidad y pertinencia de las intervenciones en movilidad.

Los proyectos de movilidad que omiten procesos de participación pública suelen enfrentar problemas de aceptación y sostenibilidad al no responder a las necesidades y expectativas de las comunidades. Incorporar las voces de la población permite diseñar soluciones alineadas al contexto local y promover un **sentido de pertenencia y apropiación** hacia los proyectos, debido a lo cual las personas pueden sentirse corresponsables de su éxito.

La participación pública es un método para garantizar la transparencia y la rendición de cuentas. Cuando la comunidad observa que sus aportaciones se reflejan en el desarrollo del proyecto y recibe información sobre los avances y decisiones, se fortalece un **vínculo de confianza entre el gobierno y las personas**. Tal vínculo es indispensable para construir relaciones sostenibles, lo que se traduce en una mejor recepción de los proyectos y mayor colaboración en su implementación. Al mismo tiempo, aprovechar la inteligencia colectiva permite al gobierno explorar enfoques innovadores y soluciones específicas que no surgirían sin la retroalimentación comunitaria.

En definitiva, fortalecer los procesos de participación pública en los proyectos de movilidad activa no solo hace posible superar los desafíos de inclusión y aceptación, sino que también transforma la manera en que entendemos, planificamos y desarrollamos el entorno urbano. Si en algún momento la participación pública fue un componente deseable, hoy es la clave para construir ciudades inclusivas y sostenibles en Nuevo León.



**Anexo 1.**  
**Actores clave en los proyectos  
de movilidad**

## Gobierno

- Instituciones responsables de la movilidad a nivel estatal y municipal
- Instituciones responsables de desarrollo urbano o su equivalente municipal
- Instituciones responsables de participación y Gobierno Abierto o su equivalente municipal
- Tránsito Municipal
- Secretaría de Educación del Estado
- Congreso del Estado de Nuevo León
- Institutos municipales de planeación

## Sociedad Civil:

- Organizaciones de la sociedad civil (género, movilidad, personas con discapacidad, ambientalistas, etc.)
- Juntas de mejoramiento moral, cívico y material
- Juntas vecinales municipales
- Colectivos juveniles
- Representantes de comunidades indígenas
- Medios de comunicación
- Academia y líderes de opinión
- Expertos en movilidad
- Agrupaciones vecinales

## Sector Privado:

- Cámaras de comercio / industria / construcción
- Concesionarios de transporte público
- Industria inmobiliaria con grandes propiedades en la zona o intereses
- Empresas tecnológicas

## Personas Interesadas:

- Peatones, personas usuarias del transporte público y ciclistas
- Niñas, niños y adolescentes
- Personas adultas mayores
- Personas con discapacidad
- Personas en situación de calle
- Pequeños comerciantes irregulares en la zona
- Vecinas y vecinos de la zona
- Automovilistas que circulan por la zona
- Propietarios en la zona

## Otros:

- Servicios de emergencia: Bomberos y paramédicos que pueden verse afectados por cambios en la infraestructura
- Público general: A través de encuestas o consultas abiertas



# Glosario y acrónimos

<b>AGA</b>	Alianza para el Gobierno Abierto
<b>Corredor Verde</b>	Elementos lineales del paisaje, planificados o no, que permiten desempeñar múltiples usos de carácter ecológico, social, cultural y cualquier otro compatible con un uso sostenible de la tierra
<b>GENL</b>	Gobierno del Estado de Nuevo León
<b>INFO NL</b>	Instituto Estatal de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales
<b>Ley</b>	Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Nuevo León
<b>Mesa metropolitana</b>	Órgano colegiado con la participación de los alcaldes de los municipios Monterrey, Guadalupe, Escobedo, Santa Catarina, San Nicolás de los Garza, San Pedro Garza García, Apodaca, Juárez, Santiago, García, Cadereyta, El Carmen, Salinas Victoria y Pesquería. El objetivo de esta mesa fue atender los retos y las oportunidades de la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) de manera colaborativa y superar la insuficiencia legislativa para resolver los retos del ordenamiento territorial y el desarrollo urbano.

<b>Movilidad activa</b>	Toda forma de movilidad en la que se realiza actividad física
<b>MTY</b>	Municipio de Monterrey
<b>OSC</b>	Organizaciones de la Sociedad Civil
<b>Participación Pública</b>	Tipo de participación mediante la cual las personas tienen la oportunidad de intervenir y contribuir en la toma de decisiones y en la formulación de políticas que afectan sus vidas
<b>PAL</b>	Plan de Acción Local de Gobierno Abierto 2022 - 2024 de Nuevo León
<b>PED</b>	Plan Estatal de Desarrollo de Nuevo León 2022 - 2027
<b>PMD</b>	Plan Municipal de Desarrollo
<b>Prácticas participativas</b>	Estrategias implementadas por dependencias gubernamentales que fomenten la participación e incidencia de las personas en los asuntos públicos.
<b>Socialización</b>	Ejercicio que realizan las autoridades con las personas para comunicar acciones que serán implementadas.
<b>SPGG</b>	Municipio de San Pedro Garza García
<b>zmm</b>	Zona Metropolitana de Monterrey

# Referencias bibliográficas

Aguilar Villanueva, L. (1993). Problemas públicos y agenda de gobierno. Porrúa.

Animal Político. (2023). Nuevo León suma 10 alertas ambientales en 2023.

<https://animalpolitico.com/estados/nuevo-leon-alertas-ambientales-calidad-aire-contaminacion-invierno>

Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. Journal of the American Planning Association, 35(4), 216–224.

Comité Ecológico Integral. (25 de mayo de 2024). Alerta por Criterios 1 y 2 en estación #SantaCatarinaNL [Imagen].

*Instagram.* <https://www.instagram.com/p/C7aOps1ssly/>

Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. (2022). Guía de participación ciudadana para proyectos urbanísticos.

<http://www.upv.es/entidades/DU/infoweb/du/info/U0909887.pdf>

Cubero, C. (2023). Contaminantes PM10 rebasaron norma 55.5% de los días en este año en Nuevo León. Milenio.

<https://www.milenio.com/politica/comunidad/contaminacion-nuevo-leon-pm10-rebasa-norma-55-5-por-ciento-2023>

- Ferreya G., Brito M., Zubicaray G. y Elizondo P. L. (2022). ¿Cómo mitigar las islas de calor en Monterrey? World Resources Institute. <https://es.wri.org/insights/como-mitigar-las-islas-de-calor-en-monterrey>
- Gómez, G. E. y Mayorga Martínez, G. A. (2021). Concepción diferenciada del problema público: Un análisis de la política pública de desplazamiento involuntario por obra pública en el sector La Paralela del municipio de Medellín, Colombia. *Gestión y Política Pública*, 30(1), 1-27.
- Guillén, A., Sáenz, K., Badii, M. H. y Castillo, J. (2009). Origen, espacio y niveles de participación ciudadana. *Daena: International Journal of Good Conscience*, 4(1), 179-193.
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México (2014). Manual de participación en políticas de movilidad y desarrollo urbano. <https://mexico.itdp.org/download/manual-de-participacion-en-politicas-publicas-de-movilidad-y-desarrollo-urbano-2014/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (s.f.). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. [https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp?s=est&c=13159&proy=atus\\_accidentes](https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp?s=est&c=13159&proy=atus_accidentes)
- Kephart, J. L., Sánchez, B. N., Moore, J., Schinasi, L. H., Bakhtsiyarava, M., Ju, Y., Gouveia, N., Dronova, I., Arunachalam, S., Diez Roux A. V. y Rodríguez D. A. (2022). City-level impact of extreme temperatures and mortality in Latin America. *Nature Medicine*, 28, 1700-1705. <https://doi.org/10.1038/s41591-022-01872-6>
- Naser, A., Williner, A. y Sandoval, C. (2021). Participación ciudadana en los asuntos públicos. Un elemento estratégico para la Agenda 2030 y el gobierno abierto. CEPAL.
- Pishue, B. (2023). 2022 INRIX Global Traffic Scorecard. INRIX. <https://inrix.com/scorecard-2022/>
- Quick, K. S. y Bryson J. M. (2016). Public participation. En J. Torbing y C. Ansell (Eds.), *Handbook on Theories of Governance*. Edward Elgar Press. [https://www.researchgate.net/publication/282733927\\_Theories\\_of\\_public\\_participation\\_in\\_governance](https://www.researchgate.net/publication/282733927_Theories_of_public_participation_in_governance)
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2022). Guía básica sobre estudios de movilidad en proyectos del espacio público. <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/guia-basica-sobre-estudios-de-movilidad-en-proyectos-del-espacio-publico?state=published>
- Secretaría de Participación Ciudadana del Gobierno del Estado de Nuevo León. (2023). Estrategias participativas: Guía de 10 pasos. <https://www.nl.gob.mx/es/publicaciones/estrategias-participativas-guia-de-10-pasos>
- Sennett, R. (2019). *Construir y habitar. Ética para la ciudad*. Anagrama.
- Trama Urbana. (2023). ¿60% de los viajes en auto? <https://tramaurbana.mx/2023/11/01/60-de-los-viajes-en-auto/>

PUEBLO  
BICICLETERO  
.ORG



PEOPLE  
POWERED

