

**UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE SOCIOLOGÍA**

**INFORME DE PROYECTO PARA OPTAR POR EL GRADO DE LICENCIATURA
EN SOCIOLOGÍA**

***DERECHOS HUMANOS Y SUJETOS SOCIALES: UNA EXPERIENCIA
PARTICIPATIVA DE LA GESTIÓN VIAL EN EL CANTÓN DE GOICOECHEA***

SUSTENTANTES

VIRGINIA MENA HERRERA

CRISTIAN RODRIGUEZ RAMIREZ

DIRECTORA: DRA. NANCY PIEDRA GUILLÉN

LECTORES:

MSC. EYLEEN ALFARO PORRAS

DR. RANDALL BLANCO LIZANO

CIUDAD UNIVERSITARIA RODRIGO FACIO

2018

Hoja de aprobación

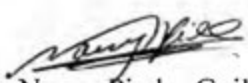
Proyecto final de graduación presentado a la Escuela de Sociología de la Universidad de Costa Rica para optar por el grado de Licenciatura en Sociología:



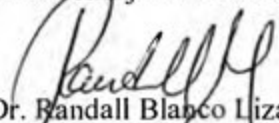
M.Sc. Kattia Acuña Sossa
Presidenta del Tribunal



M.Sc. Gustavo Jiménez Barboza
Miembro del Tribunal



Dra. Nancy Piedra Guillén
Directora de Trabajo Final de Graduación



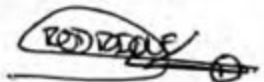
Dr. Randall Blanco Lizano
Integrante del Comité Asesor



M.Sc. Eyleen Alfaro Porras
Integrante del Comité Asesor



Virginia Mena Herrera
Sustentante



Cristian Rodríguez Ramírez.
Sustentante

Agradecimientos y dedicatoria

Agradecimientos

Virginia. A la profe Nancy Piedra por su apoyo desde el inicio, por su mentoría, dedicación, motivación, oído atento y esfuerzo para encontrar siempre un espacio para nosotros. Al profe Randall Blanco por su constante motivación para la conclusión de esta meta, gracias también por su tiempo y sus consejos para seguir adelante. A la profe Eyleen por sus aportes valiosos y su tiempo dedicado a la lectura y mejora de todo el proceso. A Cristian, colega, gracias por invitarme a navegar en este mar de conocimientos de la gestión vial y la movilidad humana, ha sido un intercambio enriquecedor lleno de aprendizajes. A Brenda, por ser parte del equipo de apoyo, por su hospitalidad y generosidad. A las personas del cantón de Goicoechea que nos brindaron su tiempo, sus saberes y su compromiso con el proyecto.

Cristian. A Nancy porque desde un inicio mostró su dedicación y amor por el tema que nos propusimos desarrollar, su motivación y guía fueron fundamentales para concluir. A Randall Blanco porque sus aportes fueron dándole vida a este proyecto. A Eyleen por todos sus consejos y el tiempo dedicado a este proyecto. A Virginia por ser la compañera que me devolvía a la realidad sociológica cuando me desviaba hacia el pensamiento institucional, sin ella el proyecto no sería lo que es hoy. A todas las personas que a lo largo de estos diez años me han permitido adentrarme en el mundo de la gestión de la vialidad. A Brenda por ser el apoyo más importante en el desarrollo del proyecto. A todas las personas que de una u otra manera participaron con sus aportes en la elaboración de este documento, a los actores comunales que nos compartieron su tiempo, sus anhelos y su esperanza por creer y querer un desarrollo del cantón donde participemos todos.

Dedicatoria

Virginia.

A Dios, a quien debo todo lo que tengo y lo que soy, Ebenezer. A Mami y a mi esposo Gabriel, por estar ahí para mí, por creer en mí y apoyarme siempre, el amor es demostrado en cada una de sus acciones. Gracias, los amo. A toda mi familia, su apoyo, comprensión y palabras de motivación constante.

Cristian.

A Dios por ponerme en el lugar correcto y las personas correctas para terminar este ciclo de mi vida académica. A Brenda por siempre estar acá, por acompañarme y apoyarme en este proceso, porque su amor siempre es el aliciente para ser mejor cada día. A mis suegros por todo el apoyo durante este tiempo. A mis padres que siempre me apoyan en todo lo que me propongo. A mi familia que siempre está ahí y a mis colegas que siempre mostraron disponibilidad de colaboración en este proyecto de vida profesional.

Resumen

El presente proyecto se desarrolló en la Municipalidad de Goicoechea en San José Costa Rica, buscó dilucidar ¿de qué manera la Municipalidad de Goicoechea promueve procesos participativos para el ejercicio de los derechos de los sujetos sociales en la gestión vial cantonal? Para lo anterior, se plantea como primer objetivo, analizar la presencia del enfoque y el ejercicio de los derechos humanos en la participación de las y los sujetos sociales en los procesos de gestión vial en el cantón de Goicoechea, con el fin de contribuir al proceso de apropiación del espacio público desde la perspectiva de los derechos humanos en dicho cantón.

Como segundo objetivo, se desea integrar las perspectivas legales, técnicas y comunitarias de la gestión vial, para así facilitar la construcción participativa y la creación de capacidades comunales e institucionales para el fortalecimiento de la gestión vial del cantón de Goicoechea en el periodo 2019-2024. Esto mediante la metodología cualitativa, el diagnóstico participativo y la metodología de marco lógico. Una de las conclusiones principales señala que es indispensable aplicar el cambio de paradigma de transformación desde la gestión vial a la gestión del espacio público de movilidad humana, integrando el enfoque de derechos humanos para llegar a ser un cantón pionero en la apropiación del espacio y la creación de capacidades comunitarias que aporten al desarrollo del cantón.

Tabla de contenidos

<i>Hoja de aprobación</i>	<i>ii</i>
<i>Agradecimientos y dedicatoria</i>	<i>iii</i>
<i>Resumen</i>	<i>v</i>
<i>Tabla de contenidos</i>	<i>vi</i>
<i>Lista de cuadros</i>	<i>xi</i>
<i>Lista de figuras</i>	<i>xiii</i>
<i>Lista de abreviaturas</i>	<i>xv</i>
Introducción	1
Justificación	4
Capítulo I <i>Aspectos generales del proceso de investigación</i>	7
1.1 Antecedentes teórico-prácticos	8
1.1.1 La normativa en Costa Rica	9
1.1.2 Contexto nacional y local de la gestión vial	14
1.1.3 Antecedentes de investigación: hallazgos recientes de la gestión vial	17
1.2 Planteamiento del problema	26
1.3 Objetivos	29
1.3.1 Objetivo general.....	29
1.3.2 Objetivos específicos.....	29
Capítulo II <i>Marco teórico</i>	30
2.1 Enfoque de derechos y sujetos sociales	32
2.2 Participación de las y los sujetos sociales	37
2.3 Usuario, Sujeto o actor social: la referencia a los sujetos sociales como sujetos de derechos	40
2.4 Territorio, espacio público y procesos de apropiación del espacio	43
2.5 Desarrollo local y su relación con la gestión vial	47
2.6 Dimensiones de análisis	49
2.7 Consideraciones y posicionamiento teórico.....	52
Capítulo III <i>Estrategia metodológica</i>	54
3.1 Diseño del Proyecto	55
3.2 Antecedentes metódicos.....	56
3.3 El enfoque cualitativo	58
3.4 Alcance de la investigación	59

3.5	Enfoque de investigación: Diagnóstico-Formativo.....	61
3.5.1	Etapas del Marco Lógico.....	63
3.6	Desarrollo metodológico	64
3.6.1	Fase de planificación y evaluación de información existente.....	65
3.6.2	Fase de inventario de necesidades comunales para la gestión vial cantonal.....	68
3.6.3	Fase de construcción de los productos.....	85
Capítulo IV Contextualización del cantón.....		87
4.1	Caracterización general del cantón	88
4.1.1	Caracterización del cantón de Goicoechea	90
4.1.2	Caracterización del distrito 1. Guadalupe.....	91
4.1.3	Caracterización del distrito 2. San Francisco.....	94
4.1.4	Caracterización del distrito 3. Calle Blancos	97
4.1.5	Caracterización del distrito 4. Mata de Plátano.....	100
4.1.6	Caracterización del distrito 5. Ípis	103
4.1.7	Caracterización del distrito 6. Rancho Redondo	106
4.1.8	Caracterización del distrito 7. Purral	109
Capítulo V.....		113
Derechos humanos y su vinculación con la gestión del espacio público de movilidad humana en Goicoechea		113
5.1	Derechos humanos vinculados a la movilidad humana	114
5.2	Gestión vial: del enfoque municipal al enfoque de los derechos humanos.....	120
5.3	Gestión vial o gestión de la movilidad humana	122
5.4	Pirámide de la vialidad y movilidad humana socio-espacial	125
Capítulo VI. Formas de participación en la gestión del espacio público		127
6.1	Visión legal.....	128
6.2	Visión política.....	134
6.3	Visión técnica- ingenieril	144
6.4	Visión técnico-social	151
6.5	Visión comunal.....	158
Capítulo VII. Marco lógico como propuesta de construcción conjunta		170
7.1	Análisis de las y los actores sociales involucrados en el proceso de gestión vial.....	173
7.2	Análisis del problema	179
7.3	Selección de la estrategia óptima	189
7.4	Elaboración de estructura analítica del proyecto.....	195
7.5	Resumen narrativo de objetivos y actividades	205
7.6	Indicadores.....	210
7.7	Evaluación del proyecto	219
7.8	Mecanismos de evaluación.....	220

Capítulo VIII.	225
Productos replicables para la acción participativa	225
8.1 Marco metodológico que guié las acciones del área de promoción social de las Unidades Técnicas de Gestión Vial	229
8.1.1 Talleres distritales.....	230
8.1.2 Entrevistas a actores clave	233
8.1.3 Diagnóstico de datos estadísticos por distrito.....	235
8.2 Modelo de gestión de la participación comunal, basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos, en la gestión del espacio público de movilidad humana de la Municipalidad de Goicoechea.....	239
8.2.1 Etapa 1. Recolección, sistematización y análisis de datos	240
8.2.2 Etapa 2. Diagnóstico participativo y resumen de necesidades comunales para la gestión del espacio público de movilidad humana.....	249
8.2.3 Etapa 3. Elaboración y aprobación del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal.....	250
8.2.4 Etapa 4. Ejecución del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal. Primer año	264
8.3 Programa de fortalecimiento de capacidades comunales en la gestión del espacio público vial y la movilidad humana	268
8.3.1 Método propuesto para el fortalecimiento de capacidades comunales en gestión del espacio público de movilidad humana.....	270
8.3.2 Propuesta de fortalecimiento de capacidades comunales en gestión del espacio público de movilidad humana para el cantón de Goicoechea.....	276
Conclusiones.....	301
Recomendaciones y retos.....	307
Bibliografía	313
Anexos	321
Anexo 1. Oficio No. AG-06702-2017. Carta de apoyo al proyecto de la Municipalidad de Goicoechea	322
Anexo 2. Cuadro N.º 23. Goicoechea: Población total por zona y sexo, según provincia, cantón y distrito. 2011	323
Anexo 3. Cuadro N.º 24. Goicoechea: Porcentaje de población por distrito. 2011	324
Anexo 4. Cuadro N.º 25. Goicoechea Población total proyectada al 30 de junio 2018 por grupos de edades, según distrito.....	324
Anexo 5. Cuadro N.º 26. Goicoechea: Porcentaje de población proyectada al 30 de junio 2018 por grupos de edades, según distrito.....	325
Anexo 6. Cuadro N.º 27. Goicoechea: Densidad poblacional por distrito. 2011	325
Anexo 7. Cuadro N.º 28. Goicoechea: Indicadores demográficos y sociales según y distrito. 2011.....	326
Anexo 8. Cuadro N.º 29. Goicoechea: Distribución porcentual de los hogares por número de carencias críticas según distrito. 2011.....	326

Anexo 9. Cuadro N.º 30. Costa Rica: Indicador de tenencia, estado y hacinamiento de la vivienda, según distrito.....	327
Anexo 10. Cuadro N.º 31. Costa Rica: Indicadores económicos, según provincia, cantón y distrito.....	328
Anexo 11. Cuadro N.º 32. Goicoechea: Indicadores de condiciones de vida según distrito Censo 2011.....	329
Anexo 12. Cuadro N.º 33. Goicoechea. Densidad de la Red Vial Cantonal según distrito.....	330
Anexo 13. Cuadro N.º 34. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distrito y condición. 2014.....	330
Anexo 14. Cuadro N.º 35. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distrito y condición. 2015.....	331
Anexo 15. Cuadro N.º 36. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distrito y condición. 2016.....	331
Anexo 16. Cuadro N.º 37. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distrito y condición. 2017.....	332
Anexo 17. Cuadro N.º 38. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	332
Anexo 18. Cuadro N.º 39. Guadalupe: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	333
Anexo 19. Cuadro N.º 40. San Francisco: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	333
Anexo 20. Cuadro N.º 41. Calle Blancos: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	334
Anexo 21. Cuadro N.º 42. Mata de Plátano: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	334
Anexo 22. Cuadro N.º 43. Ipis: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	335
Anexo 23. Cuadro N.º 44. Rancho Redondo: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	335
Anexo 24. Cuadro N.º 45. Purrál: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	336
Anexo 25. Cuadro N.º 46. Goicoechea: Índice de Desarrollo Social según división administrativa. 2017.....	336
Anexo 26. Cuadro N.º 47. Goicoechea: Índice de Desarrollo Social según división administrativa. 2017.....	337
Anexo 27. Cuadro N.º 48. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 162, Ruta 218. Guadalupe. 1987-2015.....	338
Anexo 28. Cuadro N.º 49. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 754, Ruta 108. San Francisco. 1987-2015.....	339

Anexo 29. Cuadro N.º 50. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 138, Ruta 100. Calle Blancos. 1987-2016	340
Anexo 30. Cuadro N.º 51. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 757, Ruta 100. Calle Blancos. 1987-2015	341
Anexo 31. Cuadro N.º 52. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 170, Ruta 205. Mata de Plátano. 1987-2015.....	342
Anexo 32. Cuadro N.º 53. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 168, Ruta 218. Ipis. 1987-2015.....	343
Anexo 33. Cuadro N.º 54. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 677, Ruta 218. Rancho Redondo. 1987-2015	344
Anexo 34. Figura N.º 59. Formulario de inventario físico de la Red Vial Cantonal.....	345
Anexo 35. Figura N.º 60. Formulario de tránsito promedio diario de la Red Vial Cantonal..	346
Anexo 36. Figura N.º 61. Formulario de puentes de la Red Vial Cantonal.	347
Anexo 37. Figura N.º 62. Formulario de inventario socioeconómico de la Red Vial Cantonal.	348
Anexo 38. Figura N.º 63. Formulario de inventario socioeconómico de la Red Vial Cantonal	349
Anexo 39. Figura N.º 64. Ejemplo de análisis FODA	350
Anexo 40. Figura N.º 65. Inventario de necesidades del camino.....	351
Anexo 41. Figura N.º 66. Actividad N.º 1 Instrumento sobre conocimientos de gestión vial cantonal.....	352
Anexo 42. Figura N.º 67. Actividad N.º 2 ¿Cómo es actualmente la pirámide de movilidad en su comunidad?.....	353
Anexo 43. Figura N.º 68. Actividad N.º 3 ¿Cómo visualiza la pirámide de movilidad en su comunidad?.....	354
Anexo 44. Figura N.º 69. Actividad N.º 4 ¿Cómo es el uso del espacio público de su ciudad ahora?	355
Anexo 45. Figura N.º 70. Actividad N.º 5 ¿Cómo le gustaría que fuera el uso del espacio público de su ciudad?	356
Anexo 46. Figura N.º 71. Actividad N.º 6 ¿Cómo es la gestión vial ahora?.....	357
Anexo 47. Figura N.º 72. Actividad N.º 7 ¿Cómo le gustaría que fuera la gestión vial?	358
Anexo 48. Figura N.º 73. Taller N.º 1 Distrito de Ípis.....	359
Anexo 49. Figura N.º 74. Taller N.º 2 Distritos de Calle Blancos y San Francisco	360
Anexo 50. Figura N.º 75. Taller N.º 3 Distrito de Guadalupe	361
Anexo 51. Figura N.º 76. Taller N.º 4 Distrito de Mata de Plátano.....	362
Anexo 52. Figura N.º 77. Taller N.º 5 Distrito de Purrál	363
Anexo 53. Figura N.º 78. Validación comunitaria: Guadalupe.....	364

Lista de cuadros

Cuadro 1. Problema de Investigación.....	28
Cuadro 2. Dimensiones de análisis.....	49
Cuadro 3. Entrevistados y entrevistadas según área de influencia.....	72
Cuadro 4. Entrevistadas y entrevistados del área de promoción social.....	73
Cuadro 5. Fechas y cantidad de participantes de talleres por distrito.....	74
Cuadro 6. Indicadores sociales para la gestión vial cantonal.....	88
Cuadro 7. Sentimientos de las y los sujetos sociales hacia la gestión vial desde la perspectiva política.....	143
Cuadro 8. Sentimientos de las y los sujetos sociales hacia la gestión vial desde la perspectiva técnica.....	150
Cuadro 9. Sentimientos generados en el espacio público en el que se desarrolla lo cotidiano.....	162
Cuadro 10. Actores sociales involucrados en la gestión vial.....	175
Cuadro 11. Problema, causas y efectos determinados del análisis de talleres y entrevistas a profundidad.....	181
Cuadro 12. Objetivo, medios y fines determinados del análisis de talleres y entrevistas a profundidad.....	185
Cuadro 13. Identificación de acciones.....	191
Cuadro 14. Identificación de acciones, causas y efectos y su complementariedad.....	192
Cuadro 15. Estructura analítica del proceso de participación ciudadana basada en el enfoque de derechos humanos.....	198
Cuadro 16. Cuadro de indicadores en relación a los componentes y actividades.....	211
Cuadro 17. Propuesta de desarrollo de proceso de fortalecimiento de capacidades en el tema de marco legal para la gestión del espacio público vial y la movilidad humana.....	278
Cuadro 18. Propuesta de desarrollo de proceso de fortalecimiento de capacidades en el tema de elementos técnicos del espacio público de movilidad humana.....	282
Cuadro 19. Propuesta de desarrollo de proceso de fortalecimiento de capacidades en el tema de elaboración de anteproyectos en el espacio público de movilidad humana.....	286
Cuadro 20. Propuesta de desarrollo de proceso de fortalecimiento de capacidades en el tema de elementos para la evaluación de obras sobre el espacio público de movilidad humana.....	290
Cuadro 21. Propuesta de desarrollo de proceso de fortalecimiento de capacidades en el tema de inspección de obra sobre el espacio público de movilidad humana.....	294
Cuadro 22. Propuesta de desarrollo de proceso de fortalecimiento de capacidades en el tema de roles de los sujetos sociales involucrados en la gestión del espacio público de movilidad humana.....	298
Cuadro 23. Goicoechea: Población total por zona y sexo, según provincia, cantón y distrito. 2011.....	323
Cuadro 24. Goicoechea: Porcentaje de población según distrito. 2011.....	324
Cuadro 25. Goicoechea Población total proyectada al 30 de junio 2018 por grupos de edades, según distrito.....	324
Cuadro 26. Goicoechea: Porcentaje de población proyectada al 30 de junio 2018 según grupos de edades y distrito.....	325
Cuadro 27. Goicoechea: Densidad poblacional según distrito, 2011.....	325
Cuadro 28. Goicoechea: Indicadores demográficos y sociales según distrito, 2011.....	326
Cuadro 29. Goicoechea: Distribución porcentual de los hogares por número de carencias críticas según distrito. 2011.....	326
Cuadro 30. Goicoechea: Indicador de tenencia, estado y hacinamiento de la vivienda, según cantón y distrito, 2011.....	327
Cuadro 31. Goicoechea: Indicadores económicos, según distrito, 2011.....	328
Cuadro 32. Goicoechea: Indicadores de condiciones de vida según distrito, 2011.....	329
Cuadro 33. Goicoechea. Densidad de la Red Vial Cantonal según distrito.....	330
Cuadro 34. Goicoechea. Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distritos y condición. 2014.....	330
Cuadro 35. Goicoechea. Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distritos y condición. 2015.....	331
Cuadro 36. Goicoechea. Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distritos y condición. 2016.....	331
Cuadro 37. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distrito y condición. 2017.....	332
Cuadro 38. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	332
Cuadro 39. Guadalupe: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	333
Cuadro 40. San Francisco: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	333
Cuadro 41. Calle Blancos: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	334
Cuadro 42. Mata de Plátano: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.....	334

<i>Cuadro 43. Ipis: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.</i>	335
<i>Cuadro 44. Rancho Redondo: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.</i>	335
<i>Cuadro 45. Purral: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.</i>	336
<i>Cuadro 46. Goicoechea: Índice de Desarrollo Social según división administrativa. 2017.</i>	336
<i>Cuadro 47. Índice de Desarrollo Social Distrital 2017, según División Territorial Administrativa y Dimensiones</i>	337
<i>Cuadro 48. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 162, Ruta 218. Guadahipe. 1987-2015.</i>	338
<i>Cuadro 49. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 754, Ruta 108. San Francisco. 1987-2015.</i>	339
<i>Cuadro 50. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 754, Ruta 108. San Francisco. 1987-2015.</i>	340
<i>Cuadro 51. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 757, Ruta 100. Calle Blancos. 1987-2015.</i>	341
<i>Cuadro 52. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 170, Ruta 205. Mata de Plátano. 1987-2015.</i>	342
<i>Cuadro 53. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 168, Ruta 205. Ipis. 1987-2015.</i>	343
<i>Cuadro 54. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 677, Ruta 205. Rancho Redondo. 1987-2015.</i>	344

Lista de figuras

<i>Figura 1. Cambio de paradigma: Del carrocentrismo a la movilidad humana</i>	13
<i>Figura 2. Pirámide de la distribución de la red vial de Costa Rica.</i>	14
<i>Figura 3. Elementos para el enfoque de derechos en la gestión vial cantonal de Goicoechea.</i>	35
<i>Figura 4. Espectros y escalones de la participación ciudadana.</i>	39
<i>Figura 5. Desarrollo teórico de la participación basada en los Derechos Humanos.</i>	52
<i>Figura 6. Etapas del Marco Lógico.</i>	63
<i>Figura 7. Subetapas de la fase de planificación y evaluación de la información existente.</i>	66
<i>Figura 8. Subetapas de la fase de planificación y evaluación de la información existente.</i>	69
<i>Figura 9. Talleres distritales realizadas.</i>	75
<i>Figura 10. Entrevista realizada a los asistentes de los talleres.</i>	76
<i>Figura 11. Prioridad de uso del espacio público ¿Cómo es ahora?</i>	77
<i>Figura 12. Prioridad de uso del espacio público ¿Cómo le gustaría que fuera?</i>	78
<i>Figura 13. Uso del espacio público ¿Cómo es ahora?</i>	79
<i>Figura 14. Uso del espacio público ¿Cómo le gustaría que fuera?</i>	80
<i>Figura 15. ¿Cómo es la gestión vial hoy?</i>	81
<i>Figura 16. ¿Cómo le gustaría que fuera el proceso de gestión vial?</i>	82
<i>Figura 17. Procesamiento, sistematización y análisis de los talleres comunales:</i>	83
<i>Figura 18. Procesamiento, sistematización y análisis de las entrevistas a informantes claves del cantón de Goicoechea.</i>	84
<i>Figura 19. Información relevante del cantón de Goicoechea.</i>	90
<i>Figura 20. Información relevante del distrito 1. Guadalupe.</i>	91
<i>Figura 21. Información relevante del distrito 2. San Francisco.</i>	94
<i>Figura 22. Información relevante del distrito 3. Calle Blancos.</i>	97
<i>Figura 23. Información relevante del distrito 4. Mata de Plátano.</i>	100
<i>Figura 24. Información relevante del distrito 5. Ípis.</i>	103
<i>Figura 25. Información relevante del distrito 6. Rancho Redondo.</i>	106
<i>Figura 26. Información relevante del distrito 7. Purrál.</i>	109
<i>Figura 27. Pirámide de Jerarquía de la Movilidad Urbana.</i>	126
<i>Figura 28. Mapa de ubicación espacial de actores institucionales relacionados a la promoción social que contestaron cuestionario.</i>	152
<i>Figura 29. Transformación de reuniones informativas a procesos de intercambio.</i>	157
<i>Figura 30. Ideal de pirámide de la vialidad desarrollada por el distrito de Calle Blancos.</i>	158
<i>Figura 31. Pirámide de la vialidad desarrollada por el distrito de Ípis, como es ahora.</i>	159
<i>Figura 32. Estructura de marco lógico para la construcción de modelo de participación ciudadana en la gestión del espacio público de movilidad humana.</i>	172
<i>Figura 33. Árbol de problemas.</i>	183
<i>Figura 34. Árbol de medios y fines.</i>	187
<i>Figura 35. Lógica de coherencia entre causa, medio y acción.</i>	190
<i>Figura 36. Estructura analítica del proceso de participación ciudadana basada en el enfoque de derechos humanos.</i>	197
<i>Figura 37. Columna de objetivos. Objetivo 1.</i>	206
<i>Figura 38. Columna de objetivos. Objetivo 2.</i>	207
<i>Figura 39. Columna de objetivos. Objetivo 3.</i>	208
<i>Figura 40. Lógica circular de los componentes de los objetivos propuestos.</i>	209
<i>Figura 41. Criterios de evaluación del MIDEPLAN Costa Rica.</i>	221
<i>Figura 42. Cadena de Resultados.</i>	222
<i>Figura 43. Lógica de ejecución del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal.</i>	227
<i>Figura 44. Lógica de trabajo para el modelo metodológico para la promoción social.</i>	230
<i>Figura 45. Desarrollo de talleres distritales.</i>	231
<i>Figura 46. Estructura lógica para desarrollar las entrevistas a expertos.</i>	233

<i>Figura 47. Estructura para el desarrollo de la sistematización de la información.</i>	236
<i>Figura 48. Etapa 1. Recolección, sistematización y análisis de datos.</i>	240
<i>Figura 49. Recolección, sistematización y análisis de datos.</i>	241
<i>Figura 50. Participación ciudadana en la gestión del espacio público vial en el cantón de Goicoechea.</i>	246
<i>Figura 51. Ubicación georreferenciada de los ámbitos de acción de cada Asociación de Desarrollo o grupos organizados en el cantón.</i>	247
<i>Figura 52. Análisis de indicadores técnicos para la gestión vial.</i>	248
<i>Figura 53. Etapa 3. Elaboración y aprobación del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal.</i>	252
<i>Figura 54. Proceso de elaboración de políticas.</i>	258
<i>Figura 55. Ejemplo de componentes específicos y transversales.</i>	259
<i>Figura 56. Etapa 4. Ejecución del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal. Primer, segundo y tercer año.</i>	265
<i>Figura 57. Temáticas de proceso de fortalecimiento de capacidades comunales en gestión del espacio público de movilidad humana para la Municipalidad de Goicoechea.</i>	277
<i>Figura 58. Carta de apoyo de la Municipalidad de Goicoechea.</i>	322
<i>Figura 59. Formulario de inventario físico de la Red Vial Cantonal.</i>	345
<i>Figura 60. Formulario de Tránsito Promedio Diario.</i>	346
<i>Figura 61. Formulario de inventario de puentes.</i>	347
<i>Figura 62. Referencia de señalización vial existente y faltante.</i>	348
<i>Figura 63. Formulario de inventario socioeconómico para la clasificación de la red vial.</i>	349
<i>Figura 64. Ejemplo de análisis FODA aplicado a proceso de gestión vial.</i>	350
<i>Figura 65. Inventario de necesidades del camino.</i>	351
<i>Figura 66. Actividad N.º 1. Encuesta de conocimientos sobre gestión vial cantonal.</i>	352
<i>Figura 67. Actividad N.º 2. Como es actualmente la pirámide de movilidad en su comunidad.</i>	353
<i>Figura 68. Actividad N.º 3. ¿Cómo visualiza la pirámide de movilidad en su comunidad?</i>	354
<i>Figura 69. Actividad N.º 4. ¿Cómo es el uso del espacio público de su ciudad ahora?</i>	355
<i>Figura 70. Actividad N.º 5. ¿Cómo le gustaría que fuera el uso del espacio público de su ciudad?</i>	356
<i>Figura 71. Actividad N.º 6. ¿Cómo es la gestión vial ahora?</i>	357
<i>Figura 72. Actividad N.º 7. ¿Cómo le gustaría que fuera la gestión vial?</i>	358
<i>Figura 73. Taller N.º 1 Distrito de Ípis.</i>	359
<i>Figura 74. Taller N.º 2 Distritos de Calle Blancos y San Francisco.</i>	360
<i>Figura 75. Taller N.º 3 Distrito de Guadalupe.</i>	361
<i>Figura 76. Taller N.º 4 Distrito de Mata de Plátano.</i>	362
<i>Figura 77. Taller N.º 4 Distrito de Pírral.</i>	363
<i>Figura 79. Taller Validación comunitaria.</i>	364

Lista de abreviaturas

BID: Banco Interamericano de Desarrollo

CEPAL: Comisión Económica Para América Latina Y El Caribe

CFIA: Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica

CONAPDIS: Consejo Nacional de Personas con Discapacidad

INEC: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos

INVU: Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo de Costa Rica

KfW: Banco Alemán KfW (früher: Kreditanstalt für Wiederaufbau)

LANNAM: Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica

MIVAH: Ministerio De Vivienda Y Asentamientos Humanos

MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

ONU: Naciones Unidas

PAI: Programa de Acción Integral

PNUD: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

PRVC: Programa Red Vial Cantonal

PVQCD: Planes viales quinquenales de conservación y desarrollo

UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura).

UNFPA: El Fondo de Población de las Naciones Unidas

UTGV: Unidad Técnica de Gestión Vial.

Introducción

En el tema de la movilidad humana a nivel nacional hay dos posturas en las que se debe avanzar a nuevas tendencias pragmáticas, en un primer instante se debe avanzar hacia un paradigma de la gestión del espacio público de movilidad humana, siendo este una transformación del modelo carro centrista que se vincula a la visión de la gestión vial y dirigirse más hacia un espacio donde se tome en consideración a todos y cada uno de los sujetos sociales que se interrelacionan en ese espacio público de tránsito.

Por otro lado, el derecho humano de participación en la gestión del espacio público de movilidad humana, ha sido poco abordado tanto a nivel latinoamericano como a nivel nacional; el cantón de Goicoechea a través de la Municipalidad, es uno de los primeros cantones que busca aplicar este enfoque de derechos en las y los sujetos sociales de todos los distritos, mediante de procesos participativos, en los que se logre trascender del paradigma de gestión vial a movilidad humana.

Es aquí donde se plantea el problema principal y surge la interrogante: ¿de qué manera la Municipalidad de Goicoechea promueve procesos participativos para el ejercicio de los derechos de los sujetos sociales en la gestión vial cantonal? Se abordaron las inquietudes planteadas mediante la modalidad de Proyecto de Graduación, se pretende que la propuesta generada pueda ser aplicada a mediano y/o largo plazo por el municipio.

De esta pregunta surgen elementos de análisis relacionados al proceso de gestión vial y del espacio público de movilidad humana en cuanto a mejoras en procesos, la participación y la toma de decisiones, los roles y el poder de las y los sujetos sociales en la gestión vial, la incidencia de y en los procesos participativos y cómo estos procesos inciden en la apropiación de los espacios públicos por parte de la ciudadanía.

Para lograr dar respuesta a las inquietudes, el enfoque y el ejercicio de los derechos humanos en la participación de las y los sujetos sociales en los procesos de gestión vial en el cantón de Goicoechea brinda pistas esenciales, la participación es fundamental puesto que contribuye al proceso de apropiación del espacio público desde la perspectiva de los derechos humanos en dicho cantón.

Además, con este proyecto se buscará integrar las perspectivas legales, técnicas y comunitarias de la gestión vial, para así facilitar la construcción participativa y la creación de capacidades comunales e institucionales para el fortalecimiento de la gestión vial del cantón de Goicoechea 2019-2024.

Se trabajó con la modalidad de proyecto de graduación, con el fin de analizar la presencia o no de procesos participativos de la municipalidad en la gestión vial a partir de las actividades desarrolladas en las sesiones de trabajo, talleres, entrevistas, etcétera. Se diseñaron tres productos que nacen de las necesidades de las y los sujetos sociales comunales e institucionales.

El primero es un marco metodológico para que guíe las acciones del área de promoción social de las unidades técnicas de gestión vial en la incorporación del derecho humano a la participación en los procesos de gestión del espacio público vial; el segundo es un modelo de gestión de la participación comunal basado en el enfoque de derechos humanos en la gestión del espacio público de movilidad humana en el cantón de Goicoechea y por último, un programa de fortalecimiento de capacidades comunales en la gestión del espacio público vial y la movilidad humana.

Estos tres productos se elaboran con el propósito de definir las funciones y acciones de cada uno de los sujetos sociales, y transformar el modelo actual de gestión vial a un proceso de gestión del espacio público dedicado a la movilidad humana, viendo este último como un proceso integrador que permite el uso del espacio público por y para todas y todos, así como el proceso de apropiación de este y las dimensiones de análisis, que finalmente contribuyen a procesos de desarrollo local.

Se utiliza la metodología participativa mediante el diagnóstico participativo comunitario a través de talleres, entrevistas a informantes claves desde la perspectiva política, técnica-ingenieril y social, además se incorpora una consulta a distintos profesionales del país del área de gestión vial y la validación comunitaria de este modelo.

Por otro lado, se involucra el marco lógico, como una metodología que guía los pasos del profesional en promoción social a fin de construir y elaborar los procesos de participación ciudadana de las y los sujetos sociales comunales con base a métodos científicos que puedan ser

validados y reproducidos con el tiempo en la creación de nuevas estrategias de inserción de lo comunal en los espacios públicos de movilidad humana.

Justificación

La vida y las actividades cotidianas de las y los sujetos sociales se desarrolla en espacios físicos definidos, tanto en la esfera privada como en la pública, dentro de la esfera pública encontramos los espacios públicos de movilidad, refiriéndonos a estos como espacios dispuestos para el uso y disfrute de todos, para su movilidad ya sea motorizada o peatonal, lo que provoca que el mejoramiento y construcción de estos espacios deba involucrar las necesidades y los derechos inherentes a todos y todas los que harán uso de estos.

El desarrollo de los territorios ha sido relegado y entregado en el caso de nuestro país a los municipios, los cuales según la normativa ejerce la jurisdicción territorial en el cantón respectivo, pero que según el artículo 4 de la Ley N°7794 Código Municipal (Asamblea Legislativa, 1998) también lo llama a promover un desarrollo local participativo e inclusivo.

Este último punto indicado es el que da fundamento a este Proyecto de Graduación, el cual va dirigido a crear propuestas participativas en el desarrollo de proyectos de gestión vial en el cantón de Goicoechea, basado en el enfoque de derechos humanos, de las y los actores sociales locales en la elaboración, ejecución y evaluación de los proyectos municipales.

Pero no solo se observa el hecho de la participación de estos sujetos sociales en estos procesos, sino, cómo esta participación nos permite revelarnos ya no como usuarios(as) del espacio sino como sujetas y sujetos sociales que toman decisiones sobre el uso de ese espacio público y con esto llegamos a una apropiación de los espacios públicos de movilidad humana para todos y todas.

Reforzando lo dicho, el uso del espacio público remite al derecho humano del libre tránsito por lo que este Proyecto de Graduación revierte gran importancia porque aporta al cambio de perspectiva en el uso y mantenimiento del espacio público vial, que compete y por lo tanto es responsabilidad de los Gobiernos Locales, pero también, nosotros como sujetos sociales tenemos injerencia en el desarrollo de este espacio, es decir, dejar de ver este espacio solo como calle (visión carrocentrista) e iniciar un proceso de impacto en el espacio público de movilidad humana (visión incluyente de todos los y las sujetas sociales que utilizan el espacio).

La importancia de construir instrumentos y procesos de manera conjunta, radica en determinar cómo este reforzamiento de capacidades comunales, inciden en las decisiones del gobierno local sobre el desarrollo, la calidad de vida de la comunidad, el uso y apropiación de los espacios públicos, así como en el ejercicio de los derechos ciudadanos, mediante la participación activa en procesos de gestión y la apropiación de estos espacios públicos dedicados a la movilidad humana.

Otro punto importante es que en el momento de que todas y todos los sujetos sociales participen en los procesos, la visión de gestión vial pueda irse transformando hacia una gestión del espacio público de movilidad humana, entendiéndose este como el espacio donde confluyen todos los distintos sujetos que hacen uso y se apropian de su espacio, es decir, vehículos, peatones, motociclistas o ciclistas y demás usuarios de cada uno de los componentes del espacio público de movilidad humana.

La relevancia del presente proyecto radica en analizar el proceso de participación ciudadana, basado en la construcción comunitaria de la gestión participativa del espacio público destinado a la movilidad humana con enfoque de derechos humanos, dado que la municipalidad se propone impulsar un proceso participativo.

Por otro lado, este proyecto aporta porque se requiere contar con un proceso de participación que involucre el respeto de los derechos humanos de las comunidades y las y los sujetos sociales fundamentado en criterios profesionales que los validen.

El aporte sociológico en este tema es de gran importancia, debido a que, permite forjar desde esta área de conocimiento las líneas de acción para desarrollar procesos que incorporen tanto al Gobierno Local como a las comunidades en materia de gestión del espacio público vial de una manera participativa. Adicional a esto se pretende dar un nuevo sentido a la gestión y uso del espacio público vial y que el uso de este remite a los derechos humanos más elementales.

Lo anterior brindará como resultado incidir en la formulación del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal, y consecuentemente, los Planes Anuales de Gestión Vial Cantonal de la Municipalidad de Goicoechea, con una perspectiva de participación ciudadana y fortalecimiento de los derechos humanos de las personas, así como, el de las organizaciones

comunales. Para lo anterior, el presente proyecto cuenta con el interés y apoyo de la Municipalidad de Goicoechea. (Ver anexo No. 1)

Capítulo I

Aspectos generales del proceso de investigación

1.1 Antecedentes teórico-prácticos

Este apartado presenta una revisión de las investigaciones y hallazgos recientes sobre la temática de la gestión vial cantonal, a nivel latinoamericano y nacional, y tiene como fin comprender el contexto de los procesos participativos en los gobiernos locales y el ejercicio de los derechos humanos de participación para incidir en la toma de decisión sobre los espacios públicos de movilidad humana.

La temática de la gestión vial a nivel nacional e internacional, se ha referido principalmente a la aplicación de esta en la construcción de infraestructura, y puesto que es un tema que en su mayoría se contempla únicamente desde la ingeniería, los estudios o las investigaciones se han hecho desde la perspectiva práctica, es decir, han dejado plasmados manuales o sistematizaciones de lo que debe contemplar la construcción de infraestructura vial, tanto en lo técnico como en lo social desde una visión ingenieril.

De acuerdo a lo señalado en el apartado anterior, interesa comprender la importancia del uso y la apropiación del espacio público, en específico del espacio público asignado para la movilidad humana, pues el marco legal la contempla como un conjunto de vías terrestres que constituyen una estructura que conecta en este caso entre sí al municipio y enlazando a este con los demás municipios, permitiendo el desplazamiento vial y peatonal. Tiene una función preponderante en el desarrollo humano de un cantón, por cuanto brinda accesibilidad a centros poblacionales, de producción, educación, salud, esparcimiento y también como un complemento de la red vial nacional.

En el presente apartado se realizará un repaso del contexto socio histórico referido a los antecedentes institucionales, investigativos y aspectos normativos que involucran a la gestión vial.

1.1.1 La normativa en Costa Rica

Iniciamos con los antecedentes normativos ya que en Costa Rica la normativa referente al mantenimiento y mejoramiento de la red vial tanto nacional como cantonal es reciente, es hasta los años setenta que se crea la ley que sustenta el mantenimiento de esta red vial con la promulgación de la Ley N° 5060, publicada en 1972.

Esta ley es un esfuerzo por normar lo relacionado al tema de la red vial del país, sin embargo, queda limitada en dos ejes, específicos y técnicos, que abordan su funcionamiento, por ejemplo, en el capítulo I se especifica que los caminos públicos se dividen en dos según su funcionamiento, por un lado, la red vial nacional, la cual corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y se dividen en carreteras primarias, secundarias y terciarias, y por otro lado, la red vial cantonal cuya administración es competencia de los Gobiernos Locales y se divide en caminos vecinales, calles locales y caminos no clasificados. (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 1972)

Hasta ese momento la participación comunitaria o el aporte social no es un aspecto relevante, pues los elementos de este marco normativo se basan en lo técnico, el concepto de gestión vial estaba lejano a ser participativo, no se encontraba definido directamente como parte de la participación comunitaria, sino como algo que competía meramente a la infraestructura: caminos, calles, creaciones de leyes, normativas, presupuestos y tareas institucionales lejanas al involucramiento de la comunidad, y de las y los sujetos sociales.

En esta misma ley señalada, en el artículo N° 5 define el detalle de los recursos económicos que se destinarán para la ejecución del mantenimiento de la red vial nacional, tanto para el Gobierno Central, como también para los Gobiernos Locales, con el tiempo se va dando un rezago en el desarrollo y mantenimiento de la red vial.

Lo anterior, puesto que los recursos disponibles no son suficientes para mantener la infraestructura vial en buenas condiciones y seguía sin tomarse en cuenta las necesidades expresadas por las comunidades y las y los sujetos sociales, pues se consideraba un aspecto que competía exclusivamente a las áreas relacionadas con la infraestructura, lo técnico y lo de carácter ingenieril.

Desde la década del setenta y hasta el año 2001, se da un salto en materia de financiamiento y gestión de la red vial y se aprueba en la Asamblea Legislativa la Ley N° 8114 denominada *Ley de simplificación y eficiencia tributaria para inyectar con recursos económicos el mantenimiento de las redes viales del país.*

Esta ley crea un tributo a los combustibles fósiles comercializados en el país, a fin de que este financie la conservación, mantenimiento y mejoramiento de la red vial tanto nacional como cantonal, es así como las corporaciones municipales consiguen recursos frescos para el mantenimiento de sus redes viales. Es acá donde se da un avance en la materia, pero en el aspecto financiero, sin embargo, sigue estancado el elemento comunitario.

En casi tres décadas el asunto referente a las leyes de la red vial sigue siendo visto como un asunto de trámite administrativo, de recursos material y económico e infraestructura competente a las instituciones y lejana a las comunidades, pues estas leyes hacen referencia somera a la participación de las comunidades en los procesos, lo que provoca que el Gobierno Central y las municipalidades den privilegio a la ejecución de obra sin contemplar las necesidades de las y los sujetos sociales.

Desde el Ministerio de Obras Públicas y Transportes se han formulado estrategias de la participación comunitaria en la gestión vial cantonal, materializándose estas inicialmente con la ejecución de proyectos de cooperación internacional, en el caso específico con el desarrollo del programa MOPT-KFW, con la cooperación alemana, es importante recalcar que en este programa la participación de las y los sujetos sociales contenía un carácter instrumental, es decir, se toma en cuenta a las personas, más en el sentido de colaboradores en el mantenimiento de sus caminos, generando apropiación de los mismos, que como parte del proceso de toma de decisiones e involucrados en los procesos de definición de prioridades y ejecución de obra.

Por otro lado, y más recientemente el proyecto MOPT-BID incluye a los sujetos sociales en una especie de validación comunal de los proyectos, en los cuales una de las etapas del proceso de elaboración de los proyectos es el de validar comunalmente lo que se propone desde la ingeniería.

Son aportes importantes en la participación de las personas, pero no incluye ese proceso de "verdadera participación", no ahonda en la definición comunal de sus espacios públicos de movilidad humana y deja todo en manos de la ingeniería siendo las y los sujetos sociales de nuevo solamente observadores y receptores de la información.

Con la aprobación de la ley N° 9329 "Ley especial para la transferencia de competencias: atención plena y exclusiva de la red vial cantonal" (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2016), se realiza una redistribución de los porcentajes asignados por la ley N° 8114 para la atención de la red vial nacional y cantonal, adicional a un aumento en los recursos monetarios, se retoma la participación ciudadana como un eje transversal en el desarrollo de los proyectos del espacio público vial.

Al igual que en la ley N° 8114, se plantea el requerimiento de que los procesos en gestión vial sean participativos, pero no se genera un proceso analítico referente a los métodos utilizados para lograr la participación e inclusión de todos los sujetos sociales involucrados en el proceso de gestión vial.

Es hasta este momento, y en el inicio de esta etapa en la cual se puede apreciar que los retos involucran lo social, la participación comunitaria, el ejercicio de ese derecho de participación por parte de las y los sujetos sociales en el proceso de la gestión vial cantonal, bajo esa premisa de participación no solo en la ejecución de obras, sino en la génesis y la evaluación de los proyectos realizados.

Lo comentado anteriormente viene a reforzar los trabajos de las municipalidades en el mantenimiento de sus redes viales, pero esta nueva ley no solo brinda mayores recursos, sino que inicia un proceso de transferencia de competencias sobre la gestión vial cantonal. Esto plantea enormes retos a nivel técnico, social y administrativo para las corporaciones municipales.

Es en esta etapa en la cual se hace relevante formular estrategias construidas en conjunto con las y los sujetos sociales para involucrar a estos en los procesos de mejoramiento y construcción de los espacios públicos viales.

Esta participación inicia con la creación de la Ley N° 8114 y el Decreto 34624-MOPT en el año 2001 y más recientemente la Ley N° 9329 y los Decretos 40137-MOPT, 40138-MOPT y 40139-MOPT, los cuales regulan la gestión vial cantonal, con este punto se emite un mandato a las municipalidades del país, para que ejecuten los proyectos viales de preferencia bajo la modalidad participativa de ejecución de obras. En relación a este concepto el artículo N° 3 del decreto 34624-MOPT indica que:

“Se conoce también como Conservación Vial Participativa a la coordinación y cooperación que se establece entre la Municipalidad, el Gobierno Central y las organizaciones comunales y la sociedad civil de un cantón, con la finalidad de planificar, ejecutar, controlar y evaluar obras de diversa índole (...)” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

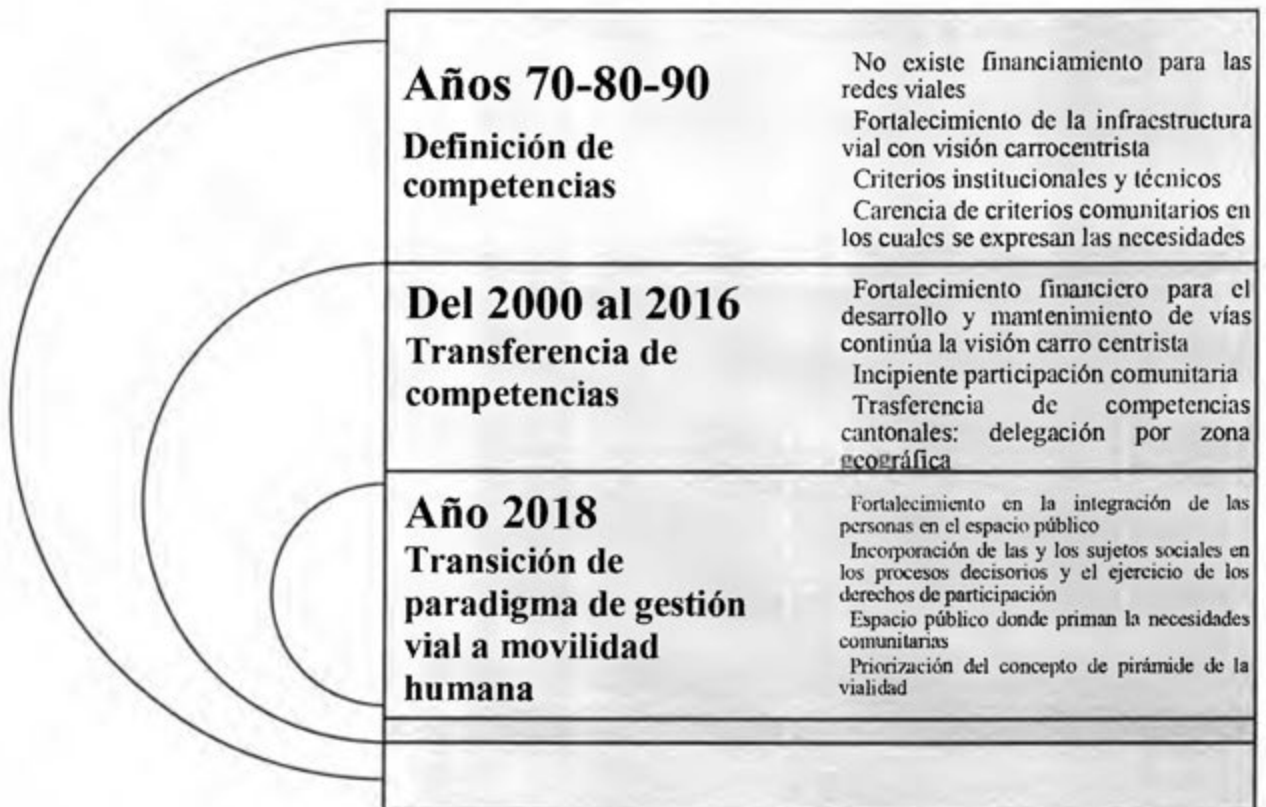
En concordancia con lo anterior, recientemente con la aprobación de la Ley N° 9660 “Ley de movilidad y seguridad ciclística” (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2019) se incluye la definición de la pirámide de movilidad, y con esto la transición del paradigma carrocentrista hacia la “movilidad humana”, busca regirse por los principios de la pirámide de la movilidad activa, enfocando como elemento de interés la movilidad integrada y todo esto con un carácter vinculante con la comunidad.

De acuerdo al artículo N° 8 de esta nueva ley, son las Juntas Viales cantonales las responsables de gestionar el proceso participativo:

“(...) organizarán al menos un taller participativo cada año donde se discuta y decide con carácter vinculante las posibles Intervenciones Autorizadas para la movilidad y seguridad ciclística en sus cantones. Los talleres contarán con la participación de al menos los siguientes actores: a) Asociaciones de Desarrollo Integral. b) Gremios comerciales cantonales o similares. c) Comités distritales y cantonales ambientales. d) Comités distritales y cantonales deportivos. e) Juntas cantonales y distritales de educación. f) Grupos organizados de la comunidad con reconocida trayectoria en el campo del objetivo de la presente ley. g) Al menos un representante de la oficina regional correspondiente del MOPT. h) Comités de Salud. El resultado que arroje este taller tendrá carácter vinculante para la elaboración de los Planes Cantonales de Distribución de Financiamiento para la Movilidad y Seguridad Ciclística establecidos en la presente ley y deberán ser incorporados dentro de los planes anuales y quinquenales de conservación y desarrollo vial del cantón para su debida aprobación y ejecución.” (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2018)

Esta nueva ley marca una nueva etapa donde se inicia una transición al concepto de gestión vial participativa a la gestión del espacio público de movilidad humana, en la que ya el *automóvil no es el centro de los espacios*, sino que se desplaza hacia las personas, un espacio para las y los sujetos sociales ya avalados por el marco normativo, proceden a tener un criterio vinculante para los planes de movilidad cantonal buscando la mejora en el desarrollo vial. (Ver figura 1)

Figura 1. Cambio de paradigma: Del carrocentrismo a la movilidad humana según el marco legal costarricense.



Fuente: Elaboración propia por los autores a partir del análisis de antecedentes de marco legal.

La gestión del espacio público de movilidad humana con un componente participativo representa un reto para las municipalidades del país, puesto que hasta la fecha se habían ejecutado los procesos de carácter mecánico y administrativo sin involucramiento de las distintas partes que lo conforman: Estado, instituciones, comunidades, y miembros de esta como los actores políticos, comerciales y liderazgos comunales.

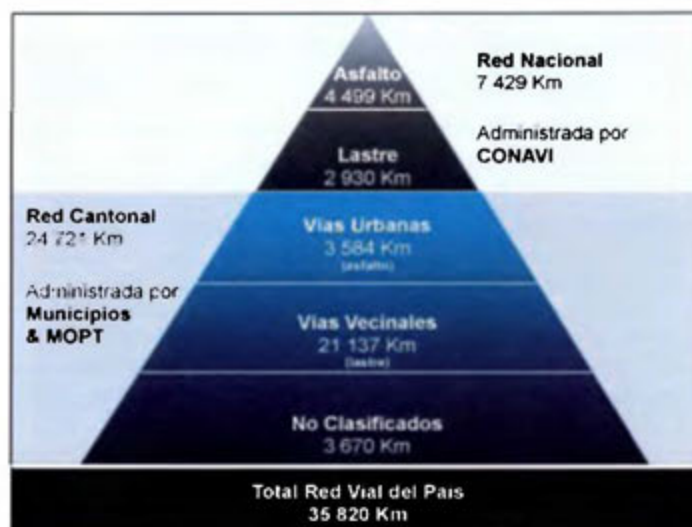
Esta legislación y marco normativo de planificación, ejecución, control y evaluación de obras que hasta el momento eran solo técnicas y de infraestructura, se enfrentaron en esta nueva etapa a procesos venideros que traerían un elemento hasta entonces desconocido: una gestión que tomaba en cuenta a la comunidad para deconstruir el concepto rígido técnico que se venía dando y que en adelante debía responder a las demandas comunitarias.

1.1.2 Contexto nacional y local de la gestión vial

Como un segundo aspecto de relevancia se encuentra, en este caso la especificidad de la institución donde se desarrolla el proceso de gestión vial y como este se relaciona a un nivel macro con el desarrollo de la vialidad a nivel país.

Dentro del contexto nacional Costa Rica cuenta con un total de 35, 820 km de red vial que se desagrega en 24,721 km de red vial cantonal y 7,429 km de red vial nacional (ver figura No. 2).

Figura 2. Pirámide de la distribución de la red vial de Costa Rica.



Fuente: Sitio Web Concejo Nacional de Vialidad. CONAVI. 2018

El cantón de Goicoechea es el octavo de la provincia de San José, y para el año 2018 según las proyecciones del Instituto Nacional de Estadística y Censos contará con una población de 136,112 habitantes. (INEC, 2018) La anchura máxima es de veinte kilómetros, en dirección

noreste a suroeste desde la naciente del río Durazno hasta el puente sobre el río Torres, carretera nacional No.5, que va de ciudad de San José a la de San Juan de Tibás y se conforma por 7 distritos: Guadalupe, San Francisco, Calle Blancos, Mata de Plátano, Ípis, Rancho Redondo y Purral.

La forma espacial del cantón y los distintos niveles de desarrollo que han acontecido en cada uno de los siete distritos ha generado procesos desagregados en cada uno de ellos, pues podemos encontrar distritos con desarrollo urbano disímiles, por un lado cinco distritos donde el uso del suelo es meramente urbano, a saber San Francisco, Guadalupe, Calle Blancos, Ípis y Purral, uno donde se mezcla el desarrollo urbano con el rural que es Mata de Plátano y otro donde el uso del territorio es rural que se refiere al distrito de Rancho Redondo. Lo anterior provoca que, a la hora de gestionar los requerimientos de mejora del espacio público vial, estas realidades deban contemplarse.

El cantón de Goicoechea cuenta con una red vial cantonal de 181,1 km², la misma soporta un exceso de paso vehicular y peatonal por ser el ingreso principal al sector oeste de la capital, la red vial cantonal da acceso o paso a los cantones de Moravia, Coronado y Tibás. Esta característica hace particular al cantón a la hora de involucrar la participación comunitaria, pues se debe tomar en cuenta lo que el cantón significa en el contexto nacional y local: un lugar de excesivo paso vehicular.

Para cumplir lo que señala el marco normativo e iniciar las labores en el tema de gestión vial la Municipalidad de Goicoechea, incorpora el departamento encargado de dichas funciones en el año 2015, es por esta razón que estos procesos participativos son incipientes en el cantón.

Para lograr este reto, debe iniciarse un proceso de diagnóstico, seguimiento y creación de herramientas y capacidades, que demuestre a las organizaciones comunales y asociaciones, así como a las personas interesadas en participar, cuáles son los requerimientos tanto técnicos como legales para la ejecución de los recursos en obras viales, y como participar en estos procesos.

¹ Esto según el Inventario de la Red Vial Cantonal de Goicoechea realizado en el año 2012 y validado por el Departamento de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Esto está avalado por el marco legal, pues tanto el Decreto 34624-MOPT, así como el Decreto 40137-MOPT el cual es más reciente, establecen la preferencia del desarrollo de los proyectos desde una perspectiva participativa, en el último esta incorporación tiene carácter de obligatoriedad.

En el caso de la Municipalidad de Goicoechea, actualmente, este proceso se cumple parcialmente, pues la participación se limita a los procesos informativos de carácter vertical, en donde el Gobierno Local informa a las comunidades los trabajos a realizarse, dándose una mínima influencia por parte de las y los sujetos sociales en la planificación, ejecución y evaluación de los proyectos realizados, esta dinámica riñe por lo tanto con lo establecido en el marco legal. De ahí la importancia de un proceso que genere espacios que permitan esta generación de la línea base para la creación de capacidades participativas comunitarias.

Aunado a lo anterior, las características que presenta la red vial cantonal de Goicoechea y la complejidad con la que el país ha ido cambiando en el tema de desarrollo urbano, ponen de manifiesto la necesidad de implementar mejoras en la planificación de la gestión vial a mediano y largo plazo, para que esto represente una mejora en los procesos participativos y que con el tiempo se refleje en ejecución de infraestructura.

En este sentido, por ejemplo, las estadísticas del año 2015 registradas por la Unidad Técnica de Gestión Vial de la Municipalidad de Goicoechea, muestran que 149,5 km de la red vial cantonal, estaba en regular, malo o muy mal estado, es decir un 82,55% de la red vial cantonal necesita inversión para mejorar su estado. (ver anexo No. 14. Cuadro No. 35).

Ante esta situación se requiere la participación de las y los sujetos sociales, que identifiquen las prioridades y necesidades de infraestructura para la movilidad humana, ligado a un proceso pensado y consensuado por las partes y que responda a las necesidades reales de quienes habitan en el cantón, de forma tal que no solo se cumplan los requerimientos técnicos y legales sino las necesidades de la población del cantón.

Hasta el momento la exposición de estos datos y consecución de sucesos es un claro indicador de potencial de la gestión vial y de procesos participativos que aseguren la distribución de los recursos y proyectos de manera que se cumplan las necesidades de la población del

cantón, así como el acatamiento de los requerimientos técnicos para la ejecución de estos.

1.1.3 Antecedentes de investigación: hallazgos recientes de la gestión vial

Por último, es importante realizar una revisión de las investigaciones y hallazgos recientes sobre la temática de la gestión vial cantonal y las variables sociales que se desenvuelven en el desarrollo de este proceso, y tiene como fin comprender el contexto teórico- práctico de los procesos participativos en los gobiernos locales, el uso del espacio público y el ejercicio de los derechos.

Se realizó una revisión de investigaciones relacionadas a los temas estableciendo como punto de partida la revisión de bibliografía latinoamericana, tomando en cuenta los aportes teóricos y hallazgos empíricos.

La temática de la gestión vial a nivel latinoamericano se ha referido principalmente a su aplicación en la construcción de infraestructura para la movilidad de las personas ya sea motorizada o peatonal, y puesto que es un tema que en su mayoría se contempla únicamente desde la Ingeniería, los estudios o investigaciones a nivel latinoamericano se han hecho desde la perspectiva práctica, es decir, han dejado plasmados manuales o sistematizaciones de lo que debe contemplar la construcción de infraestructura vial, tanto en lo técnico como en lo social.

Como ejemplo de lo anterior, se tiene que en países como Perú y Colombia se cuenta con manuales técnicos sobre este tema, en Perú se cuenta con un manual de Gestión Socio Ambiental para Proyectos Viales Departamentales (Ministerio de Ambiente de Perú, 2008), que en cuanto al contenido social toma en cuenta como base las áreas de afectación directa e indirecta de las comunidades intervenidas por un proyecto, por otro lado Colombia cuenta con un plan de Gestión Social de Obras (Empresas Públicas de Cundinamarca SA, 2016) que busca entre otros objetivos, sensibilizar en los actores sociales sobre la responsabilidad en la intervención en el espacio público.

Asimismo, en relación con la incorporación de actores sociales, países como Paraguay incorporan mediante un enfoque territorial y participativo el debate sobre propuestas, criterios y pautas metodológicas para la priorización de intervenciones en las redes viales vecinales

(Yang y Ziulay, 2011), lo cual se asemeja a Costa Rica, pues se cuenta con las Unidades Técnicas de Gestión Vial, las cuales tienen a cargo más de treinta funciones relacionadas al mantenimiento, conservación y desarrollo de la red vial cantonal, que en el caso de la Municipalidad de Goicoechea incluye la promoción social en la comunidad.

Estas investigaciones se relacionan con el proyecto en curso, en que, si bien por ley debe incorporarse la participación de la comunidad en el planteamiento, ejecución, seguimiento y evaluación de los proyectos, esta participación se encuentra en estado incipiente.

Además, aún con los manuales y marcos legales que avalan esta participación, el concepto mismo de esta integración de las y los sujetos sociales en este proceso y en el uso del espacio público se quedan en procesos meramente informativos de una sola vía: de la municipalidad a la comunidad, dejando pendiente este punto a nivel investigativo.

En esta línea de participación ciudadana, a nivel nacional existen distintas categorizaciones o metodologías para abordar esta participación, y las distintas variables que se encuentran inmersas en este tema.

Se puede observar cómo la participación ciudadana aporta o contribuye en el desarrollo local, en este sentido, la autora Granados en el 2009, desarrolla una investigación orientada al análisis de los procesos de participación social en el cantón de Oreamuno de Cartago y la contribución al desarrollo local. (Granados, 2009)

La autora procedió a investigar desde la experiencia de las personas líderes del cantón, los procesos de participación social vivenciados por ellos, además de las características e intereses de las y los actores vinculados con el desarrollo social y la relación entre la sociedad civil y el Gobierno Local. En esta investigación, la participación se posiciona más allá de un proceso informativo en una sola vía entre el gobierno y la comunidad, sino como un proceso que involucra a los actores comunitarios.

Concluye que se han abierto distintos espacios en procesos de participación formales y no formales, pero también es necesario adecuar procesos que potencien la integración de la ciudadanía, ya que, ésta genera mayor compromiso y mejora la calidad de vida de las personas.

Estas mismas necesidades de integrar y adecuar procesos participativos que mejoren la calidad de vida y las decisiones en pro de la comunidad se evidencian en el cantón en Goicoechea y en los distintos distritos, que, a diferencia de otros estudios mencionados, la participación involucra solamente el requisito del cumplimiento de transferencia de información de los proyectos ya ejecutados, en el cual la comunidad es un actor pasivo no participante, solamente receptivo.

En consecuencia, con el estudio de Granados, 2009, Rojas en su estudio del año 2012 también aborda el tema de la participación comunitaria desde la perspectiva sociológica, concibiéndola como un fenómeno social capaz de ser reconocido como un proceso, pero también como una práctica social. En este sentido, ambos estudios aportan al presente proyecto una perspectiva de involucramiento integral de los distintos sujetos en la comunidad, que se salen de la participación “política tradicional”.

Esto va en coincidencia directa con lo expresado por las y los participantes de las comunidades tanto en los talleres como en las entrevistas quienes consideran que el involucramiento comunitario debe ser en todos los niveles de los proyectos de los cuales sean beneficiarios, no solo para conocer lo que se realiza en su comunidad sino también para aportar desde distintos ámbitos y se visualiza este aporte como parte del desarrollo comunitario y urbano.

Lo anterior puesto que Rojas (2012) establece dos categorías de clasificación: tradicional y alternativa. La tradicional se define como participación a través de partidos políticos locales y la alternativa como de índole institucional y relacionada a mecanismos de consulta popular a nivel local, y a esto se agrega las otras formas de participación de la sociedad civil de forma no institucionalizada.

Aporta una reflexión sobre la realidad cantonal, la resolución de problemas y la cobertura de necesidades de la comunidad, convierte el tema de participación en un tema relevante. Sobre esta línea de participación como tema relevante para el desarrollo comunitario y urbano, Rojas (2012) coincide con Herrera (2017) conceptualmente, en el tema de participación comunitaria propuesta que pueda mejorar estos medios de participación ciudadana.

Ahora bien, Herrera (2017) contrapone la necesidad de una reforma al Código Municipal en torno a la regulación de los mecanismos de participación ciudadana, por lo que pone de *manifiesto la importancia* de la elaboración de políticas municipales de participación ciudadana, cosa que no se evidencia en Rojas (2012)

En este punto se señala el vacío del tema de participación, no solo en Costa Rica sino a nivel de Latinoamérica, la participación se sigue limitando a procesos expositivos, procesos de transferencia de información sin que medie una política de participación para el desarrollo urbanístico y dentro de la Política Nacional de Desarrollo Urbano 2018 - 2023 indica que la planificación urbana se relaciona a la construcción participativa y a la participación comunitaria de carácter activo.

Esta política señala lo mencionado por los autores expuestos y coincide con los criterios de los sujetos de Goicoechea además indica que el desarrollo urbano se ve limitado por la falta de coordinación institucional y de participación ciudadana informada en los distintos foros y mecanismos establecidos para la toma de decisiones vinculadas con el desarrollo urbano.

En un sentir de las y los sujetos participantes en el presente proyecto, así como lo que señala la política, la participación de las personas, es indispensable en la creación de normativa de planificación urbana y en el cumplimiento de esta norma. Sin embargo, se señala que es necesario crear esos espacios y mecanismos oportunos para esa participación y además que exista un reconocimiento de esta.

La construcción del espacio público de movilidad humana está determinada por el uso que hacen las personas de este, es decir, el espacio público en general, es pensado y desarrollado para y por las y los sujetos sociales que hacen uso del espacio, por lo que la participación de estas y estos debe ser un eje transversal en el desarrollo y creación de estos espacios.

En este sentido, se señala un espacio para todos y todas según lo señala en su estudio Vargas (2010), no solo con enfoques adultocentristas sino con enfoques que involucren distintos tipos de participación, en género y grupos etarios. Este sin embargo es otro vacío en el proceso de participación, por cuanto los procesos participativos son procesos centrados en la población adulta de edad media o personas adultas mayores, los jóvenes tienen menos espacios de

involucramiento y representatividad en la política de desarrollo urbano y de gestión vial.

En esta misma línea es necesario entonces brindar a la comunidad el poder de elección y participación, mediante un proceso de diagnóstico y de fortalecimiento de capacidades, estos elementos metodológicos son fundamentales debido a que permiten el ejercicio de los derechos ciudadanos en la construcción de la gestión del espacio público de movilidad humana a través de la elección, participación y empoderamiento, así lo menciona tanto Morera en su estudio en el 2013, como los mismos sujetos participantes en Goicoechea, quienes reclaman espacios y procesos de capacitación, los cuales no solo les brinda el poder del conocimiento de los procesos sino además el poder de toma decisiones.

Esto coincide con la política la cual señala que dentro de los rezagos en la materia se encuentra:

“Falta de coordinación institucional y de participación ciudadana informada en los distintos foros y mecanismos establecidos para la toma de decisiones vinculadas con el desarrollo urbano. Sin un norte claro en materia de desarrollo urbano, las municipalidades e instituciones se encargan de cumplir con sus competencias, o algunas de ellas, sin trabajar de manera articulada y coordinada entre ellos, lo cual resulta absolutamente necesario en el abordaje de ciertos problemas; ante ello las soluciones necesarias no se alcanzan porque no dependen de un único ente, sino que requieren de la participación de varios e inclusive de la toma de acuerdos respecto a la mejor forma de enfrentar la institucionalidad costarricense no conoce de mecanismos oficiales para hacer efectiva esa coordinación.” (MIVAH, 2018)

Desde 2013 Pérez realiza la misma observación indicando que se requieren mayores procesos de concientización, comunicación y fortalecimiento de las organizaciones comunitarias, además que la toma de decisiones debe realizarse de una manera participativa, es decir, en procesos de planificación programados que incluyen creación de capacidades.

Lo anterior aplica también a nivel latinoamericano, en el cual la CEPAL en el 2017, ha señalado claramente que:

“Las nuevas características sociales de complejidad, dinamismo y diversidad hacen necesarias la adopción de alternativas que permitan captar los diversos intereses producidos en el complejo entramado social de nuestra actualidad. En este contexto, la participación de la ciudadanía en las decisiones públicas es vista como complemento importante para que la

población se vea representada en el gobierno, ganando este último sostenibilidad y legitimidad democrática. Así, la sociedad en su conjunto gana por partida doble: la ciudadanía logra mayor representación de sus intereses en el gobierno, y el gobierno, conserva niveles elevados de legitimidad democrática para gobernar.” (CEPAL, 2017)

Sobre este particular, Córdoba y Romo (2018) coinciden en este punto con la CEPAL, en que la participación ciudadana es donde los diversos actores sociales deberán interactuar y se ponen de acuerdo, para lograr una construcción de ciudad efectiva, que permita la apropiación del espacio urbano para transformarlo según sus necesidades, en este caso los autores referencian los procesos participativos de la Ciudad de Chihuahua en México.

Esto en concordancia con lo que menciona Herrera en el año 2017, haciendo referencia sobre la importancia de la participación ciudadana en el cantón de San José, el autor señala cuestionamientos importantes a tomar en cuenta tales como: ¿Cuál es el tipo de participación que se da en el cantón central de san José?, esto por cuanto la participación no debe ser solo eso, una simple participación, sino definida, coordinada e integrada en los elementos municipales.

El autor señala que:

“Si bien la participación ciudadana se encuentra en boca de todos los diversos actores estudiados, lo cierto es que cada uno posee un concepto muy distinto de ella. Mientras unos la conciben como una forma para involucrar más a las personas en la toma de decisiones y que puedan con ello ejercer ciertos controles hacia la gestión pública y sus respectivos fondos; otros la conciben como un mero recurso político, es decir, se la aprecia en tanto aglutina intereses –sobre todo en procesos de campaña política- pero en el fondo, una vez alcanzado el poder político, la dejan de lado puesto que no conviene para sus propios intereses.” (Herrera, 2017)

Para efectos del presente proyecto, se desea señalar cuál es el tipo de participación de las y los sujetos sociales de la comunidad de Goicoechea, como una participación de fondo, ejerciendo el poder de decisión en la gestión pública que compete a la comunidad, ajeno a los intereses políticos electorales.

En relación a estos procesos, es importante señalar que actualmente se evidencia que se carece de estudios tanto a nivel nacional como internacional, que hagan referencia específica a la gestión vial cantonal, relacionado con un enfoque de derechos humanos y basado en la

participación ciudadana de sujetos sociales y organizaciones comunales, también en los registros encontrados se analizan los aspectos meramente legales y de cómo las organizaciones sociales se han compenetrado en los procesos comunitarios; en su mayoría, el proceso se genera desde las instituciones hacia las comunidades, de ahí que el presente proyecto llena un vacío en la generación de un producto que coadyuve en la participación con enfoque de derechos humanos.

Por otro lado, cuando se hace referencia a las y los sujetos sociales, en el presente proyecto, se hará referencia como sujetos de derechos, en los distintos antecedentes se les señala como “ciudadanos” con perspectiva política, pues la participación como derecho se ve reflejada desde el ejercicio de la democracia ciudadana. Desde el enfoque sociológico del presente proyecto, por lo anterior es que se indica que estos serán vistos como sujetos sociales los cuales son sujetos de derechos.

Estos sujetos sociales de derechos, entran en una relación con el espacio en el que se desarrolla su cotidianeidad, este lugar se convierte en un espacio con apego y sentido de pertenencia, de acuerdo con Berroeta et al, en el año 2015 en su estudio sobre Apego de lugar, identidad de lugar, sentido de comunidad y participación cívica en personas desplazadas de la ciudad de Chaitén, señalan que, existe una relación emocional y psico ambiental con el lugar de pertenencia de las personas. Este es un elemento que se tomará en cuenta para efectos de análisis en el cantón de Goicoechea, pues se relacionan los sentimientos de los sujetos en relación con su comunidad.

Los antecedentes investigativos señalados en este apartado, permiten sentar las bases para lograr la construcción comunitaria de los procesos de gestión del espacio público vinculado a la movilidad humana, utilizando: el tema de participación comunitaria, categorías de análisis, reflexión sobre la realidad cantonal, la resolución de problemas y la cobertura de necesidades de la comunidad en materia vial, participación por edad y género, generación de espacios públicos, entre otros elementos.

Como se puede apreciar, los principales elementos que se destacan en estos antecedentes teóricos, se relacionan todos en el punto medular de la participación y el papel de las y los sujetos en el entramado político institucional, y el potencial que representan estos en el

levantamiento de necesidades, sin embargo, son muchos los elementos que se mueven alrededor de esa motivación y potencial participación, que involucra no solo a las y los sujetos sociales sino también a la municipalidad y otras organizaciones que forman parte de la zona geográfica.

Para finalizar y analizando tanto el contexto normativo, los antecedentes institucionales e investigativos se puede concluir que la participación como concepto tradicional en el ámbito nacional y principalmente en el ámbito municipal costarricense debe trascender de una sola vía jerárquica e informativa a ser un proceso, integral e integrador de los distintos sujetos, no solo en el caso de los habitantes de un espacio y partícipes de este, sino todas las organizaciones como parte de un organismo social vivo.

Esta participación integral e integradora debe ser en ambas vías, en las que exista un genuino aporte y participación, equilibrada y voluntaria, que invite a formar parte no solo de las decisiones del gobierno local, sino que además sea generadora de proyectos, seguidora y evaluadora de los mismos.

El aporte de estos antecedentes al presente proyecto es generar un proceso que promueva esa integración para el ejercicio de los derechos humanos como sujetos que forman parte del entramado urbano y rural que compone el cantón de Goicoechea.

Otro de los aportes se manifiesta en el sentido de que, si bien es importante promover esa integración y participación desde un enfoque de derechos, es importante tener claro el marco normativo que rige esos principios de participación, para que sea un proceso participativo ordenado, estructurado, integrador y equitativo que venga a enriquecer el aporte de las y los diversos sujetos.

Además, un aporte muy importante de los antecedentes investigativos, legales y metodológicos al presente proyecto es la búsqueda de conciliación y el trabajo interdisciplinario entre la visión técnica, legal y social. Una estructura de trabajo en conjunto, puede abrir las puertas al reto que representa a las municipalidades cumplir con la nueva legislación que obliga una participación comunitaria, y por ende contribuir de gran manera al desarrollo local y a la adecuada planificación en gestión vial.

Los elementos tomados en cuenta tanto a nivel nacional como latinoamericano, vendrán a llenar un vacío de procesos participativos en este cantón, se pretende integrar al presente proyecto, mediante el cual se genere una apropiación del espacio por parte de los sujetos, así como una participación activa e integrada.

1.2 Planteamiento del problema

La temática de la infraestructura en las sociedades frecuentemente se observa y se interviene únicamente desde la perspectiva ingenieril y de diseño, se piensa en diseños, intervenciones y ejecución de las obras desde la ingeniería, la arquitectura. En innumerables ocasiones escuchamos a los encargados de la ejecución de las mejoras en la infraestructura hablar en relación a la cantidad necesaria de recursos económicos para ejecutar esta u otras obras necesarias para el país, cantón o distrito, se olvida que estas obras de infraestructura deben pensarse, idearse y materializarse en función a las necesidades de las personas, pero también se debe fijar la mirada en esos sujetos sociales que a diario utilizan este espacio público para trasladarse hacia sus trabajos, centros de estudio y viviendas.

Ya desde 1972 cuando se dicta la Ley N° 5060 se dan los primeros pasos para el ordenamiento institucional del espacio público destinado al desarrollo de la vialidad dentro del país.

Desde el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como ente rector de las funciones e intervenciones en la red vial cantonal, surgen una infinidad de manuales y criterios técnicos, se podría decir, que uno para cada acción a desarrollar en las obras de infraestructura atinentes, pero no se puede decir lo mismo de la figura social dentro de este esquema de gestión vial, a pesar de los esfuerzos realizados no se ha logrado concretar un proceso planificado para el fortalecimiento de la participación ciudadana en la gestión vial cantonal. Es en este ámbito en la que se considera que esta propuesta de investigación toma una fuerte relevancia dentro de las ciencias sociales, específicamente dentro de la Sociología, uniendo el desarrollo teórico con la puesta en práctica de los postulados teóricos.

En el caso del cantón de Goicoechea es importante investigar los mecanismos que utiliza este Gobierno Local para el ejercicio de los derechos humanos en la gestión vial, así como, la incidencia de estos procesos participativos en el uso y apropiación del espacio público y también la capacidad para generarlos.

Es aquí donde surge la importancia de plantearse el problema del proyecto de investigación ¿De qué manera los procesos participativos que ejecuta la Municipalidad de

Goicoechea promueven procesos el ejercicio de los derechos de las y los sujetos sociales en la gestión vial cantonal y con ellos permite o potencia la apropiación del espacio público?

En la búsqueda de las respuestas de este problema deviene la posible definición de un proceso de construcción participativa de la gestión vial cantonal que venga acompañada de productos que podrían incidir en el ejercicio de los derechos de los sujetos sociales por medio de un fortalecimiento de capacidades comunales e institucionales.

Aunado a la interrogante expresada anteriormente, surgen preguntas adicionales que podrían ser producto de ese proceso de integración de las variables, así como podrían fundamentar y coadyuvar en esta pregunta central referida al tema de la elaboración de una gestión vial cantonal construida en conjunto por medio de la participación real de las partes, entre las que podemos citar:

Cuadro 1. Problema de Investigación.

Problema principal del proyecto

¿De qué manera los procesos participativos que ejecuta la Municipalidad de Goicoechea promueven procesos el ejercicio de los derechos de las y los sujetos sociales en la gestión vial cantonal y con ellos permite o potencia la apropiación del espacio público?

Interrogantes adicionales (orden secuencial)	<u>Elemento de análisis</u>
1 ¿Cuáles son las mejoras que desde las comunidades deben plantearse hacia los procesos de participación ciudadana en la gestión vial?	<u>Mejoras en procesos</u>
2 ¿De qué forma la participación comunitaria incide en la toma de decisiones institucionales en la gestión vial del cantón?	<u>Participación – toma de decisiones</u>
3 ¿Cuál es rol social y el grado de poder que desempeñan los sujetos sociales que forman parte de los espacios participativos?	<u>Rol y poder de las y los sujetos en gestión vial</u>
4 ¿Cuál es la incidencia de los procesos participativos en gestión vial del Cantón de Goicoechea en el desarrollo local?	<u>Incidencia en procesos participativos</u>
5 ¿Cuál es la incidencia de estos procesos en la apropiación del espacio público?	<u>Incidencia en apropiación del espacio público</u>

Fuente: Elaboración propia

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo general

1.3.1.1 Analizar la presencia del enfoque y el ejercicio de los derechos humanos en la participación de las y los sujetos sociales en los procesos de gestión vial en el cantón de Goicoechea, con el fin de contribuir al proceso de apropiación del espacio público desde la perspectiva de los derechos humanos en dicho cantón.

1.3.1.2 Integrar las perspectivas legales, técnicas y comunitarias de la gestión vial, para así facilitar la construcción participativa y la creación de capacidades comunales e institucionales para el fortalecimiento de la gestión vial del cantón de Goicoechea 2018-2019.

1.3.2 Objetivos específicos

1.3.2.1 Analizar las distintas formas de participación de los sujetos sociales e institucionales, con el propósito de determinar su incidencia sobre la apropiación del espacio público.

1.3.2.2 Diseñar un modelo de gestión de participación comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión vial cantonal, con el propósito de definir las funciones y acciones de cada uno de los sujetos sociales.

1.3.2.3 Construir una propuesta de fortalecimiento de capacidades comunales en gestión vial cantonal con base en las necesidades comunitarias de los sujetos sociales con el fin de incluirlo en el modelo de gestión.

Capítulo II
Marco teórico

El presente apartado orienta el eje central del proyecto de investigación, el cual está direccionado hacia el ejercicio de los derechos de participación de las y los sujetos sociales del cantón de Goicoechea, en los procesos técnicos, sociales y políticos involucrados en la gestión del espacio público de movilización humana, además se integra el análisis de los grados de participación, que, hasta el momento, han mantenido las y los distintos sujetos sociales inmersos en estos procesos relacionados a la movilidad humana.

Por lo anterior es necesario plantear algunos parámetros que sirvan de ejes teórico-conceptuales, sobre los cuales apoyar la lectura interpretativa del proceso investigativo. El eje central tanto teórico como metodológico, gira en torno al ejercicio de los derechos humanos referentes a la participación de las y los sujetos sociales del proceso llamado hasta ahora de gestión vial cantonal, el cual genera apropiación del espacio público y que a la vez impacta directamente en el desarrollo local.

Dentro de ejes teóricos a los cuales se hará referencia, se encuentran los Derechos Humanos, pensados desde la base principal de la participación ciudadana y como esta afecta el desarrollo y mejora de los territorios y del espacio público para la movilización de las y los sujetos sociales.

Se expondrán los temas orientadores para sustentar la base del presente proyecto, para esto se analizarán los siguientes ejes de forma jerárquica: derechos humanos, participación de las y los sujetos sociales, usuario sujeto y actor, territorio, espacio público y proceso de apropiación, desarrollo local y por último las dimensiones de análisis construidas en relación a estas temáticas.

En esta línea, resulta pertinente considerar un proceso de gestión vial inclusivo, con las necesidades en gestión vial de toda la población, que como producto genere un proceso de apropiación del espacio público vial.

2.1 Enfoque de derechos y sujetos sociales

La Declaración Universal de los Derechos Humanos es un documento que marca un hito en la historia de los derechos humanos. Fue elaborada por representantes de todas las regiones del mundo con diferentes antecedentes jurídicos y culturales, y proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en París, el 10 de diciembre de 1948 en su Resolución 217 A (III), como un ideal común para todos los pueblos y naciones. La declaración establece, por primera vez, los derechos humanos fundamentales que deben protegerse en el mundo entero y ha sido traducida en más de 500 idiomas. (Naciones Unidas, 1948)

Este enfoque, se centra en los grupos de población que son objeto de una mayor marginación, exclusión y discriminación y a menudo requiere un análisis de las normas de género, de las diferentes formas de discriminación y de los desequilibrios de poder a fin de garantizar que las intervenciones lleguen a los segmentos más marginados de la población (UNFPA, s.f.).

En el caso de la participación de las y los sujetos sociales de Goicoechea, su participación se encuentra amparada en un proceso de desigualdad, ya que las decisiones son tomadas por el gobierno local, y la participación se limita a procesos informativos y verticales.

Para el presente proyecto, este enfoque es fundamental pues se basa en la premisa que sostiene que la participación es un derecho, y el ejercicio de los derechos conlleva al desarrollo en muchos ámbitos. Esto plantea por ende que el ejercicio del derecho de participación de las y los sujetos sociales del cantón de Goicoechea puede llevar a que brinden mejores ideas, aportes, propuestas, seguimiento y evalúen la gestión del espacio público de movilidad humana de sus comunidades y de la municipalidad.

Para lograr esto, se tomará como base el enfoque de derechos humanos de las Naciones Unidas, el cual indica que:

“...este es un marco conceptual para el proceso del desarrollo humano que desde el punto de vista normativo está basado en las normas de derechos humanos, y desde el punto de vista operacional está orientado a la promoción y protección de los mismos. Su propósito es analizar

desigualdades que se encuentran en el centro de los problemas de desarrollo, y corregir prácticas discriminatorias y el injusto reparto del poder que obstaculizan el progreso en materia de desarrollo.” (UNFPA, s.f.)

Cabe preguntarse en este punto ¿Por qué integrar el enfoque de derechos humanos en la gestión del espacio público de movilidad humana? Partiendo de que este enfoque va de la mano con la participación de las y los sujetos sociales, al ejercerlo, se genera la apropiación del espacio público en el que habitan, teniendo incidencia en el ejercicio del poder mediante los aportes, el seguimiento y las propuestas que las y los sujetos generen.

Aunado a esto, la gestión del espacio público de movilidad humana forma parte de la política pública para la integración de todos los sectores sociales en la toma de decisiones para el desarrollo del cantón, y de acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2012) la integración de este enfoque contribuye a cumplir y lograr los resultados esperados del desarrollo sostenible. Por eso es importante garantizar un ambiente colaborativo y constructivo, y decidir conjuntamente las cuestiones fundamentales que son de interés común.

En este sentido el proyecto tiene esta orientación hacia lo participativo, colaborativo y propositivo, hacia la integración y construcción para acordar puntos de interés común del cantón, además la normativa indica que se debe dar esa participación.

Al abrir este espacio se ejerce el derecho de participación, y permite corregir las prácticas discriminatorias o injusto reparto del poder. Cabe destacar que dentro de los principios del enfoque de derechos los que se tomarán en cuenta para aplicar se destaca la participación e inclusión, así como rendición de cuentas y Estado de derecho. El principio de participación ciudadana indica que:

“Todas y cada una de las personas tienen derecho a la participación activa, libre y significativa; a la contribución, y al goce del desarrollo civil, económico, social, cultural y político. Esto significa trascender las consultas ocasionales y requiere medidas concretas para garantizar que todas las personas puedan expresar sus expectativas y opiniones a través de procesos de toma de decisiones que los involucran.” (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2012)

El principio de participación ciudadana brinda la base para los indicadores y grados de participación que se pretenden analizar con las y los sujetos sociales, dado que además de ser parte del marco legal de la gestión del espacio público de movilidad humana, comprende una forma para el desarrollo civil, económico, social y cultural, que trasciende la participación de la ciudadanía más allá de los procesos electorales, sino también expresando opinión y ejerciendo su derecho de toma de decisión en procesos que les involucran.

Ahora bien, el principio de rendición de cuentas y Estado de derecho señala que:

“Una buena planificación para el desarrollo requiere que las partes interesadas sean responsables de los resultados. Los derechos humanos trascienden esta planificación, incluyendo estas responsabilidades en el marco de los derechos y las obligaciones correspondientes. En la práctica, esto implica identificar quién resulta afectado por una cuestión de desarrollo (titulares de derechos), quien debería hacer algo al respecto (titulares de obligaciones) y las capacidades que los titulares de obligaciones necesitan para cumplir con sus obligaciones y para que los titulares de derechos pueden exigir que se implementen acciones.”
(Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2012)

Como parte del proceso de participación de las y los sujetos sociales en gestión del espacio público de movilidad humana para los procesos de decisión, y como un elemento de la responsabilidad del ejercicio de estos derechos, corresponde que las partes se involucren sobre los resultados de estas decisiones.

Esto quiere decir, que una mayor participación abre las puertas a una rendición de cuentas que permita un proceso más transparente hacia las y los sujetos, debido a que se tendrán que llevar a cabo procesos de análisis de impactos, políticas o presupuestarios.

Figura 3. Elementos para el enfoque de derechos en la gestión vial cantonal de Goicoechea.



Fuente: Elaboración propia con base en elementos del PNUD y Naciones Unidas.

El aporte de estos elementos en los procesos participativos, radica en el posicionamiento y empoderamiento de las y los sujetos sociales y agrupaciones de la comunidad como agentes de su propio desarrollo de la gestión del espacio público de movilidad humana y partícipes de un grado de responsabilidad comunitaria.

Además, se tomará en cuenta la participación de las agrupaciones de interés, así como el papel del gobierno local como garante de estos derechos, mediante la consecución de alianzas estratégicas que permitan un adecuado desarrollo de la gestión del espacio de movilidad humana.

De acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2012), este enfoque de derechos, permite comprender a las y los sujetos de estos procesos desde las siguientes perspectivas: como sujetos de su propia historia, como sujetos de la función pública, como sujetos de la cultura del entorno, como sujetos de conocimiento.

El y la sujeta social, además de verse definido en las tipologías mostradas anteriormente, puede observarse como lo indica Zemelman (2006) en una idea integradora y como sujeta y sujeto actuante en los procesos de cambio social. De hecho, esta tarea no se ha emprendido; su dilucidación depende de una dialéctica de los condicionamientos históricos y, por tanto, de las limitaciones históricas de naturaleza múltiple que se presentan ante un actor social constituido que, al disponer de ciertas formas de organización, se plantea proyectos ante sí.

El involucramiento de las y los sujetos sociales en el desarrollo de sus pueblos, es vital para que los derechos humanos se trasladen de un mero concepto teórico a un ejercicio práctico que desemboque en el disfrute de estos.

Los derechos deben encuadrarse dentro de una libertad bien desarrollada y empleada, que puede ejercerse en el marco del cumplimiento de la ley como lo indica Beuchot:

“Por eso la educación para los derechos humanos debe referirse tanto a la inteligencia como a la voluntad, para persuadir al ser humano de cumplir con esos valores y esas reglas jurídicas que van en beneficio de todos y que se expresan en los derechos humanos.” (Beuchot, 1993)

El ejercicio de esta libertad se encuentra dentro del marco normativo municipal, la participación y la libertad de participación se encuentran reguladas en el marco jurídico nacional y también del gobierno local, en el cual las y los sujetos sociales pueden hacer valer sus derechos, pero para esto se necesita conocerlos y empoderarse de estos, el autor agrega:

“La educación para los derechos humanos no es, pues, puramente racional, sino también de la voluntad, por la persuasión lograda en una exposición clara y convincente. Que impregne incluso los niveles emotivos de la persona. Pero, por supuesto, la base de la misma será la formación de la aceptación racional de esos derechos. Y ella conlleva una argumentación aceptable de las bases que los originan y la finalidad hacia la que se dirigen.” (Beuchot, 1993)

Por lo tanto, la participación de las y los sujetos sociales en los distintos ámbitos de su espacio mediante el ejercicio de los derechos, pasa por un filtro de voluntad, que puede ser promovida desde el mismo gobierno local, dirigidas a las mejoras y el desarrollo de las comunidades y que va ligada a la apropiación de esos espacios públicos en el que se mueven las y los sujetos.

2.2 Participación de las y los sujetos sociales

Aunado al tema de los derechos humanos, la temática de la participación ha tenido un auge enmarcado específicamente en las experiencias participativas en diferentes aspectos de la realidad social. La participación toma especial relevancia en la sociología política, pero con la diversidad de variables que se relacionan con este proceso, es como otras disciplinas también han estudiado este hecho social.

El análisis del concepto de participación de las y los sujetos en la gestión del espacio público de movilidad humana, implica el reconocimiento de un proceso y del derecho que se construye con el aporte de cada uno de las y los sujetos sociales involucrados; no es excluyente de los sujetos sociales comunales, sino que requiere de un proceso de análisis de las necesidades de cada uno.

La participación para efectos de este proyecto, no es un simple acto político electoral, en este caso se refiere a esas tareas, gestiones o trabajos que se realizan ya sea como individuos o como miembros de grupos organizados comunales y que están destinados a mediar en las decisiones técnico-políticas.

Este concepto de “participación ciudadana”, hace referencia a un proceso en el cual las y los sujetos sociales forman parte de la planificación, ejecución y seguimiento, tanto en la formulación como en la ejecución de los proyectos viales. En el contexto actual, este proceso participativo se encuentra en una etapa incipiente tanto a nivel institucional como también en lo comunal.

Según Herrera (2017) este es un concepto polisémico dentro del cual se puede destacar tres campos de acción concreta: la participación privada, la participación social y la participación política.

El presente proyecto se centra en las últimas dos concepciones: la participación social, que se determina como todas las acciones que se llevan a cabo como las y los sujetos a nivel colectivo y con un fin de mejorar las condiciones de vida de la sociedad o referente a local en donde se encuentra; y la participación política que incluye desde el sufragio, hasta el

involucramiento en organizaciones e instituciones, aprovechando los espacios y mecanismos existentes, para participar e incidir en las decisiones políticas.

La participación significa diferentes cosas para diferentes personas según Guillén, et al (2009), esencialmente es la participación que hacen las personas para afectar la toma de decisiones y seguimiento de las decisiones públicas.

El término participación, es utilizado para explicar la incidencia de las y los individuos y grupos sociales en las diferentes etapas en las que se resuelven asuntos de interés público, es decir, en la consulta, discusiones, planteo de propuestas, y todo tipo de actividades que en las cuales se interrelacionan el Estado y los ciudadanos para el progreso de las comunidades.

Cuando se piensa en establecer procesos participativos que favorezcan el acercamiento de las y los sujetos sociales, ya sea por mecanismos institucionales de participación o porque estos mismos sujetos buscan abrirse espacios de involucramiento en los procesos institucionales, es importante pensar en la profundidad o relevancia que tienen o que puedan tener estas y estos sujetos participantes en estos procesos.

Para efectos analíticos y de evaluación de estos procesos participativos es importante desarrollar un marco en el cual poder valorar el grado o nivel de involucramiento y participación de los sujetos sociales en los procesos de gestión vial en este caso.

“Los escalones de la participación ciudadana se desagregan de la siguiente manera donde el primer escalón se refiere al poder ciudadano e implica las etapas de colaboración, delegación de poder y control ciudadano; por otro lado, el segundo se denomina participación ciudadana “de fachada” que se divide en información, consulta y asesoría; y el tercero se conoce como la no participación o sepulcros de la participación y se compone de las etapas de terapia y manipulación.” (Herrera, 2017)

Figura 4. Espectros y escalones de la participación ciudadana.



Fuente: (Herrera Rey J. A., 2017)

Por lo anterior, definir los grados de participación de las y los sujetos sociales involucrados, es un elemento de gran importancia, debido a que la participación genera una apropiación del espacio público, que da como resultado incidencias en el desarrollo de las comunidades.

2.3 Usuario, Sujeto o actor social: la referencia a los sujetos sociales como sujetos de derechos

Este apartado realiza una revisión sobre los distintos conceptos sociológicos que se utilizan para referirse a las personas que forman parte de las comunidades y que participan de la dinámica y distintas acciones; se hará un repaso sobre los conceptos de sujeto, actor, agente y usuario utilizados en la literatura.

La conceptualización utilizada en el presente proyecto será de “sujeto social” para referirse a quienes conforman las comunidades como aquellas personas “sujetas de derechos humanos”. Antes bien se hará un repaso sobre los conceptos sociales que llevan a utilizar este particular.

Al referirse al concepto de actor y agente Fernández (2003) indica que:

“Mientras que el concepto sociológico de agente presenta al individuo más bien como un reproductor de prácticas, el concepto de actor le amplía al individuo los márgenes de su decisión y de su acción, es decir de su autonomía, con lo que se le concibe como alguien capaz de convertirse en alguien creador o innovador en el ámbito de la acción.” (Fernández, 2003)

Si bien las personas que conviven en las comunidades de Goicoechea son agentes pues tienen poder de decidir y tomar acciones en sus comunidades, también pueden ser creadores e innovadores en el ámbito de la gestión del espacio público de movilidad humana, y deben serlo.

Sin embargo, en el presente documento estos “actores” autores de esa autonomía e innovadores de su campo de acción serán “sujetos de derechos humanos” y, por tanto, entes transformadores de las comunidades y de la política local para ejercer sus derechos humanos: de participación, de libre asociación, de movimiento, entre otros

Escobar (2011) realiza un análisis del sujeto basado en los clásicos Castells y Touraine indica que:

“La idea de que el sujeto del que se puede dar cuenta en la realidad contemporánea es el sujeto dinámico, reflexivo, construido a partir de identidades que hoy día no son funcionales a una especie de ubicación social,

sino identidades que hacen de estos sujetos unos sujetos que van configurando un proyecto de vida alrededor de ellos, en y para ellos. Sujetos que concretan los procesos organizacionales, procesos de defensa y de exigencia de derechos humanos.” (Escobar, 2011)

Es este concepto de sujeto que concreta procesos organizacionales y exigencia de derechos que se desea plantear en el presente proyecto, aquellos sujetos que son protagonistas de los procesos de gestión, en el espacio público y creadores de su espacio público de movilidad humana, que ejerce su derecho de participación y proyectar su voz en la toma de decisiones político - administrativas que se desarrollan en los distintos espacios municipales.

El autor añade que el sujeto de Touraine está anclado a la vida cotidiana, a la vida privada; leyendo lo público a la luz de su experiencia concreta de lo privado y lo cotidiano. Se desplaza también la categoría de actor en la medida en que lo político se anuda a la vida privada del ciudadano; por tanto, este sujeto que cobra vida a partir de nuevas lecturas y desplazamientos teóricos, epistemológicos y ontológicos no es puramente egoísta o narcisista, como afirma el liberalismo imperante, ni está totalmente entregado a la causa colectiva y al idealismo de la virtud.

En el caso del proyecto planteado, el sujeto social en Goicoechea hace de su vida privada el ámbito público de la gestión del espacio público de movilidad humana pues su participación en esta gestión se encuentra permeada de asuntos privados y particulares que son llevados al ámbito público de discusión tales como: uso del espacio, relaciones de la cotidianeidad, toma de decisiones, influencia sobre aquellos que toman las decisiones en ese espacio entre otros.

De acuerdo con Escobar una de las críticas del sujeto de Touraine es desconocer el universo de la acción del lenguaje y del discurso en la constitución de las y los sujetos en la sociedad, sin embargo, se considera que su esfuerzo de análisis del sujeto es uno de los más elaborados para entender el proceso social como resultante de la acción del sujeto.

Cabe entonces preguntarse ¿Cómo la municipalidad incluye a las y los sujetos como ejecutor de derechos y deberes? Para que esta inclusión sea efectiva desde el enfoque de derechos, se realiza desde el marco normativo expuesto en el apartado anterior. Si bien se plantea la necesidad y se resalta la importancia de una participación activa, horizontal y en ambas vías, esta debe ser estructurada y organizada, de forma tal que se pueda recopilar la

información y los consensos logrados.

Si bien la participación de las y los sujetos se encuentra ya en el marco normativo, no se indica la forma en que esta deba hacerse, solamente que debe incorporarse, por lo cual la integración de los derechos humanos, de estrategias y metodologías de carácter participativo se plantean desde este enfoque.

Si bien es cierto en el enfoque de los derechos humanos las personas se consideran como sujetos y sujetas, en el marco legal de la administración pública en Costa Rica estas se definen como usuarios o usuarias, el diccionario de la Real Academia Española (2007) define este último como aquel “que usa algo” y cuando se hace referencia a la administración pública, las personas que hacen uso de los servicios son por ende los “usuarios”, se desdibuja entonces el actuar, aporte o intervención de los sujetos así como su capacidad integradora, participativa, para exigir, supervisar y controlar los servicios y desde la visión del presente proyecto choca con la visión de derechos humanos de participación integral e integradora.

De acuerdo con el artículo N°4 de la Ley General de la Administración Pública cuando se hace referencia al servicio público se indica que estos serán dados a usuarios, beneficiarios o destinatarios:

“Artículo 4. La actividad de los entes públicos deberá estar sujeta en su conjunto a los principios fundamentales del servicio público, para asegurar su continuidad, su eficiencia, su adaptación a todo cambio en el régimen legal o en la necesidad social que satisfacen y la igualdad en el trato de los destinatarios, usuarios o beneficiarios.” (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 1978)

Asimismo, el decreto N° 40138-MOPT hace referencia a la participación de los y las sujetos sociales como “usuarios” en el proceso de gestión vial y los menciona como participantes de los procesos de la planificación y evaluación de la gestión vial. Sin embargo, en el plano municipal como se puede ver en la misión y en la visión de la Municipalidad de Goicoechea, este no se define como participante sino quien “usa” el servicio del mismo, por lo tanto, el usuario no es un sujeto ejecutor de derechos en el entorno de su realidad.

Según menciona Barrio (2003) en la reflexión sobre el usuario en el sector público “(...) tradicionalmente, el usuario no ha tenido la posibilidad de intervenir en la organización del

servicio al considerarse como una medida de orden interior no susceptible de recurso (...)" (Barrio, 2003) y agrega que estos se han abierto las posibilidades de recurso las medidas individuales susceptibles de afectar a la situación jurídica de los usuarios. Es decir, este forma parte de los servicios e interviene en la organización de este.

De acuerdo con lo anterior, se han expuesto los conceptos teóricos con los cuales se les llama a las y los individuos que forman parte del entramado social; como se mencionó en párrafos anteriores y para efectos del presente estudio se procederá a utilizar el concepto de "sujeto social" a las personas participantes.

Cambiar esta concepción de usuario a sujetas y sujetos le brinda derechos de participación y ejecución, y los convierte en piezas claves de transformación y participes de la toma de decisiones en la gestión pública. Trasciende de la persona usuaria de servicios de un ente público, a una persona sujeta de derechos y deberes que proceden a ser incluidos como parte del entramado institucional, podría decirse, una pieza clave en el desarrollo comunitario.

2.4 Territorio, espacio público y procesos de apropiación del espacio

Cuando se piensa en territorio como concepto teórico se debe ubicar primero desde cuál de las perspectivas de las ciencias desea relacionarse este, ya que a diferentes concepciones científicas cambia el concepto, por lo que *"es un concepto teórico y metodológico que explica y describe el desenvolvimiento espacial de las relaciones sociales que establecen los seres humanos en los ámbitos cultural, social, político o económico."* (Llanos, 2010)

Por otro lado, Giménez (2004) menciona que la cultura, entendida como una pauta de significados, constituye una dimensión fundamental del territorio, porque la apropiación del espacio no tiene sólo un carácter instrumental, sino también simbólico expresivo.

En el caso específico de las Ciencias Sociales, Llanos (2010) describe el concepto teórico de territorio, con el aporte que realiza este mismo en la explicación de los hechos sociales y la contribución de los sujetos sociales a la construcción temporal del mismo, más puntualmente indicando que:

“el territorio ayuda en la interpretación y comprensión de las relaciones sociales vinculadas con la dimensión espacial; va a contener las prácticas sociales y los sentidos simbólicos que los seres humanos desarrollan en la sociedad en su íntima relación con la naturaleza.” (Llanos, 2010)

Desde el punto de vista de las ciencias exactas y en especial de la Ingeniería o la Arquitectura la definición de espacio público como lo menciona Delgado y Malet:

“se entiende como una superposición de interpretaciones de manera independiente, por un lado, una serie de lugares de libre acceso y por otro como el ámbito donde se desarrolla una determinada forma de vínculo social y de relación de poder. Este concepto limita toda la variedad de hechos sociales presentes en los espacios de socialización.” (Delgado y Malet, 2011)

Retomando la perspectiva de las Ciencias Sociales, y especialmente en las Ciencias Políticas donde se empiezan a establecer los procesos y relatos sobre los espacios públicos, los autores Berroeta y Vidal (2012) proponen tres nociones de espacio público a lo largo del desarrollo teórico de las Ciencias Sociales, la versión clásica, la moderna y la contemporánea.

La versión moderna, fundamenta la visión de espacio público del presente proyecto, por cuanto en esta noción, desde una posición normativa, se vuelven a reunir los tres sentidos de lo público: lo común, la accesibilidad y lo público propiamente como tal.

La racionalidad asociada al ejercicio público permitirá la integración social a partir de la determinación de los bienes y las garantías públicas, las que se establecen a partir de normas generales comunes a todos los ciudadanos.

Ese espacio público en el cual confluyen una serie de categorías sociales entre las que podemos citar: política, cultural, económica y los intercambios sociales, Delgado Y Malet, (2011) lo define como ese espacio público materializado que no se conforma con ser una mera sofisticación conceptual de los escenarios en los que los desconocidos totales o relativos se encuentran y gestionan una coexistencia singular no forzosamente exenta de conflictos.

Siguiendo la línea de Delgado y Malet (2011), el papel del espacio público es mucho más trascendente, puesto que se le asigna la tarea estratégica de ser el lugar en que los sistemas nominalmente democráticos se ven o deberían ver confirmada su naturaleza igualitaria, el lugar en que se ejercen los derechos de expresión, reunión, entre otros, como formas de control sobre

los poderes y el lugar desde el que esos poderes pueden ser cuestionados en los asuntos que conciernen a todos.

“La calle es el espacio público por excelencia, el espacio traído del negocio inmobiliario, pero sin el cual éste no tiene posibilidad de realización. Es, por tanto, el negativo del espacio privatizado, de su parcelación y edificación; como precinto de las mismas, es también alineación de fachada, nivel de referencia de la altura del edificio, a la vez, lugar de acceso de sus servicios y de comunicación de la edificación con la calle.” (Díaz, 2015)

En relación al territorio y al espacio público, estas categorías no deben analizarse desde una perspectiva unidimensional, pensándose desligada una de la otra, sino más bien como categorías en una constante relación entre ellas, como lo indican los autores Montañez y Delgado (1998)

“Espacio, territorio y región, y los procesos derivados de sus dinámicas, constituyen la esencia de la espacialidad de la vida social; ellas mismas son formas creadas socialmente; no son meros vacíos, sino que participan activamente en los sistemas de interacción, y son el producto de la instrumentalidad de espacio/poder/saber, que provee las bases para espacializar y temporalizar el funcionamiento del poder.” (Montañez y Delgado, 1998)

El fenómeno de la apropiación deviene de un proceso en el cual el sujeto social adquiere conciencia que en este caso el espacio que se está ocupando es para su uso y que está contemplado como un derecho para su uso y el de la colectividad, en este caso Arce (2014) aporta lo desarrollado por Serfaty en 1976 en su definición, resalta que la apropiación sólo es posible en relación a algo que pueda ser asignado y, como tal, puede ser sujeto a la intervención humana y a su posesión. La posesión, más allá de lo legal, se entiende a partir de un vínculo moral, psicológico y emocional.

Por otra parte, Lefebvre (2014), habla sobre estos espacios y de cómo la apropiación del espacio por parte de las personas se ha visto reemplazada por la maquinaria y la industrialización, sin embargo, señala que hay visiones a favor y en contra de la calle:

“La calle y su espacio es el lugar donde un grupo (la propia ciudad) se manifiesta, se muestra, se apodera de los lugares y se realiza un adecuado tiempo-espacio. Dicha apropiación muestra que el uso y el valor de uso

pueden dominar el cambio y el valor de cambio. (...) En la escena espontánea de la calle yo soy a la vez espectáculo y espectador, y, a veces también actor. Es en la calle donde tiene lugar el movimiento, de catálisis, sin el que no se da vida humana, sino separación y segregación, estipuladas e inmóviles. Cuando se han suprimido las calles (desde Le Corbusier, en los "barrios nuevos"), sus consecuencias no han tardado en manifestarse: desaparición de la vida, limitación de la "ciudad" al papel del dormitorio, aberrante funcionalización de la existencia. La calle cumple una serie de funciones que Le Corbusier desdeña: fusión informativa, función simbólica y función de esparcimiento. Se juega y se aprende. En la calle hay desorden, es cierto, pero todos los elementos de la vida humana, inmovilizados en otros lugares por una ordenación fija y redundante, se liberan y confluyen en las calles, y alcanzan el centro a través de ellos; todos se dan cita, alejados de sus habitáculos fijos. Es un desorden vivo, que informa y sorprende." (Lefebvre, 2014)

El autor menciona el espacio de la calle, como el entramado donde confluyen e interactúan tanto las personas como las maquinarias, automóviles y cómo este espacio es simbólico y práctico, semejándolo a un ser viviente en el cual las personas no solo son personas en el entramado sino "actores" o bien desde la perspectiva teórica utilizada en el presente proyecto: sujetos de derechos que ejercen su participación.

Por otro lado, la movilidad en el espacio público está permeado también no solo por la jerarquía (de poder o quien tiene más acceso a este espacio) sino también por la percepción de cómo se accede al mismo. Pues de acuerdo con el autor, cada quien posee prácticas de moviidades y accesos independientes a los espacios y cada posibilidad de elección no siempre tiene las mismas condiciones e involucra un sentido moral de acceso.

Además, las prácticas del uso del espacio y la movilidad, así como la jerarquía en la que las y los sujetos sociales se encuentran determinados, por un factor histórico mencionado anteriormente, el cual es la cultura carrocentrista, así como factores económicos y de poder. De acuerdo con García (2016) y la noción de *illusio* de Bourdieu (1999; 2008), todos los agentes serían conscientes de la existencia de un bien que por su valor es codiciado y que caracterizará y definirá el campo de la movilidad.

El autor además indica que:

“En efecto, a partir de un comportamiento diario de movilidad –conducir el auto, trasladarse por un mismo trayecto, poseer acceso a aparcamiento, recurrir a los servicios de limpieza específicos, adecuarlo estéticamente, participar en intercambios de servicios–, se podría aprehender una cultura de la movilidad (deudora de estructuras externas) interiorizada por un grupo (en esta ocasión por una nueva clase media emergente) y proyectada como imagen de pertenencia exclusiva de una clase por los miembros de esa misma clase. Obviamente, la configuración de un habitus ambulante no solo ha germinado en esas clases medias, también puede observarse en otros sectores sociales, como así lo demuestran los estudios concentrados en el uso por parte de segmentos populares de las busetas y todo lo que conlleva de proceso de resocialización” (García 2016)

Cabe entonces analizar en el presente proyecto si la percepción del espacio está también permeada del acceso a los medios de movilidad y el por qué, cómo lo señalaron las y los sujetos sociales de todos los distritos de Goicoechea en los talleres elaborados y las entrevistas realizadas, se percibe que la pirámide “real” es totalmente inversa a la pirámide de la jerarquía de la movilidad, en donde se prioriza a las y los sujetos y no a los medios de movilidad.

De acuerdo con el autor la movilidad socio-espacial además de ser considerada una necesidad social e individual es en sí misma, un campo constituido por un capital propio que está estrechamente vinculado a los intereses de los actores sociales por cuanto es considerado socialmente un bien codiciado y escaso.

2.5 Desarrollo local y su relación con la gestión vial

En el tema de desarrollo local y su relación con la gestión del espacio público de movilidad humana cabe la interrogante ¿Cómo se relaciona la buena planificación en gestión del espacio con el desarrollo local?, además ¿El desarrollo local puede ser producido a causa de una buena gestión del espacio público de movilidad humana? Para comprender la interrelación de estos elementos, se procederá a analizar sus conceptualizaciones y de esta forma ver la relación entre la buena planificación en gestión vial y su relación con el desarrollo económico local.

El desarrollo local de acuerdo con la CEPAL (2005) se puede definir como el proceso impulsado desde “abajo hacia arriba”, apoyado en las capacidades hacia arriba, también en las capacidades endógenas de los territorios, el cual conlleva al desarrollo económico local.

Este desarrollo local con componente económico es definido por Tello (2010) como:

“el proceso estructural y de crecimiento que, mediante el máximo aprovechamiento de los recursos locales, permite que las personas que viven en un área local o una región de un país experimenten un incremento continuo de su bienestar. El proceso comprende tres dimensiones: la económica (que incluye los medios de producción por cuyo intermedio las empresas locales pueden usar eficazmente los recursos locales, generar economías de escala y acrecentar su productividad y competitividad en el mercado); la sociocultural (es decir, la red social y económica en que los valores y las instituciones apoyan el proceso de DEL), y la dimensión política y administrativa (que atañe a las iniciativas que crean un entorno local y comercial favorable al fomento del desarrollo económico local). (Tello, 2010)

Las tres dimensiones comprendidas por la CEPAL (económica, sociocultural y político-administrativa) en el desarrollo local se relacionan a lo señalado por Cárdenas (2002) en cuanto a que el desarrollo local debe potenciar conjuntamente el logro de mayor participación social, acá el autor se refiere a la aproximación directa de la sociedad con los ámbitos de decisión, (como los ámbitos de decisión esperados de la gestión vial), además agrega la importancia de un equilibrio distributivo a través de la implantación de instancias sociales asociativas y solidarias, con incidencia en la producción y la economía local en general.

Ahora bien, para determinar una relación de la gestión del espacio público de movilidad humana con el desarrollo local, es necesario tener clara esta segunda conceptualización en la cual como se verá en párrafos posteriores, consiste que mediante la participación social en la cual se tome en cuenta ese crecimiento, volumen y desarrollo tanto del tránsito como de la población busca el mejoramiento, mantenimiento, planificación y evaluación de las actividades y obras del espacio público de movilidad humana.

En consecuencia, en este mejoramiento tanto de infraestructura como económico, social, ambiental, administrativo y productivo, se conjuntan ambas concepciones para lograr una comunidad con bienestar y calidad de vida.

2.6 Dimensiones de análisis

Los elementos teóricos expuestos, señalan las dimensiones de análisis que serán aplicadas al presente proyecto de graduación, estas dimensiones formaron parte del referente teórico aplicado en los talleres comunitarios como en las entrevistas.

Las dimensiones principales de análisis en gestión del espacio público de movilidad humana implican: los derechos humanos, la participación, el territorio, el espacio público y la apropiación de este. Cada una de estas dimensiones se subdivide en subdimensiones que a su vez generan los indicadores para generar los procesos evaluativos en el cumplimiento de la dimensión.

Cuadro 2. *Dimensiones de análisis*

Dimensión	Subdimensión	Indicador
Derechos Humanos	Prácticas	Promoción de los derechos
		Protección de los derechos
		Prácticas discriminatorias en el ejercicio de derechos
		Reparto de poder
		Apertura de espacios colaborativos
		Apertura de espacios de integración
	Inclusión	Participación equitativa de las y los sujetos sociales
		Mecanismos de inclusión
		Visibilidad de las y los distintos sujetos sociales
		Participación intergeneracional
		Participación activa y libre
		Transparencia de resultados
Rendición de cuentas	Acceso a la información	
	Cumplimiento de responsabilidades	
	Cumplimiento de normas	
	Transparencia en la toma de decisiones	
Motivaciones para participar	Poder	
	Necesidad	
	Valores individuales y colectivos	
	La inacción de los entes encargados	
	Otras motivaciones	

<i>Participación</i>	Tipo de participación	Privada Social Política Activa Pasiva
	Acciones o tareas que aportan a la toma de decisiones políticas	Acciones que toma el y la sujeta social en el entorno político en que se desarrolla Tipos de acciones
	Niveles de participación	De Consulta De toma de decisiones De poder y toma de decisiones De colaboración De información De control ciudadano De asesoría De manipulación
	Tipos de sujetos sociales que participan	Institucional Organizaciones comunales Otros
	Carácter instrumental	Referencia espacial del territorio
	Carácter simbólico	Uso del territorio Referencia significativa del territorio
	Prácticas que se desarrollan	Ocio y recreación Educativo Político Social Laboral De transporte Otros usos
	Conceptualización histórica del territorio	Factores que inciden en la construcción del territorio
	Espacio subjetivo	Construcción del espacio desde las y los sujetos sociales
	Espacio objetivo o material	Referencias geográficas del espacio Conciencia del uso del espacio

Espacio público	Uso de espacio público	Derecho al uso del espacio
	Función del espacio	Político Social Cultural Instrumental
	Espacio como instrumento de poder	Lugar de las acciones de poder Forma del ejercicio de poder Sujetos sociales que ejercen poder
	Espacio como instrumento de control	Forma de control del espacio público Sujeto social que controla el espacio
Apropiación del espacio público	Vínculo con el espacio	Moral Psicológico Emocional
	Relación entre ubicación del espacio y la apropiación	Uso Cercanía Círculo social con el que participa del uso del espacio
	Convivencia	Relación con el espacio Sujetos sociales de convivencia

Fuente: Elaboración propia a partir de las categorías de análisis y los aportes teóricos de los autores y autoras.

Estas categorías de análisis, dimensiones y subdimensiones son la base para generar los procesos evaluativos comunitarios en el ejercicio de la gestión del espacio de movilidad humana de una manera participativa, de forma tal que se pueda monitorear la participación real desde el enfoque de derechos humanos para la apropiación del espacio público.

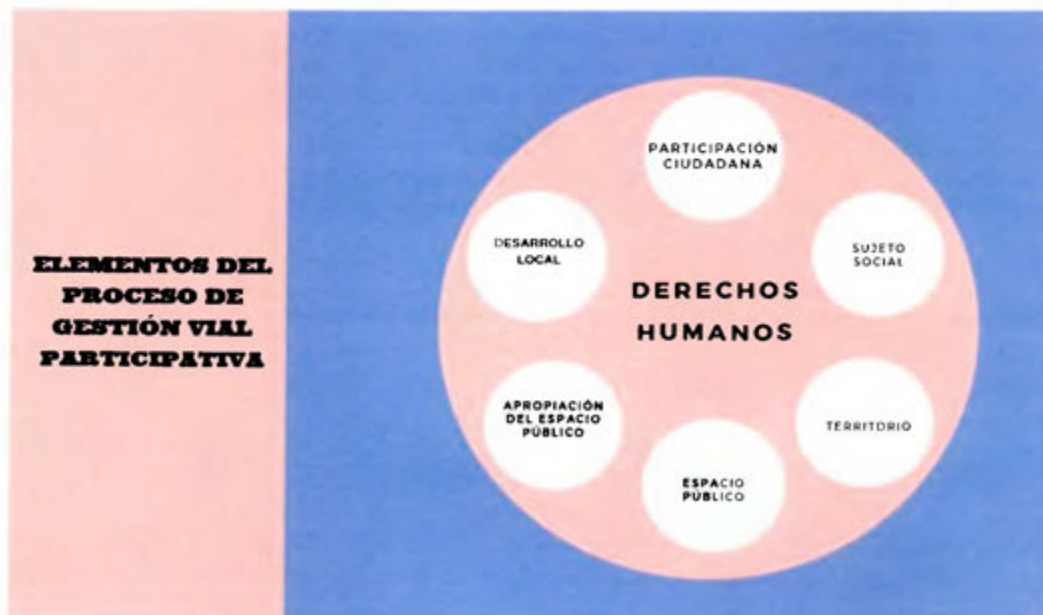
2.7 Consideraciones y posicionamiento teórico

Cada uno de los aspectos teóricos que se mencionan anteriormente, brindan ese cuerpo modelador y explicativo que da forma a este proyecto, no es una suma de conceptos teóricos aislados, sino más bien, un marco general que se entrelaza para poder explicar los aportes comunales al proceso de gestión del espacio público de movilidad humana.

En primera instancia se toman los derechos humanos como concepto base integrador, es decir, una línea que atraviesa a todos los demás elementos, ya que se forma un círculo dependiente donde las y los sujetos sociales incursionan en los procesos de participación ciudadana involucrándose en la definición práctica de su territorio.

Por lo tanto, en cuanto se participa de su espacio, se va generando un proceso de apropiación del espacio público y esta apropiación fortalece esa participación inicial de las y los sujetos sociales, todo este proceso circular, conlleva a un fortalecimiento de los procesos de gestión del espacio público de movilidad humana. En la siguiente figura se puede apreciar como los derechos humanos son el eje central de la gestión participativa donde integra los elementos que la involucran:

Figura 5. Desarrollo teórico de la participación basada en los Derechos Humanos.



Fuente: Elaboración propia.

El posicionamiento teórico del presente proyecto se sitúa desde el enfoque de Derechos Humanos, en el cual se sustentan y se promocionan los derechos, y se analizan las desigualdades que entorpecen el desarrollo local, corrigiendo estas prácticas discriminatorias y el injusto reparto de poder que obstaculizan este desarrollo.

Esto se desea lograr a través de un ambiente colaborativo y constructivo, en el que se desarrollen las ideas que sean de interés común bajo el marco normativo, con una participación activa y significativa para trascender a procesos en los cuales las opiniones de las y los sujetos sociales sean visibilizados y operacionalizados en acciones que impacten directamente los insumos técnicos de los proyectos de movilidad.

Además de la promoción de los derechos humanos, en la rendición de cuentas de la administración pública las partes beneficiarias e interesadas tienen su cuota de responsabilidad de los resultados, se busca trascender ese derecho y llegar también a la responsabilidad que compete a las comunidades.

Se reconocerán también a las y los sujetos participantes como sujetos de sus propias historias, como sujetos partícipes del entorno, como sujetos de conocimientos, y como tal se convierte en un sujeto actuante en los procesos de cambio social que sobrepasa el filtro de la voluntad, de forma tal que en la participación de las personas medien las decisiones técnico políticas con una concepción de participación tanto social como política.

Finalmente, en cuanto a la perspectiva de gestión vial, el presente proyecto se basará en el concepto de movilidad humana, cambiando entonces el paradigma de la gestión vial con un enfoque incipiente de participación y todavía enfocado en el carrocentrismo, al concepto de gestión del espacio público de movilidad humana cuya base es el sujeto participante en el uso del espacio público como prioridad en la pirámide, el cual ejerce la diversidad de derechos humanos: el uso del espacio, el derecho de participación y por ende el derecho a la salud.

Con este posicionamiento se plantea entonces una inclusión de las y los sujetos sociales y una representatividad normada, y que mediante este marco normativo quede representados los grupos que conforman el entramado social y que forman parte de la construcción y el desarrollo de la movilidad humana.

Capítulo III

Estrategia metodológica

3.1 Diseño del Proyecto

En este apartado se describirá la forma en que se desarrolló este proyecto de investigación por lo que el acceso a la información que permita realizar una investigación rigurosa deviene de la escogencia de una estrategia mediante la cual se pueda llegar a los resultados propuestos en los objetivos.

El desarrollo de esta estrategia toma una gran relevancia ya que es la que permite en este caso acercarse a las y los sujetos sociales de tal manera que se pueda construir este proceso con la participación activa de cada una de las personas. En este caso específico, la unidad de análisis se centra en las y los sujetos sociales, se parte de la importancia de que las mismas se apropien del espacio público, para ello es necesario mejorar los procesos de participación.

Se ha considerado que, para el desarrollo del presente proyecto, la metodología que articula adecuadamente aspectos teóricos y metodológicos, es por un lado la estrategia del diagnóstico participativo que permite conocer de primera mano cuáles son las perspectivas, las visiones y las necesidades comunitarias en el tema de gestión vial cantonal.

Asimismo, esta metodología permite un primer acercamiento del tema, así como un reconocimiento entre las y los sujetos sociales sobre las principales problemáticas, características y necesidades en el espacio de movilidad humana en el cual se desarrolla la cotidianidad, y las mejores estrategias para el uso y la apropiación del espacio público.

Por otro lado, esta propuesta metodológica se complementará en primera instancia con la indagación apreciativa para el momento del diagnóstico, ya que esta permite desde la focalización de lo positivo se generen resultados de manera eficiente, permitiendo que los actores sociales adopten una actitud confiada y abierta, lo cual para dicha investigación es fundamental para sentar las bases de un modelo que permita la participación de las y los sujetos sociales basado en los derechos humanos en los procesos de gestión del espacio público de movilidad humana y que esta que pueda ser reproducida en otros cantones.

El diagnóstico participativo permitió conocer de la propia experiencia de los actores sociales de los siete distritos del cantón, cuáles son sus necesidades relacionadas directamente

al espacio público de movilidad humana y el uso que se le da a este, adicional a esto otorgó la información necesaria sobre sus necesidades de participación en los distintos rubros de la gestión cantonal de la movilidad humana, así como las carencias en espacios de participación y de resolución de principales necesidades en relación a la movilidad humana.

Como tercer aspecto, se incluye la metodología de marco lógico donde la misma se piensa *“como una herramienta para facilitar el proceso de conceptualización, diseño, ejecución y evaluación de proyectos. Su énfasis está centrado en la orientación por objetivos y la comunicación entre las partes interesadas.”* (Ortegón, Pacheco y Prieto, 2015)

Para la intervención socioeducativa o proceso de fortalecimiento de capacidades comunales, como se le conocerá en este proyecto, esta propuesta metodológica también complementará resultados de las estrategias metodológicas realizadas, lo cual permitirá construir desde la experiencia de los sujetos sociales los distintos procesos de gestión del espacio público de movilidad humana tanto en la planificación, ejecución y evaluación de los procesos.

La conjunción entre estas tres metodologías nos permite construir un modelo de gestión del espacio público de movilidad humana participativa que desde sus bases se construya con el aporte de las comunidades y las y los sujetos sociales involucrados, así mismo, realizando un análisis entre lo que estas y estos sujetos construyen y la normativa vigente referente a este rubro.

3.2 Antecedentes metódicos

La manera en que otras investigaciones han marcado la forma de aclarar las preguntas sobre los temas relativos a la participación ciudadana son una guía importante a tomar en consideración en el desarrollo de la temática de esta investigación. No podemos dejar de lado como otros investigadores han incursionado en el desarrollo de temas relacionados a esta investigación, esto tiene relevancia para analizar cuál o cuáles caminos tomar y cuáles otros no serían de ayuda para avanzar con los objetivos propuestos.

La participación ciudadana se ha retomado desde distintas áreas para analizar el espacio público, su apropiación y su uso, especialmente podemos hablar que se ha retomado en mayor

medida desde la arquitectura y en las ciencias sociales, en la sociología ha empezado a dar sus pasos recientemente.

A nivel latinoamericano se han realizado esfuerzos en países como Colombia, Perú y Paraguay, entre otros, para ofrecer desde un enfoque metodológico participativo, herramientas que permitan la participación de las y los sujetos sociales en los procesos de formulación de proyectos viales.

En Costa Rica, se ha trabajado con propuestas de metodologías participativas de espacio público Rojas (2012) desarrolla un estudio para la resolución de conflictos y la cobertura de necesidades comunales, Vargas (2010) el empoderamiento de la juventud adolescente, Morera (2013) la creación de un modelo de Gestión Participativa para el Diseño del Espacio Público, todas estas propuestas tienen como base un profundo análisis de la participación de los actores sociales como génesis de los proyectos formulados, con procesos de diagnóstico, formulación de estrategias comunales mediante la construcción conjunta, así como la función de los investigadores como facilitadores de los procesos de autogestión de las comunidades en relación al espacio público, específicamente en el aspecto del espacio público de movilidad humana, desde la sociología se ha trabajado directamente con algunas comunidades, como por ejemplo Pérez (2013) que desarrolla una investigación en el cantón de Naranjo en la provincia de Alajuela, con estrategias similares a las indicadas anteriormente.

En el mismo sentido, la metodología de marco lógico se ha aplicado en distintos proyectos comunitarios que incorporan presupuestos públicos, por ejemplo, en México en el 2016, se realizó un estudio titulado *“Incorporación de la perspectiva de género a la metodología del Marco Lógico para la planeación del presupuesto de egresos público.”*

Lo anterior consiste en demostrar que la incorporación de la perspectiva de género a la Metodología del Marco Lógico en el proceso de planificación del Presupuesto de Egresos Público, garantizará la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, cumpliendo así con uno de los objetivos sustanciales del Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer, sustentado en la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer. (Niño, Martínez, Rojas y Aguilar, 2016)

El estudio se basó en la gestión por resultados buscando una mejora en los resultados, aumento en la eficiencia del sector público, fortalecimiento de la transparencia, la rendición de cuentas y la calidad del gasto público. Los autores concluyen que la aplicación de esta metodología con el apoyo de las autoridades locales se garantiza la igualdad de oportunidades y el acceso equitativo.

3.3 El enfoque cualitativo

El abordaje de esta propuesta de investigación va enfocado a una investigación cualitativa, razón por la cual se definió que el método del diagnóstico participativo era el indicado. Las metodologías cualitativas nos permiten comprender el comportamiento humano inmerso en el lugar donde las y los sujetos sociales se desenvuelven y actúan, desde una descripción y análisis detallado de las situaciones, eventos, interacciones y comportamientos observables, garantizando la validez interna, la credibilidad de sus resultados por medio de la comprobación que los participantes hagan de sus propios resultados de investigación.

Este carácter cualitativo permitirá trabajar y analizar las subjetividades de las y los sujetos sociales, la percepción y su visión en relación al espacio público y más concretamente la visión del espacio público de movilidad humana enfocado principalmente en los procesos de participación, los grados de participación y el enfoque de derechos humanos. El procesamiento de la información obtenida de manera cualitativa será analizado mediante el Programa Atlas Ti.

Como lo indica Castro (s.f.) cuando se refiere a los métodos cualitativos

“... hacen énfasis en el estudio de procesos sociales. El supuesto ontológico fundamental es que la realidad se construye socialmente y que, por tanto, no es independiente de los individuos. A diferencia de los métodos cuantitativos, que se concentran en el estudio “objetivo” de fenómenos externos a los individuos, los métodos cualitativos privilegian el estudio “interpretativo” de la subjetividad de los individuos, y de los productos que resultan de su interacción.” (Castro, s.f.)

Este mismo autor reflexiona que en el caso de que en la investigación se requiera utilizar el enfoque cualitativo es porque se busca *“estudiar los significados que los individuos atribuyen a sus circunstancias, y el tipo de conductas que se derivan de tales definiciones de la situación”*.

(Castro, s.f.) Esta relación entre significados y definiciones permite en el caso de esta investigación definir causas y posibles soluciones para mejorar los procesos de gestión del espacio público, pues en tanto las y los sujetos sociales participen significando el espacio público de movilidad humana desde su cotidianeidad de uso de este espacio, mejores serán los procesos de mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura en estos espacios.

3.4 Alcance de la investigación

El alcance se define en el presente estudio como la capacidad del proyecto para alcanzar los objetivos planteados y los límites del mismo. Tomando en cuenta que el presente proyecto de graduación será un insumo para la Municipalidad de Goicoechea, se procederá a explicar los siguientes elementos, los cuales se encuentran basados en los 7 pasos para la definición del alcance del proyecto social (OBS Bussiness School, 2018):

- El contexto y departamento en el cual se utilizará el modelo de gestión formulado: El proyecto se enmarca en la necesidad que tiene la Municipalidad de Goicoechea en abordar los elementos sociales del plan quinquenal en la Unidad Técnica de Gestión Vial mediante la gestión del espacio de movilidad humana desde un enfoque participativo en el cumplimiento de la ley y su relación con el Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal.
- Productos entregables y su descripción del alcance: Se espera entregar como producto los siguientes documentos.
- *“Modelo de gestión de participación comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión del espacio público de movilidad humana”* en el cual se especifiquen aspectos metodológicos, y personas o entidades responsables de generar estas acciones en el cantón de Goicoechea.
- *Marco metodológico que guie las acciones del área de promoción social de las Unidades Técnicas de Gestión Vial* y que permitan guiar en la tarea de determinar las necesidades de las y los distintos sujetos sociales en la construcción del modelo de gestión descrito anteriormente.
- *Un modelo de fortalecimiento de capacidades comunales en la gestión del espacio público de la movilidad humana.* Que permita construir conocimientos con base en

temáticas relacionadas al espacio público de movilidad humana, su normativa y especificidades técnicas y sociales.

- **Criterios de aceptación:** La condición que se debe cumplir antes de considerar la entrega incluye 7 talleres comunitarios para la construcción de los productos, el cual será validado por el grupo de vecinos elegido para este proceso, asimismo para complementar la diversidad de visiones y de actores sociales participantes se estarán realizando entrevistas en línea a diferentes sujetos sociales que se desenvuelven en el desarrollo de la gestión vial, esto para complementar las visiones de estos, entre los que podemos nombrar a actores políticos, actores técnico ingenieriles, promotores sociales vinculados a la gestión vial, entre otros.
- **Exclusiones del proyecto:** El modelo de gestión para la participación y el de fortalecimiento de capacidades comunales e institucionales no fueron aplicados por el presente proyecto, sino que el propósito fue generar una propuesta que contenga la construcción del mismo y que eventualmente sea aplicado por la Unidad Técnica Vial y posiblemente en otros municipios. Es muy importante tomar en cuenta de este punto en la definición de alcance del proyecto. Queda a criterio de la institución determinar las fechas y lugares de la aplicación.
- **Restricciones:** La construcción del modelo fue realizada por aquellas personas participantes de los talleres, aunque la convocatoria estaba a cargo del proyecto se escapa de los límites la participación al mismo, dado que fueron de carácter libre y voluntario. Dentro de las limitantes también se encuentra la representatividad por género y grupo etario, ya que las convocatorias fueron abiertas a todas las personas vecinas de los distritos.
- **Supuestos:** Las personas responsables del proyecto se hicieron cargo de las convocatorias y la logística de los talleres, así como la coordinación con las personas informantes claves para las convocatorias. Así mismo se aprovecharon las redes sociales institucionales esperando se generará un efecto viral que logrará la motivación para la asistencia a las actividades programadas. También se esperaba contar con representantes de cada distrito en el taller de validación del modelo.
- **Zonas geográficas de alcance del proyecto:** los 7 distritos del cantón de Goicoechea.

3.5 Enfoque de investigación: Diagnóstico-Formativo

Al tratarse de una investigación sobre un tema reciente, dentro de la estructura organizativa de la Municipalidad de Goicoechea, que tiene impactos directos en el desarrollo de las comunidades, además de ser una temática poco estudiada y con el fin de poder ampliar la información que se tiene sobre este tema para la toma de decisiones, propone centrarse en un enfoque diagnóstico de las diferentes variables y sujetos sociales como actores inmersos en este proceso, con el fin de puntualizar el estado actual de la gestión vial cantonal y la participación de las y los sujetos sociales.

Además, en la etapa de diagnóstico se esperaba obtener resultados a fin de generar un proceso de formación de participación ciudadana en la gestión vial cantonal, que contemple las distintas aristas que comprende la explicación relacionados al tema. Por esta razón, para este proyecto es de gran relevancia obtener esa relación dialéctica entre diagnosticar, pero también explicar, a fin de generar insumos para la construcción de un modelo inclusivo que incorpore los derechos humanos de las y los sujetos sociales.

Desde la práctica de la sociológica dicho ejercicio no debe quedarse en el contexto diagnóstico, sino que tiene que ir más allá, tiene que adentrarse en el proceso analítico de los resultados de ambas etapas a fin de mejorar los procesos e incidir en los cambios tanto a nivel comunal como institucional.

Desarrollar los procesos participativos para que las y los sujetos sociales comunales se involucren en los procesos municipales requiere determinar estrategias que permitan que se dé la participación directa y que los insumos determinados por estos sujetos tengan relevancia en los procesos que se gestan por parte del municipio.

Se hace necesario contar con las estrategias metodológicas que permitan ir desarrollando esa elaboración mutua de las acciones que guiaran los procesos en este caso de la gestión del espacio público de movilidad humana.

“El diagnóstico participativo constituye una oportunidad democrática para que toda la comunidad participe. En este sentido, las organizaciones comunitarias deberán buscar la participación amplia y activa de sus

miembros y, en lo posible, de toda la comunidad, desde la definición de problemas hasta la formulación de conclusiones. Es importante que la comunidad no se limite a actuar como "fuente de información" sino que, por el contrario, conozca y participe en la formulación de los objetivos, métodos y en los resultados que diagnostica." (Servicio de salud metropolitano sur oriente, 2010)

El diagnóstico participativo complementa la ejecución del marco lógico, pues permite la recolección de insumos por parte de las y los sujetos sociales, pero no solo se queda ahí, sino que desde el enfoque que se desarrolla este proyecto de investigación, crea las condiciones necesarias para crear desde las comunidades las formas de intervención de su espacio público de movilidad humana. Liga las experiencias de su cotidianeidad en la movilidad en esos espacios públicos como un complemento a las referencias técnico profesionales desarrollada por las y los funcionarios de la municipalidad, esto a fin de establecer no solo obra pública, sino también los procesos en los cuales las comunidades participen directamente en la construcción de las infraestructuras en sus espacios públicos de movilidad humana.

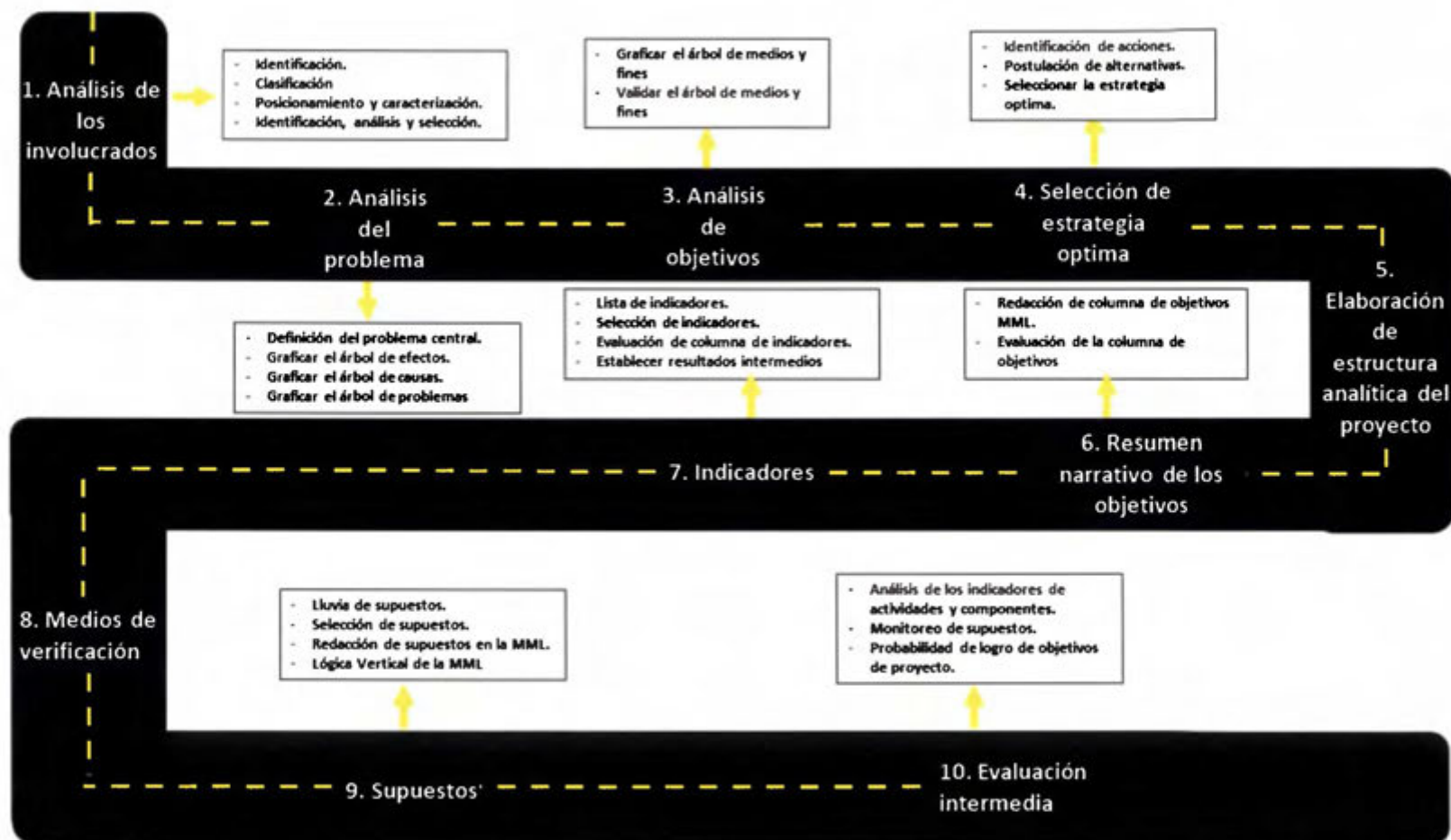
Según Ortégón et al (2015) la metodología de marco lógico es una herramienta para facilitar el proceso de conceptualización, diseño, ejecución y evaluación de proyectos. Su énfasis está centrado en la orientación por objetivos, la orientación hacia grupos beneficiarios y el facilitar la participación y la comunicación entre las partes interesadas.

Para el desarrollo de este proyecto de graduación planteado desde el marco lógico y el diagnóstico participativo, fue necesario contar con una metodología que permitiera establecer procesos claros para concluir con productos que satisfagan las necesidades de todos los sujetos sociales involucrados en el proceso de gestión del espacio público de movilidad humana, a saber, el área política, el área técnica y el área comunal. ya que se debe considerar esa conjunción de saberes para contar con un proceso más inclusivo y que cumpla con las premisas básicas del enfoque de Derechos Humanos, consideramos conveniente utilizar el marco lógico como ese camino que se ira construyendo en conjunto con las comunidades involucradas.

Es importante rescatar que el método da respuestas a tres problemas comunes en los proyectos, a saber: problemas de planificación, de ejecución y entre lo que se plantea y lo que se realiza; asimismo, encara estos problemas de tal manera que permite construir terminología uniforme, temarios analíticos comunes, interpela a un trabajo técnico en aspectos críticos.

3.5.1 Etapas del Marco Lógico

Figura 6. Etapas del Marco Lógico.



Fuente: Elaboración propia con base en Ortigón, Pacheco, y Prieto (2015)

3.6 Desarrollo metodológico

El proceso de la gestión vial o la gestión del espacio público de movilidad humana, es un proceso cíclico, esto por cuanto debe considerar las necesidades de todos los actores sociales involucrados, estas pueden cambiar en el transcurso del tiempo, por lo cual los métodos o las formas de los proyectos a ejecutarse cambian en relación a estas necesidades sociales y personales.

Es aquí donde la investigación social toma su punto de partida para conocer y visibilizar las necesidades de todos y cada uno de los actores sociales que se interrelacionan y hacen uso del espacio público de movilidad humana, y cómo cada uno de estos, determina sus necesidades en relación a la apropiación de ese espacio público de movilidad humana del cual hace uso.

Es importante rescatar que en este proyecto de graduación se implementaron distintas metodologías para recolectar las necesidades de los actores sociales, hacer el análisis del marco legal competente y conocer las características técnicas referenciales, y así realizar un proceso de análisis y complementar una propuesta de trabajo que contemple y aglutine estos tres elementos.

Al ser este un proceso cíclico, es decir, se da una relación dialéctica entre las metodologías propuestas, a saber, el marco lógico y el diagnóstico participativo, estas se entrelazan para conformar y construir una forma de recolectar la información necesaria para no solo reunir las necesidades de todos los actores sociales relacionados a la gestión de la movilidad humana, sino que con esta información crear un forma de participación en los procesos que les asegure el derecho humano a la participación real en los asuntos públicos, todo esto respetando el marco normativo del proceso de gestión vial.

Es de relevancia destacar que en un inicio se proyectó como producto únicamente el “Modelo de gestión de la participación comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión de la movilidad humana”, pero con el desarrollo del proceso surge la importancia de establecer un método por medio del cual los encargados del área social de las Unidades Técnicas de Gestión Vial puedan recolectar la información de las comunidades y

visibilizar las necesidades de estas en el desarrollo de los proyectos viales.

Adicional a esto de las mismas experiencias tanto en los talleres como en las entrevistas a distintos sujetos sociales institucionales, se refuerza la necesidad de establecer un programa de fortalecimiento de capacidades en gestión de la movilidad humana que venga a fortalecer los conocimientos, tanto a nivel institucional como comunitario, a fin de mejorar los procesos de gestión en este ámbito de la movilidad humana.

Es así como el Diagnóstico Participativo y Marco Lógico se entremezclan para poder llegar a los productos y poder incluir en esos proyectos en el espacio público de movilidad humana las necesidades de todos los actores sociales involucrados.

Cada una de las fases que se presentan a continuación permiten ir consolidando un sistema donde la información fluye entre el diagnóstico participativo y el marco lógico que confluyen al final en una estructura que permita mejorar los procesos de participación ciudadana en la gestión vial o del espacio público de movilidad humana.

3.6.1 Fase de planificación y evaluación de información existente

Esta fase se compone de elementos de revisión de bibliografía y datos que al final permitieron tener una visión clara de las condiciones y estructura del cantón de Goicoechea, especialmente en los indicadores que se relacionan directamente con los procesos de gestión del espacio de movilidad humana (ver figura No. 8)

Figura 7. Subetapas de la fase de planificación y evaluación de la información existente.



Fuente: Elaboración propia

El proyecto de graduación tal como está planteado requirió en primera instancia de una revisión bibliográfica que permitiera conocer por un lado el sustento teórico y metodológico relacionado con las temáticas de espacio público, gestión vial, derechos humanos, distintas formas de movilidad humana y dentro de este la participación de las y los sujetos sociales involucrados, por otro lado, al ser un tema de la práctica cotidiana a nivel mundial, la existencia de experiencias a nivel internacional o nacional de como abarcar el desarrollo de esta temática.

Como lo indica Gómez et al (2014) *“el trabajo de revisión bibliográfica constituye una etapa fundamental de todo proyecto de investigación y debe garantizar la obtención de la información más relevante en el campo de estudio, de un universo de documentos que puede ser muy extenso.”* (Gómez, Navas, Aponte y Betancourt, 2014)

Este mismo autor indica que:

“La revisión bibliográfica o estado del arte corresponde a la descripción detallada de cierto tema o tecnología, pero no incluye la identificación de tendencias que puedan plantear diferentes escenarios sobre el desarrollo de la tecnología en cuestión y que permitan tomar decisiones estratégicas.” (Gómez, Navas, Aponte y Betancourt, 2014)

En el caso de este proyecto de graduación se realizó una extensa revisión bibliográfica, pero también se hizo un análisis del marco legal competente en relación al tema de la gestión del espacio público de movilidad humana, lo cual permitiera darle validez a la propuesta metodológica, la cual es el producto que se estará entregando al departamento correspondiente y que se recomienda incluirlo como una sección en el próximo Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal de Goicoechea.

Como un segundo aspecto para conocer las características de cada uno de los distritos del cantón de Goicoechea, las cuales difieren entre uno y otro, se realizó una revisión de datos poblacionales y de datos sobre la red vial cantonal.

No solo las estructuras poblacionales de cada uno de los distritos del cantón de Goicoechea, sino también las distintas comunidades se han venido desarrollando a lo largo del tiempo de distintas maneras, esto provoca que las necesidades de cada uno de los distritos tengan que manejarse de manera diferenciada, así mismo la red vial de cada uno de estos distritos guarda condiciones distintas en su estructura y su funcionamiento.

Tal como lo indica Di Bello (s.f.)

“La información censal y de encuesta sobre tópicos de condiciones habitacionales de la población constituye un insumo potencial tanto para la investigación científica y académica en el tema, como para la formación de profesionales, la formulación de políticas públicas en los distintos niveles jurisdiccionales del estado, la evaluación técnica de las mismas” (Di Bello y Vaccarezza, s.f.)

Los departamentos encargados de la gestión del espacio público de movilidad humana de acuerdo a los decretos emitidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes deben contemplar una serie de insumos desde la perspectiva social que alimentan la metodología de priorización de ejecución de los recursos asignados a este rubro. De ahí la importancia de

realizar un análisis de algunos datos relevantes sobre los diferentes componentes sociales y económicos presentes en el cantón y en cada uno de los distritos.

Se hace necesario realizar un procesamiento y análisis de la información secundaria ya que esta contiene una infinidad de datos y variables, conforme se definen los objetivos de la investigación se hace necesario realizar este procesamiento y selección relevante de los datos importantes para fundamentar la investigación, tal como lo indica Domínguez (2007) *“El objetivo del análisis de información es obtener ideas relevantes, de las distintas fuentes de información, lo cual permite expresar el contenido sin ambigüedades, con el propósito de almacenar y recuperar la información contenida.”* (Domínguez, 2007)

Es de este proceso de análisis de la información tanto social, obtenida del Censo 2011, como de la información técnica, obtenida de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea que se recupera y analiza la información relevante para el desarrollo del proyecto de graduación.

Por último el ejercicio del procesamiento, sistematización y análisis de la información permite elaborar una caracterización de cada uno de los distritos, con el análisis de los datos realizado anteriormente, consideramos que cada uno de los distritos del cantón de Goicoechea al momento de tener condiciones sociales, económicas, territoriales, etc., diferentes, así también las necesidades de los actores sociales que hacen uso del espacio público vial van a ir cambiando conforme se analizan cada una de las situaciones en las que se desarrolla su distrito.

Para esta investigación es de suma importancia contemplar esas diferencias y generar procesos segmentados para la atención de las necesidades basados en un enfoque de derechos humanos para la gestión del espacio público de movilidad humana.

3.6.2 Fase de inventario de necesidades comunales para la gestión vial cantonal

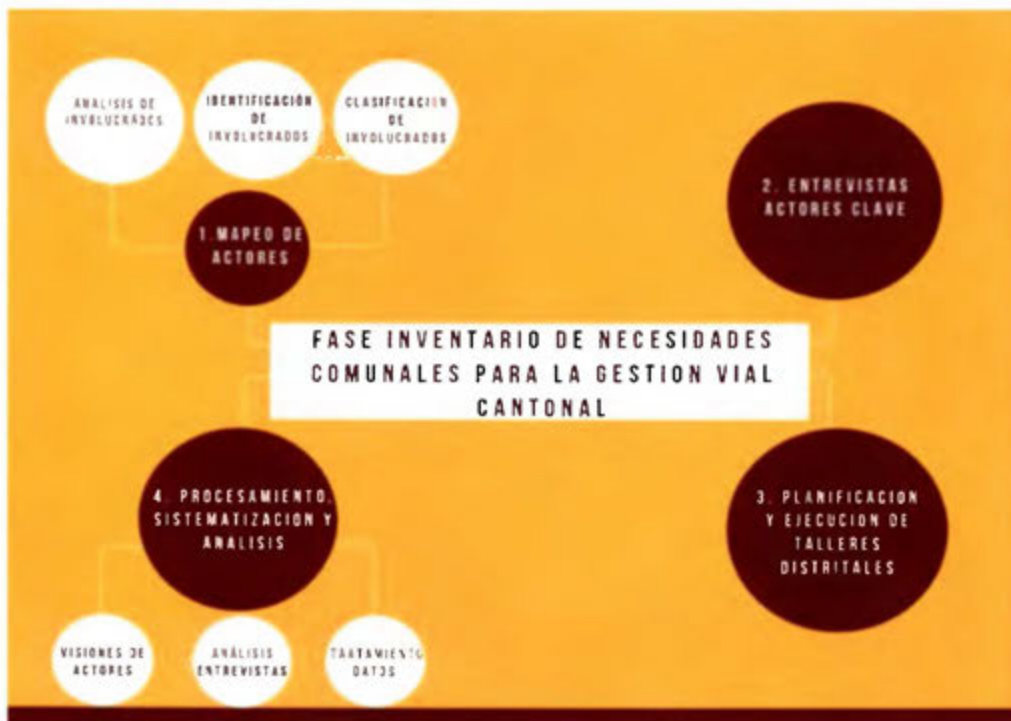
Como parte de un proceso de gestión del espacio público de movilidad humana que tenga como base principal de su desarrollo el enfoque de los derechos humanos en todos los procesos de esta gestión, como un primer paso se debe fomentar la participación de las y los sujetos sociales en los procesos de toma de decisiones. Como lo indica Cerón (2017) se puede:

“Afianzar la interacción y articulación entre sociedad civil y sociedad política; impulsar la democracia participativa como fuerza que revalorice el quehacer público en el proceso de construcción de políticas públicas; horizontalizar la toma de decisiones; y fortalecer y fomentar la creación de mecanismos que propicien la participación corresponsable de la ciudadanía en la gestión, diseño, implementación y evaluación de los resultados de la gestión pública.” (Cerón, 2017)

Pero no solo se trata de fomentar esa participación de las y los sujetos sociales, sino como lo indica el mismo autor establecer acciones más allá de la voluntad política para que los ciudadanos puedan ejercer el derecho a la participación en las decisiones en este caso en la gestión del espacio público de movilidad humana.

“Asimismo es importante la creación y rearticulación constante de instrumentos y mecanismos jurídico-administrativos que aseguren transversalidad; y más allá de la voluntad política de los actores, una racionalidad civilizatoria de vanguardia social, que haga del quehacer público un ejercicio eminentemente ciudadanizado. No proceder de esta manera, nos pone en el marco de la pestilente simulación política, que vulnera al tejido social.” (Cerón, 2017)

Figura 8. Subetapas de la fase de planificación y evaluación de la información existente.



Fuente: Elaboración propia

Uno de los problemas con que iniciamos el desarrollo de la estrategia de trabajo es la falta de información base de las organizaciones comunales o grupos organizados del cantón, el departamento de Gestión Vial cuenta con una lista de Asociaciones de Desarrollo y específicas, pero la Red Vial Cantonal cuenta con 173 caminos.

Debido a lo anterior, para el cumplimiento de un proceso inclusivo de participación ciudadana este departamento debería contar con 173 contactos, la Ley N° 8114 facilita la creación de comités de caminos para que estos cumplan con los procesos participativos en cada sección de camino a su cargo, estos comités, los cuales están conformados por miembros de la comunidad o camino, lo que les permite a los encargados de la gestión vial una coordinación directa de los proyectos a ejecutar.

En este sentido es de suma importancia elaborar este mapeo de actores sociales, pero no solo comunales, sino institucionales dentro y fuera de la municipalidad; pero no solo el nombrar a cada uno de ellos, sino como se plantea en la metodología de Marco Lógico, se deben seguir las siguientes acciones para que el mapeo de los involucrados pueda dar un aporte relevante a los procesos de gestión del espacio de movilidad humana.

El mapeo de los actores sociales no es solo un ejercicio de nombrar a estos sujetos sociales que participan en el proceso, sino que contiene un componente que vincula el análisis, la identificación y la clasificación de las y los sujetos sociales involucrados

Se inició con un análisis de las y los sujetos sociales involucrados y no involucrados en el proceso de gestión del espacio público, ya que para el uso de esta perspectiva teórica en la realización del modelo de gestión del espacio de movilidad humana con enfoque participativo de Goicoechea, se podrá contar con una metodología de trabajo que desde el inicio cuente con los aportes de las y los sujetos sociales a los que se dirige, con el propósito de contar durante el proceso de trabajo participativo con el apoyo de la comunidad. Para Ortegón et al (2015)

“el análisis de los involucrados permite optimizar los beneficios sociales e institucionales del proyecto y limitar los impactos negativos. Al analizar sus intereses y expectativas se puede aprovechar y potenciar el apoyo de aquellos con intereses coincidentes o complementarios al proyecto, disminuir la oposición de aquellos con intereses opuestos al proyecto y conseguir el apoyo de los indiferentes.” (Ortegón, Pacheco y Prieto, 2015)

Seguido de esto se identificó a las y los sujetos sociales involucrados, tal y como lo indica Ortegón et al (2015) esto significa conocer que sujeto o social se movilizara con relación al proyecto, no solo debe tenerse en cuenta la posición actual, sino que debe considerarse la posición futura. Es conveniente utilizar el listado de actores, el que puede obtenerse a partir del conocimiento del grupo que está haciendo el proyecto o, utilizando un análisis de relaciones de acuerdo al diseño del proyecto. Una vez hecho el listado es recomendable expresarlo en un diagrama.

Por último, en el sentido de realizar un mapeo de las y los sujetos sociales involucrados, estos se agruparon teniendo en consideración la relación con el o los proyectos. Es importante conocer que en los procesos de gestión vial cantonal los actores sociales tienen diferentes momentos de interactuar entre unos y otros, otra situación es que cada uno de esas y esos actores sociales representa a distintas instituciones, ya sean públicas o de la ciudadanía, por tanto, para poder establecer acciones se clasificaron a estas sujetas y sujetos sociales.

Ortegón et al (2015) refiere a que este proceso implica

“agrupar a los involucrados de acuerdo a ciertas características como: si pertenecen a instituciones públicas, privadas u organizaciones; la relación que tengan con el proyecto: si se refiere al entorno o si son internos al proyecto. Si están cercanos o lejanos al proyecto y toda otra característica que pueda ser de utilidad. Es evidente que algunas categorías de involucrados podrían tener una relación parecida en términos de tratamiento.” (Ortegón, Pacheco y Prieto, 2015)

Esta clasificación también involucró en el mapeo social detallar el posicionamiento y una breve caracterización de los involucrados, lo cual nos permitió definir la posición de cada uno de ellos en relación a la gestión del espacio público de movilidad humana, así como la fuerza, relacionado al poder, que tenían en relación al tema, también como la intensidad o grado de involucramiento que tienen o deberían de tener en relación al mismo.

Una vez que se contó con el mapeo de actores sociales involucrados y su clasificación se definió también la forma en que se insertarían estarán las ideas de estos actores en el proceso de análisis, en este caso se definió que a las y los sujetos sociales institucionales se estaría obteniendo la información por medio de entrevistas a profundidad, mientras que las y los sujetos sociales comunales estarían aportando por medio de talleres que se realizaron en los distintos

distritos del cantón.

En esta fase de la investigación referente a las entrevistas semiestructuradas, estas se realizaron a distintos representantes vinculados al tema de la gestión del espacio público de movilidad humana, en este caso se tomaron como referencia la visión política, la visión técnica y la visión comunal para la realización de dichas entrevistas.

Como lo indica Martí (s.f.) los objetivos de estas entrevistas se visualizan en:

“obtener información sobre el territorio y la problemática tratada, conocer las (percepciones sobre las) relaciones que se establecen entre el poder local, los grupos organizados y la base social, identificar los discursos, propuestas y estrategias de la minoría dirigente.” (Martí, s.f.)

Las entrevistas a profundidad que se realizaron fueron las siguientes:

Cuadro 3. *Entrevistados y entrevistadas según área de influencia.*

Área	Nombre	Puesto
Visión Política	Licda. Ana Lucia Madrigal Faerron	Alcaldesa municipal de Goicoechea
	Irene Campos	Expresidenta del Concejo Municipal de Goicoechea
	Nicole Mesen Sojo	Regidora Suplente Municipalidad de Goicoechea
Visión Técnica	Ing. Andrés Campos Castillo	Director de la Unidad Técnica de Gestión Vial. Goicoechea
	Ing. Catalina Vargas Sobrado	Departamento de Gestión Municipal del Laboratorio de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME) de la Universidad de Costa Rica
	Arq. Liza Castillo	Viceministra del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en la administración Solís Rivera.
	Arq. Gustavo Aguilar Montoya	Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS)

Fuente: Elaboración propia.

En el caso de las personas profesionales en promoción social se realizó una encuesta que fue enviada por medio de Google Forms®, pues se consideró relevante conocer experiencias de otras municipalidades en el tema relacionado a la participación ciudadana, la invitación a participar en esta encuesta se realizó por medio de mensajes telefónicos y correos electrónicos.

Cuadro 4. *Entrevistadas y entrevistados del área de promoción social.*

Nombre	Institución representada
Ing. Saskya Montealegre Cascaste	Dirección de Gestión Municipal. Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Lic. Luis Alberto Pérez Acuña	Dirección de Gestión Municipal. Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Lic. Kenneth Arguedas	Municipalidad de Heredia
Licda. Jeily Guerra Potoy	Municipalidad de Corredores
Bach. Cheiling Venegas Villalobos	Municipalidad de Heredia
Licda. Sandra Vega Gómez	Municipalidad de Montes de Oca
Licda. María Monserrat Moya Solano	Municipalidad de Paraíso
Licda. Elida Hernández Álvarez	Municipalidad de Esparza
Lic. Flavio Mora Moraga	Municipalidad de Sarapiquí
Licda. Marcela Núñez Pereira	Municipalidad de Guácimo

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida en Google Forms

Por otro lado, a la hora de planificar los talleres se definió ejecutar cinco talleres de la siguiente manera: Calle Blancos-San Francisco, Ípis, Guadalupe, Purrál, Mata de Plátano; en el caso de Rancho Redondo se complicó la coordinación del mismo debido a la diversidad de agendas entre los contactos claves y los estudiantes responsables del proyecto. Esta dificultad fue superada mediante el contacto independiente con dos vecinos del distrito para realizar una

entrevista a profundidad, para conocer sus necesidades en relación al espacio público de movilidad humana en dicho distrito.

Entre los objetivos planteados para la realización de los talleres comunales y las entrevistas podemos citar:

- Medir el conocimiento de las y los sujetos sociales presentes en relación a la temática de la gestión vial en el cantón de Goicoechea.
- Conocer la forma del uso del espacio público de movilidad humana por parte de las y los sujetos sociales involucrados y cuál consideran que sería esa distribución del espacio para el uso de cada uno según su modo de movilidad.
- Conocer los sentimientos de las y los sujetos sociales en torno a la gestión de la movilidad y del espacio en el que se desarrolla lo cotidiano.

La ejecución y participación en los talleres fue la siguiente

Cuadro 5. *Fechas y cantidad de participantes de talleres por distrito.*

Distrito	Fecha	Número de participantes
Ípis	25 de agosto 2018	32 personas
Calle Blancos	29 de setiembre 2018	10 personas
Guadalupe	06 de octubre 2018	16 personas
Mata de Plátano	13 de octubre 2018	5 personas
Purrall	27 de octubre 2018	3 personas
Total		66 personas

Fuente: Elaboración propia con base a listados de asistencia a los talleres.

Figura 9. Talleres distritales realizados.



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al desarrollo de la primera actividad que complementa el primer objetivo, se realizó una entrevista a las y los sujetos sociales presentes; para esta investigación es importante que, ya que el proceso de gestión del espacio de movilidad humana municipal es incipiente, determinar cuál es el grado de conocimientos con que cuentan los las y los sujetos y dirigentes comunales de este proceso.

Es por esta razón que en el desarrollo de los talleres se aplicó un instrumento para conocer y valorar los conocimientos del tema y sus percepciones acerca de cómo debería desarrollarse el mismo.

Estos aportes se analizaron y se tomaron en consideración para recopilar todos estos insumos para la construcción del modelo de trabajo participativo para la gestión del espacio público vial de movilidad humana. (Ver Figura No.11)

Figura 10. Entrevista realizada a los asistentes de los talleres.

UCR



PROYECTO PARA OPTAR POR EL GRADO DE LICENCIATURA EN SOCIOLOGIA:
"DERECHOS HUMANOS Y SUJETOS SOCIALES: UNA EXPERIENCIA PARTICIPATIVA
DE LA GESTIÓN VIAL EN EL CANTÓN DE GOICOECHEA."

Encuesta de Percepción sobre la Gestión Vial Cantonal.

1. Conoce cuales son algunas funciones de la Gestión Vial que se desarrolla en su comunidad.

Si (X) Pase a la numero 2.

No () Pase a la numero 3

2. Si su respuesta fue afirmativa, podría indicarnos al menos tres de ellas.
Se realiza peatones y bicicletas en las comunidades.
Tránsito de las principales.

3. Conoce que la Ley 9329 indica que los procesos de gestión vial deben tener presente el componente social en el desarrollo de sus proyectos.

Si (X)

No ()

4. Como le gustaría que se desarrollara la participación de la ciudadanía en el proceso de Gestión Vial.

Dando capacitación a líderes comunitarios

5. Considera que es necesario realizar procesos de capacitación para fortalecer a las comunidades en la forma de participar en los procesos de Gestión Vial.

Si (X)

No ()

6. Podría indicar temas que podrían ser desarrollados en estos procesos de capacitación y que considere usted que lograrían fortalecer las capacidades de la comunidad en este tema.

Talleres de capacitación
en informática, medicina y cursos literarios
de poesía, teatro,

7. Cuales son las principales problemáticas que se presentan en su comunidad en relación al espacio público vial.

Se parquean en las aceras y estacionan
el vehículo, dejan cosas tiradas,

Fuente: Elaboración propia con recolección de datos en talleres distritales.

En cuanto al segundo objetivo de los talleres, se realizó con los participantes divididos en grupos de trabajo; la sesión consistió en dos partes, una primera parte donde se trabajó con la pirámide del uso del espacio público y la movilidad. Las y los sujetos sociales desde su perspectiva ubicaron la prioridad de uso que tienen los distintos sujetos en el espacio público de movilidad humana y cuál creen ellos que debería ser la distribución del uso del espacio público en la pirámide entregada. (ver figura 12 y figura 13)

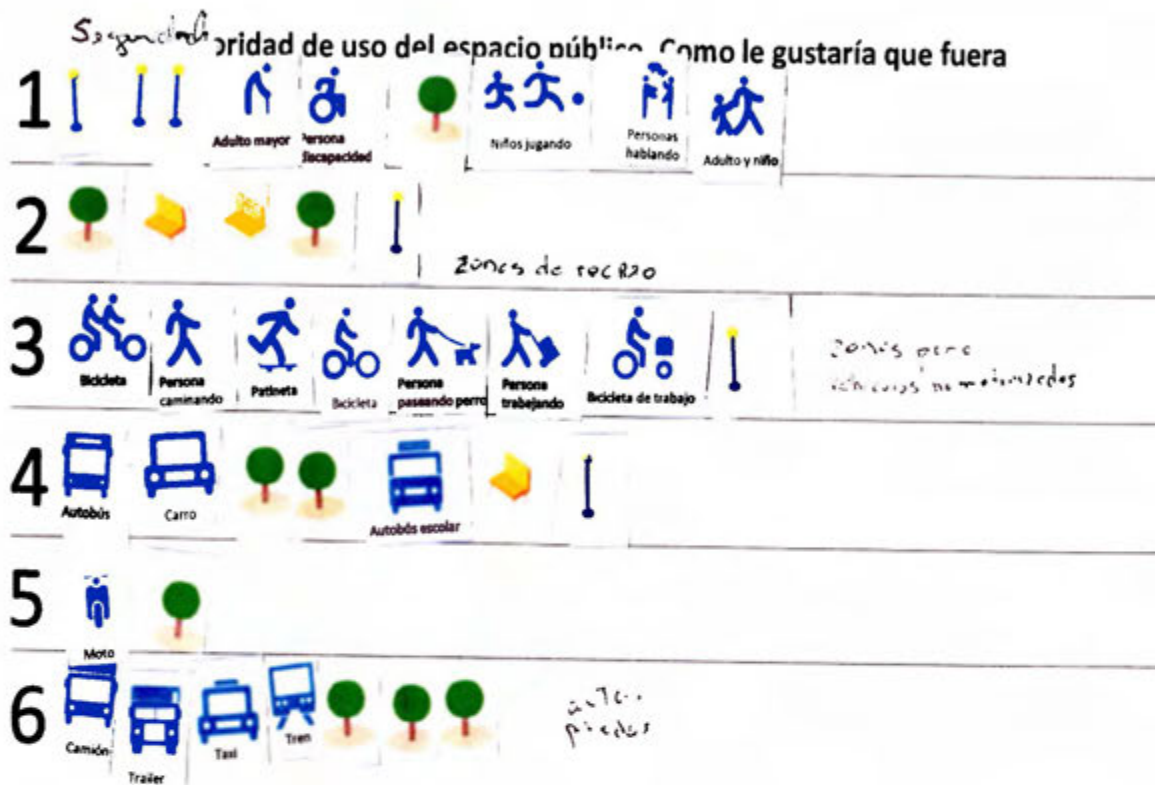
Figura 11. Prioridad de uso del espacio público ¿Cómo es ahora?



⊕ falta de Educación Vial - (En Todo Sentido)

Fuente: Actividad. distribución del espacio público. ¿Cómo es ahora? Taller con la comunidad. Calle Blancos-San Francisco

Figura 12. Prioridad de uso del espacio público ¿Cómo le gustaría que fuera?



Fuente: Actividad. distribución del espacio público. ¿Cómo es ahora? Taller con la Comunidad. Guadalupe

Por otro lado, en una figura de una ciudad ubicaron cómo se mueven las y los diferentes sujetos en el espacio público designado (ver figura 14). Por otro lado, las y los participantes ubicaron las y los sujetos en los lugares que consideraban deberían moverse dentro del espacio público de movilidad humana (ver figura 15). Esto permitió conocer cuáles son las prioridades que se le asignan a los distintos actores, pero también en cuales lugares de ese espacio público vial se moviliza cada uno de esas y esos sujetos en la actualidad.

Figura 13. *Uso del espacio público ¿Cómo es ahora?*



Fuente: Actividad. Distribución del espacio público. ¿Cómo es ahora? Taller con la comunidad. Ípis

Figura 14. Uso del espacio público ¿Cómo les gustaría que fuera?



Fuente: Actividad. distribución del espacio público. ¿Cómo es ahora? Taller con la comunidad. Mata de Plátano.

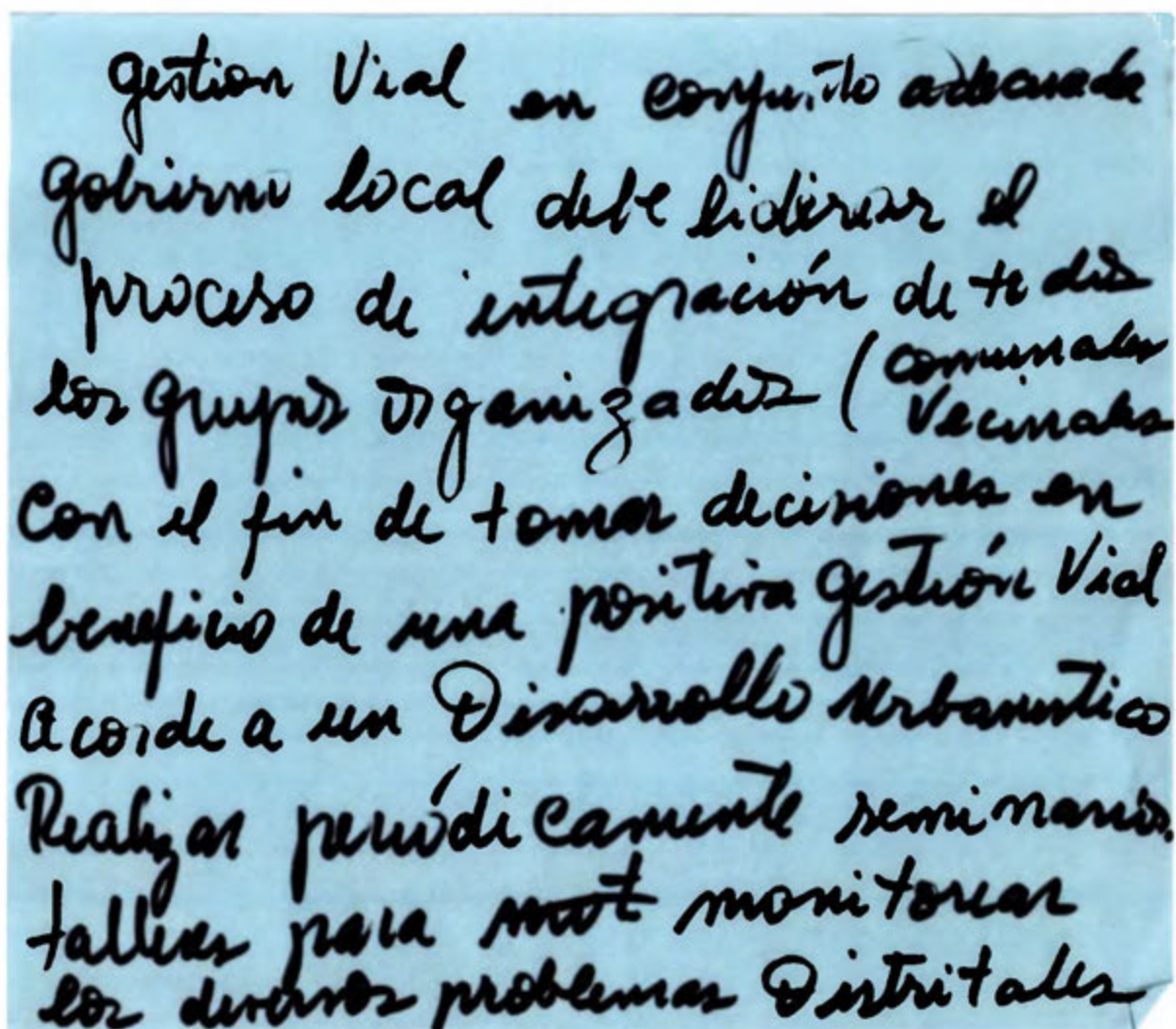
Adicionalmente se abrió un espacio en el cual las personas participantes pudieron externar sus observaciones sobre el manejo del proceso de gestión del espacio de la movilidad humana hasta el momento (ver figura 16). Además, expresaron cuáles características y acciones creen convenientes para que un proceso de gestión sea participativo y cumpla con las necesidades de ellos como sujetas y sujetos sociales (ver figura 17).

Figura 15. ¿Cómo es la gestión vial hoy?

- La falta de comunicación sobre el nivel de participación que puede tener la ciudadanía.
- Crear mayor acceso para las personas como primera prioridad, buscando mecanismos para ejecutar el cumplimiento.
- Actualmente se debe mejorar el acercamiento con los vecinos.
- Me imagino una comunidad verde, donde las personas se puedan involucrar con su comunidad y vecinos.
- Acercamiento con instituciones gestionadas por la municipalidad para generar amplias educaciones integrales para la comunidad.

Fuente: Actividad. ¿Cómo es la gestión vial hoy? Taller con la comunidad. Mata de Plátano.

Figura 16. ¿Cómo le gustaría que fuera el proceso de gestión vial?



gestión Vial en conjunto adecuado
gobierno local debe liderar el
proceso de integración de todos
los grupos organizados (comunales
vecinales)
con el fin de tomar decisiones en
beneficio de una positiva gestión Vial
Acorde a un Desarrollo Urbano
Realizar periódicamente seminarios
talleres para ~~mon~~ monitorar
los diversos problemas Distritales

Fuente: Actividad. ¿Cómo es la gestión vial hoy? Taller con la comunidad. Guadalupe.

Para el procesamiento y análisis de los talleres comunales, una vez que se estableció la distribución de labores durante la ejecución de los mismos, mientras un facilitador procedía a gestionar la dinámica del taller y dirigir la discusión, la otra persona facilitadora tuvo la tarea del registro de los datos y encarrilamiento de los temas, el análisis de lo anterior se realizó mediante dos momentos: preparación de datos y tratamiento.

Lo anterior de acuerdo con Martí, se logra mediante el siguiente proceso:

“Una vez realizado el trabajo de campo (entrevistas individuales y grupales, observación y notas de campo, informes de las Comisiones de

Seguimiento y del GIAP), llega el momento de "procesar" todo este conjunto de información. Esta fase consta, como mínimo, de dos niveles o momentos: preparación de los datos (transcripción y organización de todos los materiales producidos), y tratamiento de su contenido (proceso en el que confluyen, retroalimentándose, elementos analíticos, por una parte, e interpretativos por otra). Un mayor desarrollo de las bases metodológicas para el análisis de textos y discursos puede encontrarse en otros capítulos de esta publicación." (Martí, s.f.)

Adicional se realiza una preparación de los datos tanto de las entrevistas como de los talleres comunales mediante la toma de anotaciones y transcripción de lo tratado, se procuró conservar todo lo discutido y lo expresado por las personas asistentes según los temas discutidos en los talleres. Una vez con todos los datos transcritos y anotaciones tomadas de todos los talleres, se procedió a organizar la información según los momentos de los talleres y los temas en un cuadro organizado mediante el procesador de datos Excel ®.

En cuanto al tratamiento de los datos obtenidos, una vez ordenados se buscaron categorías emergentes o temas repetitivos, asimismo se establecieron las relaciones de estos temas y la confrontación teórica ante lo encontrado, así como las categorías de análisis establecidas. Se tomaron en cuenta los discursos y las categorías, de forma tal que se analizó la información comparando los discursos y los temas, esta información procedente de la totalidad de talleres realizados. De esta forma se trató de verificar la existencia de conexiones y relaciones explicativas en los discursos por los temas de los talleres.

Seguidamente se muestra una figura que indica las etapas del análisis de la información:

Figura 17. Procesamiento, sistematización y análisis de los talleres comunales:

tratamiento de los datos.



Fuente: Elaboración propia a partir del proceso de los talleres

Dado que la característica, la temática y la estructura de los talleres fue similar en se procedió a buscar los temas que concordaban entre sí, así como los consensos de los participantes y los disensos.

Por último, para el procesamiento, sistematización y análisis de las entrevistas se procedió a grabar las mismas con el consentimiento de las personas entrevistadas. Una vez grabadas, se procedió a transcribir de forma literal los contenidos de la misma.

Luego del proceso de transcripción, se procedió al análisis mediante la lectura general para analizar los temas principales y, los conceptos y aportes de los entrevistados.

Una vez verificada que la información se encontraba por completo, se procedió a guardar el archivo para ejecutarlo mediante la herramienta del procesador de texto en ATLAS ti7, para recopilar los principales elementos y los que más llamaron la atención, así como las similitudes y diferencias en los argumentos de las personas entrevistadas, y las posiciones en relación al tema de gestión del espacio de movilidad humana, se muestra la una figura que indica el proceso de realización de las entrevistas:

Figura 18. Procesamiento, sistematización y análisis de las entrevistas a informantes claves del cantón de Goicoechea



Fuente: Elaboración propia a partir del proceso de las entrevistas

Una vez con la información sistematizada de las entrevistas y los talleres, se procedió a realizar un análisis de los contenidos contrastando con la información obtenida en los procesos comunitarios mediante las orientaciones teóricas y los enfoques metodológicos propuestos en el proyecto. Este análisis se detalla en una síntesis de visiones según las y los sujetos institucionales entrevistados.

Para proceder con el análisis de las opiniones, visiones, sentimientos y perspectivas, se procedió a la realización de cuadros comparativos, extracción y ejemplificación mediante citas textuales de las personas entrevistadas, y análisis por área: política, social y técnica.

3.6.3 Fase de construcción de los productos

Martí (s.f.) lo llama construcción del Programa de Acción Integral (PAI), el autor define el mismo como el producto del *“trabajo realizado a lo largo de la investigación y particularmente en los talleres (...) con el objeto de integrar todos los ámbitos y conjuntos de acción, articulando desde los espacios comunes las diferentes políticas propuestas (y no al revés).”*

En el caso de la investigación desarrollada para el cantón de Goicochea se estará tomando en consideración el marco normativo que rige la gestión vial cantonal y complementando acciones con los insumos obtenidos por medio de las distintas actividades, tanto con profesionales en el campo, como con las comunidades.

Producto del análisis, relación entre el marco normativo y los insumos obtenidos de las actividades realizadas con distintos profesionales y sujetos sociales comunales, surgen las siguientes propuestas metodológicas. La primera es una propuesta de un modelo de gestión de la participación comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión del espacio público de movilidad humana, que venga a llenar el vacío metodológico existente, para abarcar la temática de la participación ciudadana en la gestión del espacio público, así como en el uso y apropiación de los espacios públicos de movilidad humana.

En segundo lugar, se determinó que es necesario tener un marco metodológico que guíe las acciones del área de promoción social de las Unidades Técnicas de Gestión Vial y que permitan guiar en la tarea de determinar las necesidades de las y los distintos sujetos sociales en la construcción del modelo de gestión descrito anteriormente.

En tercer lugar, se definió que debe establecerse un programa de fortalecimiento de capacidades comunales en la gestión del espacio público de la movilidad humana, que permita a las y los sujetos sociales conocer todos los aspectos relacionados a la temática con el fin de participar de una manera más activa en la definición de proyectos y toma de decisiones.

Dentro de las características que le da Martí, (s.f.) a la elaboración de estos procesos están:

- *“Es una programación donde se desarrollan una serie de tareas a realizar, con el cronograma y el presupuesto previstos y los conjuntos de acción (entidades, instituciones, etc.) que han de actuar como dinamizadores de estas actividades.*
- *Es auto(su)gestión y acción porque pretende articular y hacer cooperar diversos grupos en un conjunto de acción, el más “ciudadanista” posible.*

Es integral porque se centra en encontrar temas sensibles que hacen de núcleos generadores de los temas integrales a desarrollar, y no solo la suma de los problemas que han emergido a lo largo del proceso.” (Martí, s.f.)

Al tratarse de un proceso que se construye en torno a las necesidades de las y los sujetos sociales en relación al espacio público de movilidad humana, los investigadores se convierten en facilitadores del proceso constructivo de los distintos productos que tienen como fin mejorar las condiciones de vida de las personas y facilitar una mejora en la aplicación y ejecución de los derechos humanos de las y los sujetos sociales residentes en el cantón.

Es por esta razón que se hace necesario adicionar a los talleres de recolección de la información, un taller o sesión de trabajo de validación de los productos elaborados por los facilitadores a fin de que las y los sujetos sociales opinen sobre los procesos construidos e incluyan necesidades adicionales a los mismos.

Capítulo IV
Contextualización del cantón

4.1 Caracterización general del cantón

Se elaboró un diagnóstico, para ello se realizó la búsqueda de información documental y bibliográfica, mediante las siguientes actividades:

- Se buscó información del Índice de Desarrollo Social del Ministerio de Planificación (IDS de MIDEPLAN) y datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), con el objetivo de obtener estadísticas demográficas, sociales y económicas oficiales referentes a la población del cantón de Goicoechea y sus distritos.
- Se realizó una búsqueda de información en el Sistema de Bibliotecas, Documentación e Información (SIBDI) de la UCR, y del buscador Google, el cual estuvo focalizado principalmente en la obtención de información general o noticias sobre el tema.
- Se llevó a cabo una revisión de documentación de la Unidad de Gestión Vial de la Municipalidad de Goicoechea.

Cada uno de los distritos cuenta con particularidades que los hacen diferentes uno de otro, es por esta razón que consideramos conveniente presentar el análisis distrito por distrito, de igual manera esto permite conocer esas particularidades tanto a nivel social como de infraestructura.

Cuadro 6. *Indicadores sociales para la gestión vial cantonal.*

Indicadores	Características del indicador para la gestión vial
Demográficos	El uso del espacio público de movilidad humana se elabora para el tránsito de las y los sujetos sociales, los cuales hacen uso de este espacio a diario, es relevante conocer cuáles son los indicadores más importantes para así establecer políticas y procesos inclusivos en los modelos de intervención de las redes viales cantonales. Población. Población según edad.

Sociales	Los indicadores sociales utilizados en esta investigación refieren directamente a referencias de los distintos sujetos sociales que hacen uso de las infraestructuras existentes o no existentes en el espacio público de movilidad humana.	<p>Educación</p> <p>Porcentaje de población de 65 años o más.</p> <p>Porcentaje de población con discapacidad.</p> <p>Población no asegurada.</p> <p>Población con carencias críticas</p> <p>Promedio de habitantes por vivienda.</p> <p>Índice de desarrollo social.</p>
Económicos	Al intervenir redes de movilidad humana comunales, no solamente estamos incidiendo sobre la calidad de vida de las personas, sino también se incide sobre aspectos económicos de una región, en este caso muy específico, del cantón de Goicoechea el mantenimiento y mejoramiento de la red vial cantonal incide sobre el desarrollo local y permite avances en este rubro.	<p>Tasa neta de participación</p> <p>Tasa de ocupación</p> <p>Población ocupada según sector.</p>
Infraestructura vial		<p>Longitud de la RVC.</p> <p>Densidad de la RVC.</p> <p>Estado de la RVC.</p>

Fuente: elaboración propia.

4.1.1 Caracterización del cantón de Goicoechea

Figura 19. Información relevante del cantón de Goicoechea.



Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011; Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, Índice de Desarrollo Social

Según indica Enríquez (1991)

“El cantón de Goicoechea es el octavo de la provincia de San José. Está situado en el extremo N.E. del Valle Intermontano Central. La cabecera es Guadalupe, población localizada muy cerca de la ciudad capital y una altitud media de 1250 metros sobre el nivel del mar (msnm). La superficie aproximada del cantón es de 31,5 km... La región está rodeada por cantones de las provincias de San José, y Cartago. Al norte con los cantones de Vásquez de Coronado y Moravia; al sur con Montes de Oca y La Unión; al este con Vásquez de Coronado y Cartago y al Oeste con Tibás y San José.”

4.1.2 Caracterización del distrito 1. Guadalupe

Figura 20. Información relevante del distrito 1. Guadalupe.



Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011; Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, Índice de Desarrollo Social.

En cuanto a la información poblacional según el último Censo Nacional 2011, la población total del distrito es de 20, 663 habitantes, distribuidos en 9591 hombres y 11, 072 mujeres (ver anexo 2. Cuadro 23), contando con una población eminentemente urbana (ver anexo 3. Cuadro 24), en relación a los rangos de edad la mayor cantidad de población se ubica entre el rango de los 15 a los 64 años, con un porcentaje de población de 65 años de más de 16% (ver anexo 4. Cuadro 25 y anexo 5, Cuadro 26), la población con discapacidad representa el 13,7% y la población no asegurada un 9,4% (Ver anexo 7, Cuadro 28).

En referencia a los aspectos económicos que rodean la cotidianidad del distrito de Guadalupe la tasa de ocupación en el distrito es de 53,2 mientras que el porcentaje de población económicamente inactiva representa el 45% de la población y la relación de dependencia económica representa el 1,2, mientras tanto el porcentaje de la población ocupada se distribuye

de la siguiente manera 0,5% en el sector primario, 13,4% en el sector secundario y 86,1% en el sector terciario, siendo este sector representado por el comercio y los servicios el que aporta más al área de ingresos de las familias en este distrito. (Ver anexo 10, Cuadro 31).

A pesar del paso de los años, la actividad comercial ha sufrido pocos cambios en lo descrito por Enríquez (1991), el distrito de Guadalupe se caracteriza por ser el polo comercial centralizado del cantón de Goicoechea, la presencia de instituciones estatales y cantonales permite el desarrollo de esta manera. Al año 2018, el distrito de Guadalupe sigue siendo el distrito principal del cantón de Goicoechea, es el área geográfica donde se encuentran la mayoría de instituciones de gobierno, una de ellas la municipalidad, además representa el principal polo económico en cuanto a comercio se refiere y también se convierte en una ruta de paso para los residentes de cantones como Moravia, Coronado, San Pedro y Tibás.

En cuanto a la condición de las viviendas en el distrito según el Censo Nacional 2011 en Guadalupe existen 6448 viviendas individuales ocupadas, estas con un promedio de ocupantes de 3,2 personas, en relación a estas viviendas un 62,9% son propias y un 33,6% alquiladas; mientras que un 72,3% de estas viviendas se encuentran en buen estado (ver anexo 9, Cuadro 30)

En relación a las necesidades básicas insatisfechas y continuando con los resultados del Censo Nacional 2011, el porcentaje de hogares en el distrito de Guadalupe que cuenta con al menos una carencia es del 10,8%, cuando se retoma el tema de hogares con carencia al acceso al conocimiento un 3% indica que cuentan con esta carencia y relacionado al albergue digno un 3,7 indica que tiene esta carencia. (ver anexo 11, Cuadro 32)

El distrito cuenta con un área de 2,48 km² y una densidad de población de 8831,85 habitantes por kilómetro cuadrado (ver anexo 6, Cuadro 27), cuenta con una red vial con una longitud de 37,8 km, y una densidad de la red vial cantonal de 15,24 km de red vial por cada kilómetro cuadrado, siguiendo lo que indica el Decreto 34624 -MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2008) referente a que el ancho del derecho de vía (espacio público vial) debe medir como mínimo de 14 metros de ancho, el área del espacio público vial es de 0,5292 km², es decir, representa el 21,3% del área del distrito. Para el año 2017 las condiciones de la red vial cantonal se definen de la siguiente manera, un 93% de la misma se encuentra en una

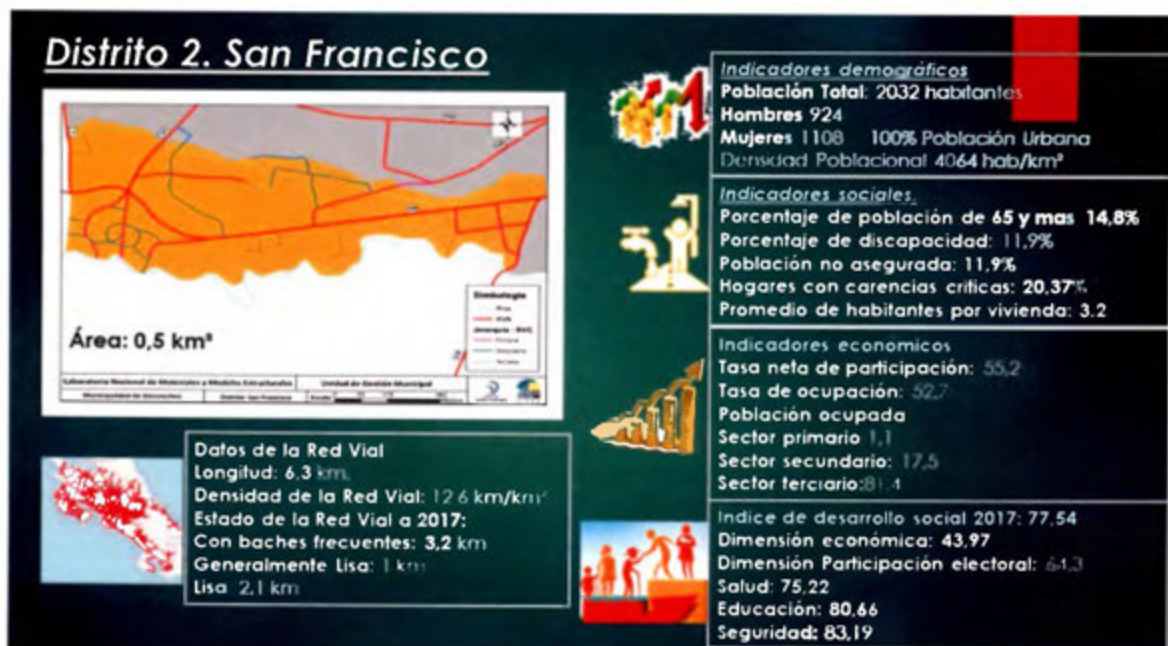
condición de regular a mala, mientras que un 7% se encuentra en buenas condiciones, esto según los datos encontrados en la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal. (ver anexo 18, Cuadro 39)

Es importante rescatar que las principales vías de acceso del cantón son rutas nacionales y es sobre estas donde recae el principal flujo vehicular del distrito, pero que en las condiciones actuales del parque vial, las rutas cantonales se convierten en flujos principales del desahogo de estas rutas nacionales, por lo que se vuelve de vital importancia mantenerlas en buen estado, según el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para el año 2015 sobre la ruta nacional 218 (sección Guadalupe) transitaban al año 36379 vehículos, de los cuales un 78,72% eran vehículos livianos, 7,68% autobuses, pero se observa que el mayor tránsito lo componen vehículos livianos (ver anexo 27, Cuadro 48)

En cuanto al Índice de Desarrollo Social para el distrito de Guadalupe el mismo tiene un valor de 79,68, que lo ubica en la posición 63 a nivel nacional, desagregándose de la siguiente manera: dimensión económica 53,81; participación electoral 44,99; salud 82,20; educación 75,97 y seguridad 83,19. (ver anexo 26, Cuadro 47)

4.1.3 Caracterización del distrito 2. San Francisco

Figura 21. Información relevante del distrito 2. San Francisco.



Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011; Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, Índice de Desarrollo Social.

En el caso del distrito segundo, San Francisco, por su cercanía con el cantón central de la Provincia de San José, el distrito de San Francisco se constituye como un distrito meramente comercial, donde las residencias están circunscritas a ciertos espacios o polos establecidos. Limita como lo indicábamos anteriormente con el cantón central de la Provincia de San José y con el cantón de Tibás.

En cuanto a la información poblacional según el último Censo Nacional 2011, la población total del distrito es de 2032 habitantes, distribuidos en 924 hombres y 1108 mujeres (ver anexo 2. Cuadro 2), contando con una población eminentemente urbana. (ver anexo 3. Cuadro 24) En relación a los rangos de edad la mayor cantidad de población se ubica entre el rango de los 15 a los 64 años, con un porcentaje de población de 65 años y más de 14,8% (ver anexo 4. Cuadro 25 y anexo 5, Cuadro 26), la población con discapacidad representa el 11,9% y la población no asegurada un 11,9%. (Ver anexo 7, Cuadro 28)

En referencia a los aspectos económicos que rodean la cotidianeidad del distrito de San Francisco la tasa de ocupación en el distrito es de 52,7, mientras que el porcentaje de población económicamente inactiva representa el 44,8% de la población y la relación de dependencia económica representa el 1,2, mientras tanto el porcentaje de la población ocupada se distribuye de la siguiente manera 1,1% en el sector primario, 17,5% en el sector secundario y 81,4% en el sector terciario, siendo este sector representado por el comercio y los servicios el que aporta más al área de ingresos de las familias en este distrito. (Ver anexo 10, Cuadro 31)

Enriquez (1991) menciona: *“dado el carácter esencialmente urbano de este distrito, es normal la fuerte presencia comercial, que justifica en gran medida que San Francisco posea una baja concentración de población.”*

En cuanto a la condición de las viviendas en el distrito según el Censo Nacional 2011 en San Francisco existen 631 viviendas individuales ocupadas, estas con un promedio de ocupantes de 3,2 personas, en relación a estas viviendas un 53,2% son propias y un 41,0% alquiladas; mientras que un 63,5% de estas viviendas se encuentran en buen estado (ver anexo 9, Cuadro 30)

En relación a las necesidades básicas insatisfechas y continuando con los resultados del Censo Nacional 2011, el porcentaje de hogares en el distrito de San Francisco que cuenta con al menos una carencia es del 20,4%, cuando se retoma el tema de hogares con carencia al acceso al conocimiento un 6,2% indica que cuentan con esta carencia y relacionado al albergue digno un 8,3% indica que tiene esta carencia. (ver anexo 11, Cuadro 32),

El distrito cuenta con un área de 0,5 km² y una densidad de población de 4064 habitantes por kilómetro cuadrado (ver anexo 6, Cuadro 27), cuenta con una red vial con una longitud de 6,3 km, y una densidad de la red vial cantonal de 12,6 km de red vial por cada kilómetro cuadrado, siguiendo lo que indica el Decreto 34624 -MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2008) referente a que el ancho del derecho de vía (espacio público vial) debe medir como mínimo de 14 metros de ancho, el área del espacio público vial es de 0,088 km², es decir, representa el 17,6% del área del distrito. Para el año 2017 las condiciones de la red vial cantonal se definen de la siguiente manera, un 50,8 % de la misma se encuentra en una condición de regular a mala, mientras que un 49,2 % se encuentra en buenas condiciones, esto según los datos

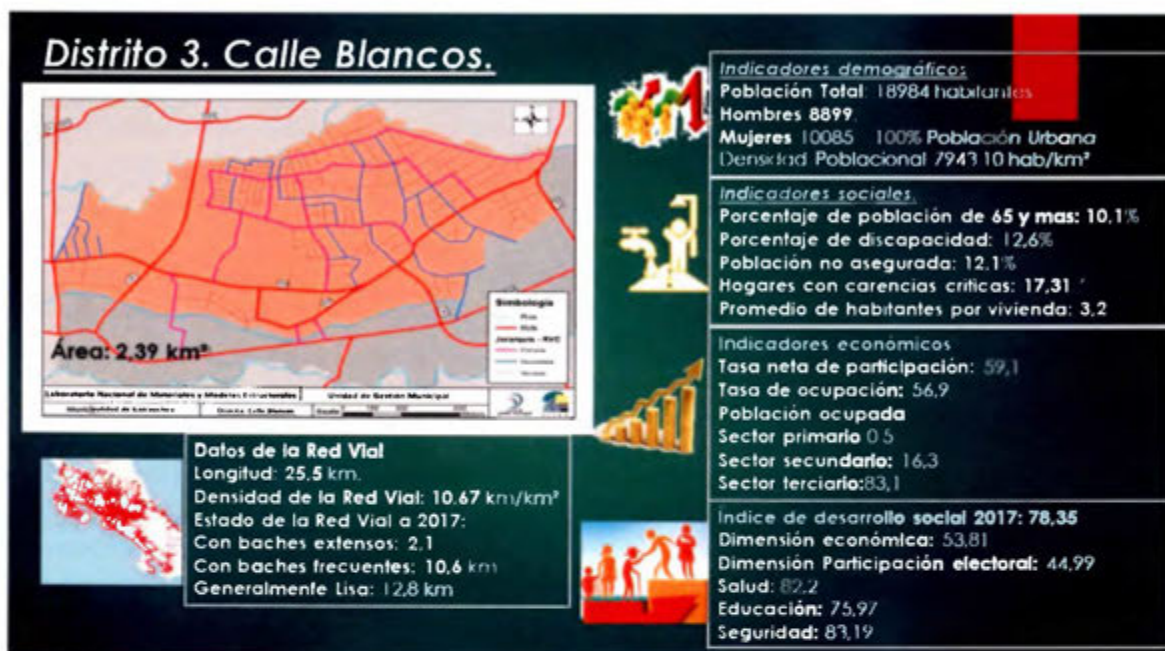
encontrados en la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal. (ver anexo 19, Cuadro 40)

Al igual que en el distrito de Goicoechea, en este caso al estar tan cercano al cantón central de San José, y al estar transversalizado por la ruta nacional N° 108 que tiene sentido de este a oeste hacia el cantón de San José, siendo una de sus entradas principales y teniendo como una arteria de ingreso la ruta nacional N° 32 (San José - Limón) y de oeste a este recorre el distrito y se dirige hacia el distrito de Guadalupe y hacia la ruta nacional N° 39 (Circunvalación) a la altura de la intersección de la Antigua Gallito. Al no estar construida la última sección de la ruta de Circunvalación, genera que los vehículos provenientes de la ruta nacional N° 32 utilicen esta ruta que transversaliza el distrito para enrumbarse de nuevo hacia la Circunvalación, especialmente el tránsito de vehículos de transporte pesado. Según el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para el año 2015 sobre la ruta nacional N° 108 (sección San Francisco) transitaban al año 29112 vehículos, de los cuales un 81,45 % eran vehículos livianos, 3,5% autobuses, pero se observa que el mayor tránsito lo componen vehículos livianos (ver anexo 28, Cuadro 49)

En cuanto al Índice de Desarrollo Social para el distrito de San Francisco, el mismo tiene un valor de 77,54; que lo ubica en la posición 78 a nivel nacional, desagregándose de la siguiente manera: dimensión económica 43,97; participación electoral 64,30; salud 75,22; educación 80,66 y seguridad 77,68. (ver anexo 25, Cuadro 46)

4.1.4 Caracterización del distrito 3. Calle Blancos

Figura 22. Información relevante del distrito 3. Calle Blancos.



“Calle Blancos es el distrito tercero del cantón de Goicoechea. Se encuentra a un kilómetro al oeste de la capital cantonal, Guadalupe.” (Enríquez, 1991)

Este distrito colinda con el cantón de Tibás y de Moravia, en un inicio se compuso por zonas residenciales, pero con el paso del tiempo ha ido estableciéndose una mayor presencia comercial como lo indica Enríquez (Enríquez, 1991):

“Es importante considerar que este distrito se reconoció como un territorio principalmente urbano en 1950, lo que supone la fuerte presencia de actividades comerciales...” (Enríquez, 1991)

En cuanto a la información poblacional según el último Censo Nacional 2011, la población total del distrito es de 18984 habitantes, distribuidos en 8899 hombres y 10085 mujeres (ver anexo 2. Cuadro 23), contando con una población eminentemente urbana. (ver anexo 3. Cuadro 24) En relación a los rangos de edad la mayor cantidad de población se ubica entre el rango de

los 15 a los 64 años, con un porcentaje de población de 65 años y más de 10,1% (ver anexo 4. Cuadro 25 y anexo 5, Cuadro 26), la población con discapacidad representa el 12,6% y la población no asegurada un 12,1% (Ver anexo 7, Cuadro 28).

En referencia a los aspectos económicos que rodean la cotidianidad del distrito de Calle Blancos la tasa de ocupación en el distrito es de 56,9 mientras que el porcentaje de población económicamente inactiva representa el 40,9 % de la población y la relación de dependencia económica representa el 1,1. Mientras tanto el porcentaje de la población ocupada se distribuye de la siguiente manera 0,5% en el sector primario, 16,3% en el sector secundario y 83,1% en el sector terciario, siendo este sector representado por el comercio y los servicios el que aporta más al área de ingresos de las familias en este distrito. (Ver anexo 10, Cuadro 31).

En cuanto a la condición de las viviendas en el distrito según el Censo Nacional 2011 en Calle Blancos existen 5516 viviendas individuales ocupadas, estas con un promedio de ocupantes de 3,4 personas, en relación a estas viviendas un 59,2% son propias y un 30,2 % alquiladas; mientras que un 68,4% de estas viviendas se encuentran en buen estado (ver anexo 9, Cuadro 30)

En relación a las necesidades básicas insatisfechas y continuando con los resultados del Censo Nacional 2011, el porcentaje de hogares en el distrito de Calle Blancos que cuenta con al menos una carencia es del 17,3%, cuando se retoma el tema de hogares con carencia al acceso al conocimiento un 5,8% indica que cuentan con esta carencia y relacionado al albergue digno un 8,1% indica que tiene esta carencia. (ver anexo 11, Cuadro 32),

El distrito cuenta con un área de 2,39 km² y una densidad de población de 7943,1 habitantes por kilómetro cuadrado (ver anexo 6, Cuadro 27), cuenta con una red vial con una longitud de 25,5 km, y una densidad de la red vial cantonal de 10,62 km de red vial por cada kilómetro cuadrado, siguiendo lo que indica el Decreto 34624 – MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2008) referente a que el ancho del derecho de vía (espacio público vial) debe medir como mínimo de 14 metros de ancho, el área del espacio público vial es de 0,357 km², es decir, representa el 14,93% del área del distrito.

Para el año 2017 las condiciones de la red vial cantonal se definen de la siguiente manera,

un 49,8% de la misma se encuentra en una condición de regular a mala, mientras que un 50,2% se encuentra en buenas condiciones, esto según los datos encontrados en la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal. (ver anexo 20, Cuadro 41)

Al igual que los demás distritos del cantón, presenta la situación que se ha ido desarrollando a lo largo del tiempo en gran medida a los alrededores de las rutas nacionales, en este caso al distrito la atraviesan de oeste a este, dos rutas las cuales son: la ruta nacional N° 100 y la ruta nacional N° 109, en los linderos de estas dos rutas se presenta el desarrollo comercial más significativo del distrito, siendo empresas como la Coca Cola, la Clínica Católica y más recientemente la Zona Franca del Este algunas de las que se encuentran en esta zona.

En la ruta nacional N° 100, según los registros del Ministerio de Obras Públicas y Transportes el tránsito por esta ruta es en mayoría de vehículos livianos. Para el año 2016 el tránsito promedio diario es de 21782 vehículos diarios donde los vehículos livianos representan un 78,84%, mientras que los vehículos de carga liviana representan un 14,6% y en menor medida el tránsito está representado por buses y camiones de dos ejes. (ver anexo 29, Cuadro 50)

En el caso de la ruta nacional N° 109 siguiendo los registros del Ministerio de Obras Públicas y Transportes el tránsito promedio diario representa 35,498 vehículos, de igual manera a la ruta N° 100 la mayor cantidad de usuarios de esta ruta son los vehículos livianos que representan un 79,34% y los vehículos de carga liviana con un 13,49%.

En cuanto al Índice de Desarrollo Social para el distrito de Calle Blancos, el mismo tiene un valor de 78,35; que lo ubica en la posición 73 a nivel nacional, desagregándose de la siguiente manera: dimensión económica 53,82; participación electoral 47,13; salud 82,33; educación 66,55 y seguridad 94,95. (ver anexo 26, Cuadro 47)

4.1.5 Caracterización del distrito 4. Mata de Plátano

Figura 23. Información relevante del distrito 4. Mata de Plátano.



Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011; Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, Índice de Desarrollo Social.

Al igual que los distritos mencionados anteriormente, y en concordancia al desarrollo de los pueblos de nuestro país, Mata de Plátano no se escapa a esta dinámica de desarrollar poblados alrededor de una calle, en este caso el distrito se desarrolla en relación a la estructura de lo que hoy es la ruta nacional N° 205, limita al sur con el cantón de Montes de Oca y al norte con el distrito de Purral y Guadalupe. Está conformado en la zona baja por residenciales construidos alrededor de los años ochenta y noventa, conforme van pasando los años el desarrollo urbanístico va estableciéndose hacia el este, en los últimos cinco años ha tenido un importante desarrollo urbanístico con la constitución de varios condominios en las partes intermedias del distrito.

En cuanto a la información poblacional según el último Censo Nacional 2011, la población total del distrito es de 17370 habitantes, distribuidos en 8356 hombres y 9014 mujeres (ver anexo 2. Cuadro 23), contando con una población eminentemente urbana, aunque aún

permanece un pequeño porcentaje de la población (aproximadamente un 1%) que vive en zona denominada como rural, esto ubicado en la parte alta del distrito, zona conocida como Jaboncillal. (ver anexo 3. Cuadro 24) En relación a los rangos de edad la mayor cantidad de población se ubica entre el rango de los 15 a los 64 años, con un porcentaje de población de 65 años y más de 6,9%, importante ver como en relación a los distritos ya estudiados la zona de Mata de Plátano representa una baja considerable en el porcentaje de personas adultas mayores (ver anexo 4. Cuadro 25y anexo 7, Cuadro 28), la población con discapacidad representa el 9% y la población no asegurada un 11,0%. (Ver anexo 7, Cuadro 28)

En referencia a los aspectos económicos que rodean la cotidianidad del distrito de Mata de Plátano, la tasa de ocupación en el distrito es de 59,4, mientras que el porcentaje de población económicamente inactiva representa el 38,9% de la población y la relación de dependencia económica representa el 1,1, mientras tanto el porcentaje de la población ocupada se distribuye de la siguiente manera 1,2% en el sector primario, 15,6% en el sector secundario y 83,3% en el sector terciario, siendo este sector representado por el comercio y los servicios el que aporta más al área de ingresos de las familias en este distrito. (Ver anexo 10, Cuadro 31).

Como lo indica Enríquez (1991)

“...existe un importante proceso de expansión del área urbana en todo el distrito. Surgen nuevos barrios, nuevas urbanizaciones, llega gran cantidad de nuevos pobladores, etc. Por esta razón, desaparece gran cantidad de tierras de cultivo. Como consecuencia de este proceso económico y demográfico, la presencia de establecimientos comerciales en el distrito es inminente...Aun cuando existentes actividades comerciales en este distrito, no se concentran en grandes cantidades, en comparación con Guadalupe y Calle Blancos.” (Enríquez, 1991)

En cuanto a la condición de las viviendas en el distrito según el Censo Nacional 2011 en Mata de Plátano existen 5044 viviendas individuales ocupadas, estas con un promedio de ocupantes de 3,4 personas, en relación a estas viviendas un 71,6% son propias y un 24,2 % alquiladas; mientras que un 79,4% de estas viviendas se encuentran en buen estado. (ver anexo 9, Cuadro 30)

En relación a las necesidades básicas insatisfechas y continuando con los resultados del Censo Nacional 2011, el porcentaje de hogares en el distrito de Mata de Plátano que cuenta con

al menos una carencia es del 11,8 %, cuando se retoma el tema de hogares con carencia al acceso al conocimiento un 4,9% indica que cuentan con esta carencia y relacionado al albergue digno un 3,6% indica que tiene esta carencia. (ver anexo 11, Cuadro 32),

El distrito cuenta con un área de 7,84 km² y una densidad de población de 2215,56 habitantes por kilómetro cuadrado (ver anexo 6, Cuadro 27), cuenta con una red vial con una longitud de 38 km, y una densidad de la red vial cantonal de 4,85 km de red vial por cada kilómetro cuadrado. Siguiendo lo que indica el Decreto 34624 -MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2008) referente a que el ancho del derecho de vía (espacio público vial) debe medir como mínimo de 14 metros de ancho, el área del espacio público vial es de 0,532 km², es decir, representa el 6,79% del área del distrito. Para el año 2017 las condiciones de la red vil cantonal se definen de la siguiente manera, un 69,47% de la misma se encuentra en una condición de regular a mala, mientras que un 30,53% se encuentra en buenas condiciones, esto según los datos encontrados en la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal. (ver anexo 21, Cuadro 42)

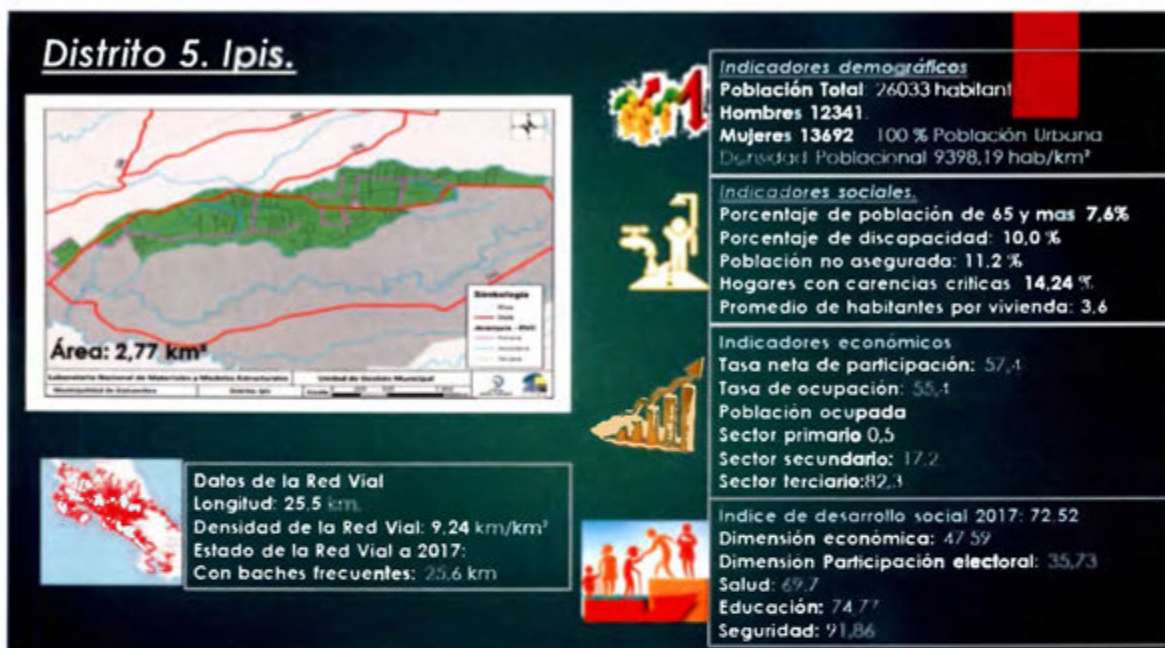
Dicho distrito es atravesado por la ruta nacional N° 205 desde el inicio del distrito en el cruce del Alto de Guadalupe, hasta la parte alta del mismo, donde ya en un punto se convierte en la ruta cantonal que llega a la comunidad de Jaboncillal. La ruta nacional continua hacia el norte y colinda con la ruta nacional N° 218 a la altura de Vista de Mar

En el caso de dicha ruta nacional, según los registros del Ministerio de Obras Públicas y Transportes el tránsito por esta ruta es en mayoría de vehículos livianos. Para el año 2015 el tránsito promedio diario es de 13831 vehículos diarios, donde los vehículos livianos representan un 85,48%, mientras que los vehículos de carga liviana representan un 9,92% y en menor medida el tránsito está representado por buses y camiones de dos ejes. (ver anexo 31, Cuadro 52)

En cuanto al Índice de Desarrollo Social para el distrito de Mata de Plátano, el mismo tiene un valor de 79,32; que lo ubica en la posición 67 a nivel nacional, desagregándose de la siguiente manera: dimensión económica 56,89; participación electoral 43,93; salud 70,59; educación 74,69 y seguridad 99,39. (ver anexo 26, Cuadro 47)

4.1.6 Caracterización del distrito 5. Ípis

Figura 24. Información relevante del distrito 5. Ípis.



Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011; Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, Índice de Desarrollo Social.

Enríquez (1991) indica que:

“Ípis tiene una superficie de 2,77 km² y se halla a 1340 metros sobre el nivel del mar. Limita al norte con San Vicente de Moravia y los distritos Central y Patalillo de Coronado. Al sur, limita con Mata de Plátano y Purral de Goicoechea. Al este, se halla Rancho Redondo y al oeste Purral.”

En cuanto a la información poblacional según el último Censo Nacional 2011, la población total del distrito es de 26033 habitantes, distribuidos en 12341 hombres y 13692 mujeres (ver anexo 2. Cuadro 23), punto importante a referir en cuanto a población es que este distrito es el segundo en población de todo el cantón, solo detrás del distrito de Purral contando con una población eminentemente urbana (ver anexo 3. Cuadro 24), en relación a los rangos de edad la mayor cantidad de población se ubica entre el rango de los 15 a los 64 años, con un porcentaje de población de 65 años y más de 7,6% (ver anexo 4. Cuadro 25 y anexo 7, Cuadro 28), la población con discapacidad representa el 10,0 % y la población no asegurada un 11,2%. (Ver

anexo 7, Cuadro 28).

En referencia a los aspectos económicos que rodean la cotidianidad del distrito de Ípis, la tasa de ocupación en el distrito es de 55,4 mientras que el porcentaje de población económicamente inactiva representa el 42,6% de la población y la relación de dependencia económica representa el 1,2. Mientras tanto, el porcentaje de la población ocupada se distribuye de la siguiente manera 0,5% en el sector primario, 17,2% en el sector secundario y 82,3% en el sector terciario, siendo este sector representado por el comercio y los servicios el que aporta más al área de ingresos de las familias en este distrito. (Ver anexo 10, Cuadro 31)

Como lo indica Enríquez (1991)

“El distrito también experimentó una disminución del espacio físico natural con la creciente urbanización. Al mismo tiempo, se dio un crecimiento gradual de la industria, un aumento en la demanda de servicios y un incremento en el precio de los terrenos ofrecidos por el INVU.”

En cuanto a la condición de las viviendas en el distrito según el Censo Nacional 2011 en Ípis existen 7150 viviendas individuales ocupadas, estas con un promedio de ocupantes de 3,6 personas, en relación a estas viviendas un 72,6% son propias y un 23,0% alquiladas; mientras que un 68,9% de estas viviendas se encuentran en buen estado. (ver anexo 9, Cuadro 30)

En relación a las necesidades básicas insatisfechas y continuando con los resultados del Censo Nacional 2011, el porcentaje de hogares en el distrito de Ípis, que cuenta con al menos una carencia es del 14,2%, cuando se retoma el tema de hogares con carencia al acceso al conocimiento un 5,9% indica que cuentan con esta carencia y relacionado al albergue digno un 3,8% indica que tiene esta carencia. (ver anexo 11, Cuadro 32),

El distrito cuenta con un área de 2,77 km² y una densidad de población de 9398,19 habitantes por kilómetro cuadrado (ver anexo 6, Cuadro 27), cuenta con una red vial con una longitud de 25,6 km, y una densidad de la red vial cantonal de 9,24 km de red vial por cada kilómetro cuadrado. Siguiendo lo que indica el Decreto 34624 -MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2008) referente a que el ancho del derecho de vía (espacio público vial) debe medir como mínimo de 14 metros de ancho, el área del espacio público vial es de 0,358 km², es decir, representa el 12,93 % del área del distrito. Para el año 2017 las condiciones de la

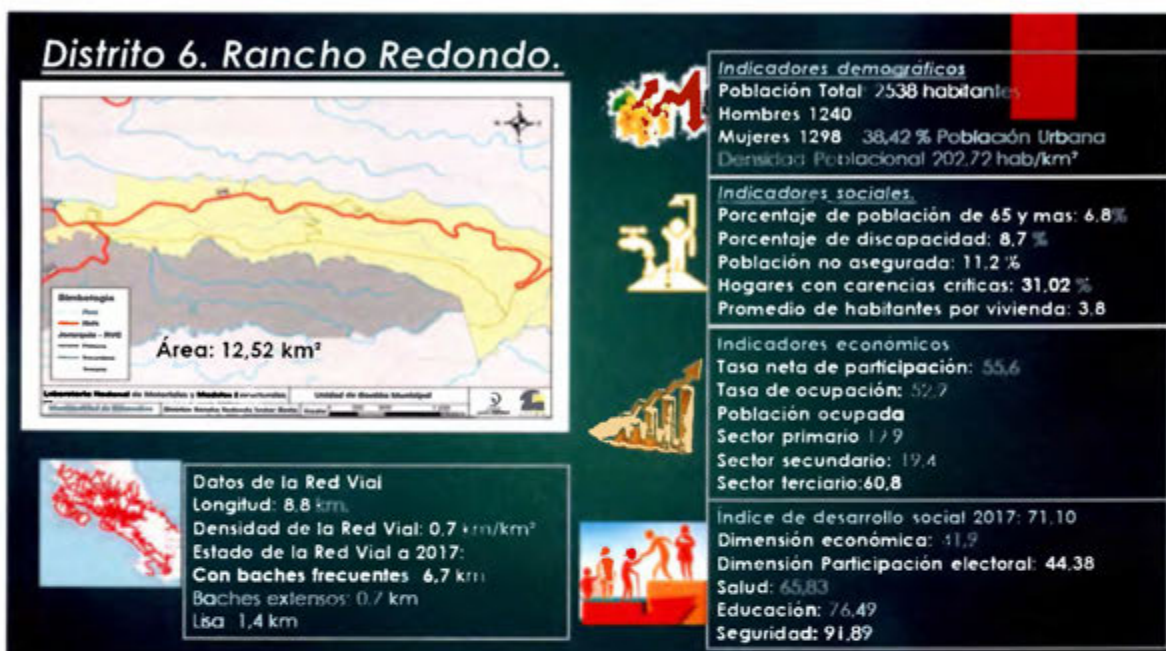
red vial cantonal se definen de la siguiente manera, un 100% de la misma se encuentra en una condición de regular a mala, esto según los datos encontrados en la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal. (ver anexo 22, Cuadro 43)

Dicho distrito es atravesado por la ruta nacional N° 218, cabe rescatar que en este punto de dicha ruta el tránsito será menor, puesto que ya los vehículos con destino a otros cantones habrán tomado sus desviaciones, siendo esta sección de la ruta nacional casi que en su totalidad de acceso exclusivo para los vecinos de Ípis y de Rancho Redondo. Para el año 2015, el tránsito promedio diario de la zona en cuestión fue de 13,457 vehículos diarios, los vehículos livianos representan el 84,89% del tránsito. (ver anexo 32, Cuadro 53)

En cuanto al Índice de Desarrollo Social para el distrito de Ípis, el mismo tiene un valor de 72,52; que lo ubica en la posición 130 a nivel nacional, desagregándose de la siguiente manera: dimensión económica 47,59; participación electoral 35,73; salud 69,7; educación 74,77 y seguridad 91,86. (ver anexo 26, Cuadro 47)

4.1.7 Caracterización del distrito 6. Rancho Redondo

Figura 25. Información relevante del distrito 6. Rancho Redondo



Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011; Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, Índice de Desarrollo Social.

En relación al distrito de Rancho Redondo Enríquez (1991) aporta que:

“Es el distrito sexto de Goicoechea, tiene una extensión de 12,52 km². Es decir, casi la mitad del territorio del cantón, que es de 31,5 km². Ubicado en las faldas del volcán Irazú, el distrito tiene una altitud de 2408 metros... Limita al norte con el cantón de Vásquez de Coronado, al este con Llano Grande de Cartago, al oeste con Ípis, Mata de Plátano y Purrál, todos de Goicoechea y al sur con el cantón de Montes de Oca.” (Enríquez, 1991)

En cuanto a la información poblacional según el último Censo Nacional 2011, la población total del distrito es de 2538 habitantes, distribuidos en 1240 hombres y 1298 mujeres. (ver anexo 2. Cuadro 23) A diferencia de los demás distritos del cantón Rancho Redondo cuenta con un perfil de población eminentemente rural, donde el 61,58% de la población se encuentra definida dentro de este estrato. (ver anexo 3. Cuadro 24), en relación a los rangos de edad la mayor cantidad de población se ubica entre el rango de los 15 a los 64 años, con un porcentaje de población de 65 años y más de 6,8% (ver anexo 4. Cuadro 27 y anexo 7, Cuadro 28), la población

con discapacidad representa el 8,7% y la población no asegurada un 15% (Ver anexo 7, Cuadro 28).

En referencia a los aspectos económicos que rodean la cotidianeidad del distrito de Rancho Redondo, la tasa de ocupación en el distrito es de 52,9 mientras que el porcentaje de población económicamente inactiva representa el 44,4% de la población y la relación de dependencia económica representa el 1,4, mientras tanto, el porcentaje de la población ocupada se distribuye de la siguiente manera 19,9% en el sector primario, 19,4% en el sector secundario y 60,8% en el sector terciario. (Ver anexo 10, Cuadro 31)

En cuanto a la condición de las viviendas en el distrito según el Censo Nacional 2011 en Rancho Redondo existen 660 viviendas individuales ocupadas, estas con un promedio de ocupantes de 3,8 personas, en relación a estas viviendas un 71,2% son propias y un 15,5% alquiladas; mientras que un 62,6% de estas viviendas se encuentran en buen estado. (ver anexo 9, Cuadro 30)

En relación a las necesidades básicas insatisfechas y continuando con los resultados del Censo Nacional 2011, el porcentaje de hogares en el distrito de Rancho Redondo, que cuenta con al menos una carencia es del 31,0%, cuando se retoma el tema de hogares con carencia al acceso al conocimiento un 8,4% indica que cuentan con esta carencia y relacionado al albergue digno un 11,0% indica que tiene esta carencia. (ver anexo 11, Cuadro 32),

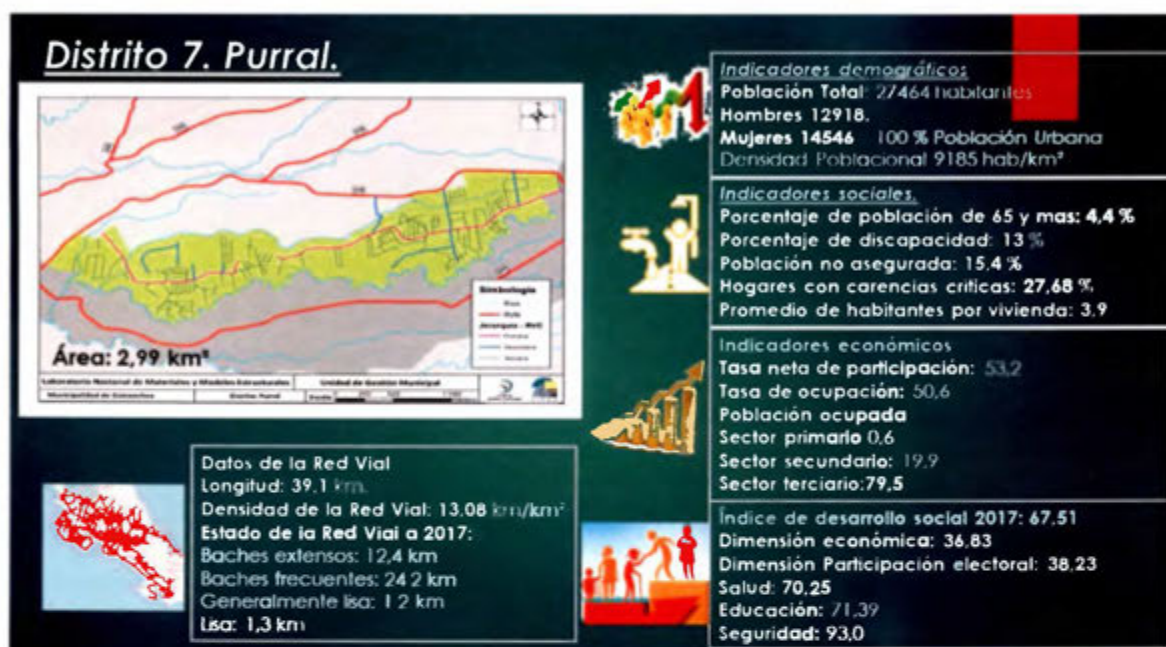
El distrito cuenta con un área de 12,52 km² y una densidad de población de 202,72 habitantes por kilómetro cuadrado (ver anexo 6, Cuadro 27), cuenta con una red vial con una longitud de 8,8 km, y una densidad de la red vial cantonal de 0,70 km de red vial por cada kilómetro cuadrado. Siguiendo lo que indica el Decreto 34624 -MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2008) referente a que el ancho del derecho de vía (espacio público vial) debe medir como mínimo de 14 metros de ancho, el área del espacio público vial es de 0,1232 km², es decir, representa el 0,98 % del área del distrito. Para el año 2017 las condiciones de la red vial cantonal se definen de la siguiente manera, un 84% de la red vial se encuentra en una condición de regular a mala y un 16% se encuentra en buen estado, esto según los datos encontrados en la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal. (ver anexo 23, Cuadro 44)

Dicho distrito es atravesado por la ruta nacional N°218, cabe rescatar que en este punto de dicha ruta el tránsito será menor puesto que ya los vehículos con destino a otros cantones habrán tomado sus desviaciones, siendo esta sección de la ruta nacional casi que en su totalidad de acceso exclusivo para los vecinos de Rancho Redondo. Para el año 2015 el tránsito promedio diario de la zona en cuestión fue de 1284 vehículos diarios, los vehículos livianos representan el 54,91% y los vehículos de carga liviana representan un 30,49% del tránsito de la zona. (ver anexo 33, Cuadro 54)

En cuanto al Índice de Desarrollo Social para el distrito de Rancho Redondo, el mismo tiene un valor de 71,1; que lo ubica en la posición 144 a nivel nacional, desagregándose de la siguiente manera: dimensión económica 41,9; participación electoral 44,38; salud 65,83; educación 76,49 y seguridad 91,89. (ver anexo 26, Cuadro 47)

4.1.8 Caracterización del distrito 7. Purral

Figura 26. Información relevante del distrito 7. Purral.



Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011; Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, Índice de Desarrollo Social.

En cuanto a la información poblacional según el último Censo Nacional 2011, la población total del distrito es de 27464 habitantes, distribuidos en 12918 hombres y 14546 mujeres (ver anexo 2. Cuadro 23), este distrito tiene una composición urbano en su totalidad (ver anexo 3. Cuadro 24). En relación a los rangos de edad la mayor cantidad de población se ubica entre el rango de los 15 a los 64 años, con un porcentaje de población de 65 años y más de 4,4% (ver anexo 4. Cuadro 25 y anexo 7, Cuadro 28), la población con discapacidad representa el 13% y la población no asegurada un 15,4% (Ver anexo 7, Cuadro 28).

En referencia a los aspectos económicos que rodean la cotidianidad del distrito de Purral, la tasa de ocupación en el distrito es de 50,6 mientras que el porcentaje de población económicamente inactiva representa el 46,8 % de la población y la relación de dependencia económica representa el 1,6, mientras tanto el porcentaje de la población ocupada se distribuye de la siguiente manera 0,6 % en el sector primario, 19,9 % en el sector secundario y 79,5 % en

el sector terciario. (Ver anexo 10, Cuadro 31).

En cuanto a la condición de las viviendas en el distrito según el Censo Nacional 2011 en Purral existen 7071 viviendas individuales ocupadas, estas con un promedio de ocupantes de 3,9 personas, en relación a estas viviendas un 67,0% son propias y un 22,4% alquiladas; mientras que un 55,7% de estas viviendas se encuentran en buen estado. (ver anexo 9, Cuadro 30)

En relación a las necesidades básicas insatisfechas y continuando con los resultados del Censo Nacional 2011, el porcentaje de hogares en el distrito de Purral, que cuenta con al menos una carencia es del 27,7%, cuando se retoma el tema de hogares con carencia al acceso al conocimiento un 10,2% indica que cuentan con esta carencia y relacionado al albergue digno un 12,7% indica que tiene esta carencia. (ver anexo 8, Cuadro 29),

El distrito cuenta con un área de 2,99 km² y una densidad de población de 9185,28 habitantes por kilómetro cuadrado. (ver anexo 6, Cuadro 27) Cuenta con una red vial con una longitud de 39,1 km, y una densidad de la red vial cantonal de 13,8 km de red vial por cada kilómetro cuadrado. Siguiendo lo que indica el Decreto 34624 -MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2008) referente a que el ancho del derecho de vía (espacio público vial) debe medir como mínimo de 14 metros de ancho, el área del espacio público vial es de 0,5774 km², es decir, representa el 18,3% del área del distrito. Para el año 2017 las condiciones de la red vial cantonal se definen de la siguiente manera, un 93,6% de la red vial se encuentra en una condición de regular a mala y un 6,4% se encuentra en buen estado, esto según los datos encontrados en la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal. (ver anexo 24, Cuadro 45)

En cuanto al Índice de Desarrollo Social para el distrito de Purral, el mismo tiene un valor de 67,51; que lo ubica en la posición 199 a nivel nacional, desagregándose de la siguiente manera: dimensión económica 36,83; participación electoral 38,23; salud 70,25; educación 71,39 y seguridad 93. (ver anexo 26, Cuadro 47)

Al analizar las características y los aspectos más relevantes de los distritos del cantón de Goicoechea, llama la atención la facilidad con la que se puede percibir y palpar las desigualdades en infraestructura; por ejemplo, Guadalupe como distrito central contiene todas las facilidades de accesos a nivel de caminos, aceras, calles, pavimento, entre otros. Mientras que Rancho

Redondo es una muestra clara de que la necesidad de priorizar ciertos elementos de infraestructura como las aceras. Por otro lado, mientras Guadalupe tiene accesos a distintos cantones y es un lugar de paso, la infraestructura de Rancho Redondo es casi exclusiva para el paso de los vecinos.

Estos elementos fueron destacados por las personas entrevistadas de la zona de Rancho Redondo y que se evidencian en los datos señalados, que, si bien apelan a que el distrito tiene una mayor zona verde por caracterizarse rural, la infraestructura debe gestionarse para valorar su prioridad, pues la mayor zona de paso tanto peatonal como de automotores, se encuentra en el distrito central de Guadalupe.

Por otro lado, los distritos de lado Guadalupe, Calle Blancos y San Francisco, los distritos más cercanos al cantón de San José se mantienen a la cabeza con el índice de desarrollo social, contrario a Purral, Ípis y Rancho Redondo, distritos más alejados, lo cual se hace también evidente en el entorno y la infraestructura vial, así como los accesos y el estado de las viviendas. Se percibe en los recorridos realizados durante los procesos comunitarios, una diferencia considerable en el estado de las viviendas, incluso en el coste de las mismas al estar a la venta aún con unos pocos kilómetros de diferencia, los precios llegan incluso a ser de 50 hasta 100 veces mayor de una vivienda a otra.

En cuanto a la participación electoral, los distritos de Purral e Ípis cuentan con el menor porcentaje de participación política 38% y 35% respectivamente, contrario a San Francisco y Calle Blancos quienes poseen 64% y 47% respectivamente, cabe la interrogante si este elemento estará relacionado con el nivel de involucramiento, vinculación y participación comunitaria por parte de las y los sujetos.

Los distritos de Rancho Redondo y Purral continúan con las mayores estadísticas de carencias con 31% y 27% respectivamente, lo cual contrasta absolutamente con Guadalupe y Mata de Plátano cuyas estadísticas muestran apenas una carencia del 10% y el 11% respectivamente. Se siguen visualizando las diferencias en cuanto a desarrollo socioeconómico en un mismo cantón y a pocos kilómetros un distrito de otro.

En cuanto a la participación en los talleres distritales, uno de los elementos que llamó la atención fue la asistencia en el distrito de Ípis, si bien se utilizó la misma metodología de convocatoria que involucraba a personas líderes de la comunidad, fue el distrito de Ípis el que más participación mostró, y el distrito de Purral fue uno de los que menos participación tuvo; la convocatoria se realizó con la misma metodología, llama la atención tomar como elemento de análisis las razones de participación e involucramiento como elemento de vinculación en los procesos participativos.

Finalmente, aunque existen diferencias en temas económicos, de desarrollo e infraestructura en los siete distritos, todos guardan un común denominador: la solicitud de promover el derecho humano de participación en los procesos de gestión vial y movilidad humana, esto se podrá apreciar en los apartados siguientes cuando se considere que sin importar de cuál distrito sean las y los sujetos sociales, exigen una inclusión y un ejercicio del derecho de participación en estos procesos y una mejora en los canales comunicativos del cantón hacia las comunidades.

Capítulo V

Derechos humanos y su vinculación con
la gestión del espacio público de
movilidad humana en Goicoechea

5.1 Derechos humanos vinculados a la movilidad humana

Los derechos humanos son amplios, tan amplios como valores y principios se ven coartados en el ejercicio de la ciudadanía, en el caso de la gestión del espacio público y en especial en el cantón de Goicoechea, basados en la misma participación de las personas se valida con las y los sujetos sociales participantes que no son todos los derechos ciudadanos los que se deben tomar en cuenta en este espacio. En adelante se tomará en consideración los siguientes derechos relacionados a la incidencia de las y los sujetos sociales y las instituciones en la intervención de los espacios públicos de movilidad humana, entre estos se encuentran el derecho a la ciudad, el derecho a la participación, a una identidad comunitaria, al libre tránsito, y a un ambiente sano, estos como los más importantes relacionados al proceso de gestión vial y de la movilidad humana.

Tal como lo indica Solís (2003) *“El Enfoque de Derechos, tiene su génesis en la búsqueda de la redefinición del desarrollo social en general y del desarrollo humano en particular y, lógicamente, en la redefinición de la esencia y formas de la política social”*.

La temática del espacio público y en especial del espacio público de movilidad humana refiere en primera instancia al derecho a la ciudad, ese derecho de todos los y las sujetas sociales de contar con un espacio en el cual desarrollar el entramado social típico de la cotidianidad de todas y todos.

López (2012) define el derecho a la ciudad, el cual es el derecho base el cual se desagrega en relación al espacio público de movilidad humana.

“este derecho, comprende o se desagrega en los siguientes: Derecho a la vivienda, derecho al lugar, derecho a servicios de calidad, derecho a la centralidad, espacio público y monumentalidad, derecho a la belleza, a la identidad comunitaria, a la movilidad y accesibilidad, a la inclusión, al gobierno de proximidad, a las nuevas tecnologías, al laicismo, a la justicia local, a la seguridad, a demandar cambios en la legalidad, a la calidad del medio ambiente, a la intimidad y a la diferencia, a igual status de ciudadanía, a la información a la representación y a la participación. Además, tomando en cuenta que el derecho a la ciudad es un derecho emergente y en construcción, lo que implica que no existe un catálogo exhaustivo del mismo, citaremos otros dos derechos que creemos de gran importancia como es el

caso del derecho a la innovación política y el derecho a la ciudad como refugio.” (López 2012)

Los derechos humanos abarcados en este proyecto de investigación, se enfocan en un proceso explicativo de los que se consideran más importantes para el desarrollo de la gestión del espacio público de movilidad humana en el cantón de Goicoechea, los cuales se mencionan a continuación.

En cuanto al derecho a la participación, el artículo 21 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos indica que: *“Toda persona tiene derecho a participar en el gobierno de su país, directamente o por medio de representantes libremente escogidos”*.

Como se indicó en párrafos anteriores, la participación ciudadana en gestión de la movilidad humana, hace referencia a un proceso en el cual los sujetos sociales forman parte de la planificación, ejecución y seguimiento, tanto en la formulación como en la ejecución y en la evaluación de los proyectos, sin embargo, más allá del proceso es un derecho que pueden y deben ejercer.

En este sentido, en lo que a gestión vial se refiere, ya desde el 2006 y de acuerdo con lo indicado en el Informe XII del Estado de la Nación, en nuestro país se establece la insuficiente rendición de cuentas de los procesos de gestión vial, como “un cuello de botella” (Programa Estado de la Nación, 2005) es decir, un proceso que limita una red vial eficiente que permita el desarrollo, lo cual desemboca en una limitada participación de la ciudadanía, que impide el correcto ejercicio de este derecho.

De acuerdo con el análisis de Bolaños (2017) quien indica que en el año 2005 la Sala Constitucional costarricense reconoció el derecho fundamental innominado a la participación ciudadana:

“El Estado no puede desentenderse de la ciudadanía desconociendo la demanda de profundización democrática. Por el contrario, debe crear canales de acción democráticos para penetrar en los intersticios de la institucionalidad pública a través de mecanismos que permitan una mayor responsabilidad de la ciudadanía en la esfera pública, no para entorpecer la gestión pública, sino para soportar su accionar con insumos que mejoren la calidad de la toma de decisiones y asegure la consideración de todas las opiniones en temas de alta relevancia o trascendencia.” (Bolaños, 2017)

¿Qué es lo que impide un ejercicio del derecho de participación en la gestión vial? Desde entonces se menciona la falta de voluntad política como otro de los cuellos de botella que impide la participación ciudadana. Ahora bien, este cuello de botella impide el desarrollo hacia una red moderna y eficiente que involucre el parecer de las personas que tienen una voz y otras perspectivas en la gestión del espacio público de movilidad humana.

La voz y las perspectivas de la ciudadanía en la esfera pública e institucional coadyuvan en el fortalecimiento de la democracia según indica el informe número XXIII del Estado de la Nación referente a la participación activa de la ciudadanía:

“La Constitución Política y la legislación garantizan, como complemento de la democracia representativa, mecanismos de democracia directa y semidirecta en los ámbitos nacional y local. La ciudadanía participa activamente en consultas populares que promueven espacios plurales de deliberación pública, cuyos resultados reflejan la voluntad de las mayorías.”
(Programa Estado de la Nación, 2017)

Estos espacios en la gestión del espacio de la movilidad humana en los cuales se promueva la deliberación que refleje la voluntad de las mayorías, las necesidades de las minorías, brindarán insumos valiosos para la toma de decisiones a nivel local en los cantones del país, y en este caso en Goicoechea.

Con la participación en gestión del espacio de la movilidad humana se podrá fortalecer la planificación tanto en infraestructura como su ejecución en zonas geográficas prioritarias, hacer efectivos y reales los procesos de toma de decisiones, mejorar la conservación de los espacios, además propiciar la transparencia y rendición de cuentas son tareas en las que se entrelaza la necesidad de mejorar la gestión institucional con el uso de nuevas herramientas e instrumentos, tales como el uso de las nuevas tecnologías. (Programa Estado de la Nación, 2005)

Por otro lado, el derecho a la identidad comunitaria se construye con base a que las necesidades sociales son múltiples, y cuando se piensa en infraestructura basada en los derechos humanos de las personas deben pensar en satisfacer las necesidades de todas y todos los sujetos sociales que harán uso de la misma. Es aquí en el espacio público de movilidad humana donde confluyen los diferentes sujetos sociales, donde se entranan una serie de relaciones e interacciones sociales.

Tal como lo indica López (2012) *“el Proyecto de la Carta de Derechos Humanos Emergentes, define el derecho a la identidad colectiva en la ciudad, como “el derecho a una organización interna del espacio urbano que facilite la cohesión sociocultural de las comunidades””*.

En los espacios urbanos y rurales también, la cotidianeidad de convivir en ese espacio genera procesos de cohesión que a la postre también generan sentido de pertenencia y apropiación de ese espacio público vial. López (2012) indica

“ La organización interna del espacio urbano debe facilitar la cohesión sociocultural de las comunidades (de barrio, de grupos de edad, étnicas, etc.). La integración ciudadana es más factible si las personas están también insertas en grupos referenciales próximos. La ciudadanía es pluridimensional y requiere integraciones colectivas múltiples, bien para adherirse, o participar o confrontarse. Para los “excluidos” la integración grupal conflictiva es indispensable para conseguir su reconocimiento”. (López, 2012)

La participación de las y los sujetos sociales locales o comunales producirá como lo indica el autor esa cohesión que facilitará los procesos de apropiación del territorio y en especial del espacio público de movilidad humana, lo que aumentará las probabilidades de éxito de los procesos de participación ciudadana en la elaboración, ejecución y evaluación de proyectos de infraestructura para los proyectos en el espacio público de movilidad de las comunidades, y un sentido de pertenencia a todo lo que involucre el espacio público en el cual se desarrolla su cotidianeidad.

En cuanto al derecho al libre tránsito, de acuerdo a la Declaración Universal de los Derechos Humanos en el artículo N° 13 *“Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.”*

Cabe preguntarse ¿Cuál es la relación de este derecho con la gestión del espacio público de movilidad? Pues bien, en el espacio público urbano, la movilidad y el libre tránsito es uno de los principios que deben asegurarse, ya que estos permiten desarrollar las actividades cotidianas como: transportarse, trasladarse, caminar, trabajar, viajar, ocio, entre otras; las cuales son fundamentales para el desarrollo económico, social y personal de quienes transitan en los diferentes componentes de la infraestructura de movilidad humana.

Una gestión del espacio público de movilidad humana adecuado que incluya la participación de las y los sujetos y haga valer sus aportes, permite la construcción, modificación y gestión de estos espacios libres para transitar y movilizarse. Antes bien, es importante aclarar que, basado en la experiencia de la Unidad Técnica Vial de la municipalidad del cantón de Goicoechea, este proceso de gestión usualmente está supeditado al concepto de “gestión de la infraestructura”, es decir se liga solamente a la reparación, construcción y mantenimiento de vías, cuando el concepto es más amplio y debe incluir el parecer y la voz de los sujetos sociales que se mueven en este espacio.

Lo anterior permite una generación de propuestas participativas específicas de acuerdo a las necesidades de la o las comunidades y de los distintos tipos de población (niñez, adolescencia, personas en edad adulta, y personas adultas mayores) pues cada una de las poblaciones tiene necesidades distintas de tránsito y movilidad.

De acuerdo con Tella (2011) para favorecer una adecuada gestión municipal del tránsito y movilidad se debe:

“Establecer nuevos canales de comunicación y vínculos entre los organismos de gobierno y la población. El Presupuesto Participativo es una buena herramienta para reconocer cuáles son las necesidades concretas de la población en términos de movilidad y, a su vez, favorece el compromiso de la ciudadanía con las obras y las acciones a emprender.” (Tella, 2011)

Un compromiso de la ciudadanía con la planificación, seguimiento y monitoreo de obras según las necesidades de la comunidad dará como resultado mejores espacios, vías, y mejores tomas de decisiones que darán como resultados el correcto ejercicio de la libertad de tránsito.

Además de lo anterior, el derecho a un ambiente sano se encuentra contemplado en la Constitución Política de Costa Rica en el artículo N° 50 que establece que:

“Toda persona tiene derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado. Por ello, está legitimada para denunciar los actos que infrinjan ese derecho y para reclamar la reparación del daño causado. El Estado garantizará, defenderá y preservará ese derecho.” (Constituyente, 1949)

De acuerdo con Cuadrado (2009).

“Los instrumentos más importantes de derechos humanos del Sistema Internacional de la Organización de las Naciones Unidas no incluyen el derecho al disfrute de un ambiente sano. Ante esta ausencia de reconocimiento a nivel internacional, se ha tenido que buscar la relación entre el ambiente y otros derechos humanos como son la vida, la salud, las condiciones de trabajo saludables y los estándares adecuados de vivienda.” (Cuadrado, 2009).

La autora agrega que:

“Sin embargo, dentro de este Sistema Internacional existen dos instrumentos regionales que sí han reconocido el derecho humano a un ambiente sano. Estas dos excepciones son el Protocolo Adicional a la Convención Americana de Derechos Humanos en materia de derechos económicos, sociales y culturales, o Protocolo de San Salvador; y la Carta Africana de Derechos Humanos y de los Pueblos. El Protocolo Adicional de la Convención Americana de Derechos Humanos se firmó en San Salvador, en 1988; sin embargo, entró en vigencia hasta 1997. Dicho instrumento reconoce el derecho humano al ambiente y dispone en su artículo 11 que 1. Todos tienen derecho a vivir en un ambiente sano y a tener acceso a servicios públicos básicos. 2. Los Estados partes deben promover la protección, la preservación y el mejoramiento del ambiente”. (Cuadrado, 2009).

Por esta razón, en Costa Rica, las municipalidades como instituciones estatales debe en parte asegurar este derecho al ambiente sano, y parte de la responsabilidad recae en varios departamentos, entre ellos la Unidad Técnica Vial. Esta unidad, como parte de sus funciones debe procurar ese ambiente sano y equilibrado mediante una gestión del espacio público de movilidad humana responsable, participativo e inclusivo, y con esto procurar el aporte en el mantenimiento, construcción y seguimiento a un ambiente y espacio sano y equilibrado tanto de infraestructura como de zonas verdes y libres de concreto.

Las municipalidades, en el caso de Costa Rica debe disponer parte de su inversión social municipal para la mejora de la salud mediante la creación, mantenimiento y protección de espacios verdes, aceras en buen estado, iluminación adecuada, así como otros factores, que permitan el disfrute de este derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, sin embargo, esta labor no es solo municipal, sino debe integrar el aporte de las personas que habitan en la zona.

La aplicación de los derechos humanos en los procesos de gestión del espacio público de movilidad humana le asegura tanto a las instituciones como a las y los sujetos sociales comunales contar con infraestructura acorde a las necesidades espaciales y sociales de los involucrados, es necesario contar con el aporte y la participación para un uso más eficiente y transparente de los recursos públicos.

5.2 Gestión vial: del enfoque municipal al enfoque de los derechos humanos

Los derechos humanos se encuentran inmersos en todos los aspectos de la vida cotidiana, institucional, política, legal y social, entre otras. La gestión del espacio público de movilidad humana integra muchos otros derechos, tales como: el derecho a la participación, el derecho a la libre circulación y el derecho a la salud, entre otros.

Los derechos de participación de las y los sujetos sociales, se encuentran relacionados a la gestión del espacio de movilidad humana, y el ejercicio de estos permite el desarrollo económico social y además hace inclusivas las visiones de las personas que hacen uso del espacio y la infraestructura de movilidad de una comunidad.

Sin embargo, el ejercicio de estos recae en Costa Rica sobre las Unidades Técnicas de Gestión Vial de los municipios:

“Las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal, son entes muy nuevos que tienen una gran responsabilidad, de administrar los recursos para la gestión vial. Es inminente que las UTGV adquieran mayor presencia y liderazgo dentro de las Municipalidades para poder ejercer sus labores respectivas. En general, es necesario concientizar a las autoridades Municipales sobre la importancia de la inversión adecuada y planificada (...)” (Allen, 2009)

No solo los elementos presupuestarios son parte de las funciones de la gestión vial, sino la participación de las y los sujetos sociales en esta ejecución presupuestaria y de obras, de forma tal que estos sujetos sean partícipes, ejerzan su derecho de participación y expongan las necesidades en su espacio público, mediante las propuestas, el seguimiento y la evaluación de las obras.

La participación de las y los sujetos sociales en gestión vial se ha visualizado tradicionalmente como una participación no activa, vertical, jerárquica, en una sola vía e informativa, incluso se plantea a la municipalidad como un ente “generador” de servicios comunales y no como un ente que trabaja en conjunto con la comunidad. Según la misión y visión del gobierno local de Goicoechea se señala:

“Misión: La misión institucional de la Municipalidad es la prestación de servicios para la comunidad de forma eficaz, con la finalidad de mejorar y procurar una adecuada salud, desarrollo físico, cultural y mental de los habitantes del cantón, actividad que se complementa con el control del desarrollo urbanístico en el área de su jurisdicción. Para financiar estas labores realiza el correspondiente cobro de impuestos y tasas.” (Municipalidad de Goicoechea, 2019)

“Visión: Dotar de un medio ambiente sano y limpio que permita a través de una adecuada prestación de servicios al desarrollo físico y mental de los habitantes del cantón, en un marco de desarrollo urbano regulado en forma racional con los recursos económicos debidos al pago puntual de los impuestos.” (Municipalidad de Goicoechea, 2019)

Lo anterior como enfoque teórico municipal, carece de la visión del derecho de participación en gestión del espacio público de movilidad humana, visión que tiene inmersa por ley en el proceso participativo de las y los sujetos. En este punto se destaca como “prestadora de servicios para la comunidad” y lo complementa con el “desarrollo urbanístico”.

Cabe destacar que bajo el enfoque que se trabaja el presente proyecto, este desarrollo urbanístico y comunitario es inherente al trabajo conjunto con la comunidad y el ejercicio de los derechos de participación, es decir, no se concibe el resultado de un desarrollo sin participación, además se pretende destacar la capacidad de las y los sujetos sociales para exigir, controlar, supervisar y participar de y en los servicios públicos, más allá de ser solo usuarios de un servicio municipal.

Actualmente la municipalidad realiza una inclusión en una sola vía, en la cual se procede a cumplir el marco normativo en cuanto a rendición de cuentas y planes a realizar en determinado plazo, sin embargo, los procesos informativos no cumplen este enfoque de derechos humanos. La participación es en estos procesos informativos, es una participación carente de inclusión y seguimiento ante las petitorias y necesidades comunitarias.

5.3 Gestión vial o gestión de la movilidad humana

Dado el análisis de los aspectos normativos referente al tema, los resultados de las consultas comunales y las entrevistas realizadas a las personas expertas en la materia, tanto del área social, como del área técnica, se comprende que más allá de una gestión de la vialidad, se debe repensar un cambio de paradigma hacia una gestión del espacio público de movilidad humana, ya que el concepto de gestión vial refiere a un concepto todavía centrado en la movilidad carrocentrista.

En esta visión carrocentrista, el vehículo automotor en sus diferentes acepciones es el que tiene la prioridad en el espacio público dedicado a la movilidad, mientras que, si se piensa y se trabaja con base a un concepto de gestión de la movilidad humana, se contemplan los derechos de todas y todos los actores sociales que interactúan en el espacio.

La gestión vial que se plantea en Costa Rica tiene elementos legales, administrativos y sociales, y se encuentra relacionada al concepto de la movilidad, por esta razón para conocer más la relación entre la gestión vial y movilidad, sus diferencias y puntos de encuentro, se procederá a realizar la exposición utilizada en nuestro país sobre estas conceptualizaciones.

En Costa Rica la gestión vial se define en el Reglamento Sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal del año 2008, de la siguiente forma:

“Es el conjunto de obras o acciones necesarias, para alcanzar una meta de conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, rehabilitación o construcción vial, según el detalle contenido en las definiciones del presente artículo, que debe ser planificada y evaluada, con participación de los usuarios. Responde al qué hay que hacer, dónde, en qué forma y cuándo.” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2008)

Posteriormente este mismo concepto tiene leves modificaciones de acuerdo con el Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal del año 2017, Decreto N° 40137-MOPT, N° 40138-MOPT, que indica que la gestión vial se define como:

“Conjunto de actividades necesarias, para alcanzar una meta de conservación, mejoramiento, rehabilitación o construcción vial, según el detalle contenido en las definiciones del presente artículo, que debe ser planificada y evaluada, con participación de los usuarios. Dicha meta debe definirse con el objetivo de adaptar las condiciones de la infraestructura vial cantonal a las necesidades producto del crecimiento del volumen de tránsito, la población y la producción proyectado en los planes de desarrollo del cantón, brindando especial consideración al componente de seguridad vial.” (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2017)

Ambos conceptos plantean acciones o actividades con miras a la planificación en conjunto con los usuarios. Sin embargo, el concepto más reciente de gestión vial incorpora el proceso de planificación y evaluación en la cual ya la meta se centra en infraestructura y realiza la importancia de las necesidades de crecimiento tanto de tránsito como población.

Es acá en donde el concepto de “usuario” incorpora tanto a individuos como instituciones, organizaciones, personas particulares, empresas privadas y públicas, todos estos son sujetos de derechos. Sin embargo, este concepto debe analizarse en la práctica a nivel nacional, si no los visualiza como sujetos de derechos sino como aquella persona que “usa algo” (Real Academia Española, 2007) pero no necesariamente que participan en las decisiones que se toman al respecto de esta gestión, ni ejercen sus derechos.

Cuando se habla de movilidad se hace referencia a la movilidad tanto urbana como rural, en la cual confluyen una serie de elementos tales como: espacio, vehículos automotores, peatones, entre otros. Para Egloff et al. (2018), el enfoque de la movilidad se operacionaliza en dos aspectos: transporte eficiente y calidad de vida de las personas.

En cuanto al aspecto de la calidad de vida, esta es subdividida en tres elementos: seguridad vial, reducción de contaminación ambiental y promoción del ejercicio físico basado en el transporte:

“Otros aspectos de la movilidad que inciden en la calidad de vida de las personas. i) Seguridad vial: reducción de los accidentes y especialmente de aquellos que provocan muertes o daños severos a las personas) Reducción de la contaminación ambiental provocada por los gases de los motores de combustión interna (transporte eléctrico individual y colectivo: automóviles, motocicletas, bicicletas, autobuses, trenes). iii) Promoción del ejercicio ligado al transporte de personas (bicicletas)” (Grupo de Análisis sobre Sistemas de Transporte y Movilidad, 2018)

En el caso de Goicoechea se habla tanto de movilidad urbana como rural, pues, aunque la mayoría de sus distritos son urbanos, el distrito de Rancho Redondo es de carácter rural y las necesidades de movilidad varían en relación con los otros distritos. Así que, para efectos del presente proyecto, cuando se habla de movilidad, se hace referencia a la movilidad humana de en los distintos espacios del cantón.

En este sentido y de acuerdo con Sánchez (2017) se entiende como movilidad la experiencia de movilizarse por las vías públicas ya sea en un vehículo motorizado, no motorizado, transporte público o como peatón. La autora señala que:

“Únicamente 5 cantones cuentan con planificación urbana actualizada y la mitad no cuenta con ningún instrumento. Lo anterior tiene peso, en cuanto a que la planificación urbana es la que dicta el desarrollo de las comunidades acorde a la forma de vida actual de sus habitantes, la morfología urbana y la demanda tanto de servicios públicos como de los equipamientos urbanos. Sin embargo, esta planificación debe ir de la mano con una constante administración y cumplimiento de sus regulaciones. A ese fenómeno se le puede sumar la cultura carro-céntrica en la que estamos inmersos. Es esta donde parece que se le da más valor a un objeto para trasladarse de un sitio a otro, que a un ser humano en el espacio público.” (Sánchez, 2017)

Por lo anterior, en cuanto la priorización de uso del espacio o bien la jerarquización de este, se ve reflejado también cuando Ulloa (2011) menciona como el individuo se diluye en este espacio:

“(…) el usuario de carreteras derivó en una especie de participante anónimo dentro del campo cultural del tránsito vehículo-peatonal (el cual aparecería como un “no lugar” antropológico, según el término de Augé, 2006), en donde la administración de la movilidad se regiría por el criterio del libre movimiento individual y bajo el ideal de la maximización de recursos y la generación de ganancias.” (Ulloa, 2011)

Con base en lo anterior, el concepto de “movilidad humana” aplicado en el presente documento, consiste en aquella acción que toma en cuenta como prioritarias en la jerarquía las necesidades de movimiento de todas las personas en el espacio público vial, sin diferencia de la modalidad de movilidad que utilicen.

En este sentido, se considera importante plantear la importancia de centrar los esfuerzos institucionales, organizacionales, sociales, entre otros a la transformación de una gestión vial

hacia una gestión de la movilidad humana en la cual se priorice en las personas el uso del espacio público y vial antes que a los objetos o vehículos.

La concentración de esfuerzos en el cambio de paradigma trae consigo el fortalecimiento de los derechos humanos de participación de las y los sujetos sociales, pues la inclusión de estos como eje transversal de la movilidad brinda a las personas y al espacio una movilidad menos motorizada y más centrada en la peatonización, promoviendo así otros derechos como el de la salud, el uso del espacio público, el ocio y la recreación entre otros.

5.4 Pirámide de la vialidad y movilidad humana socio-espacial

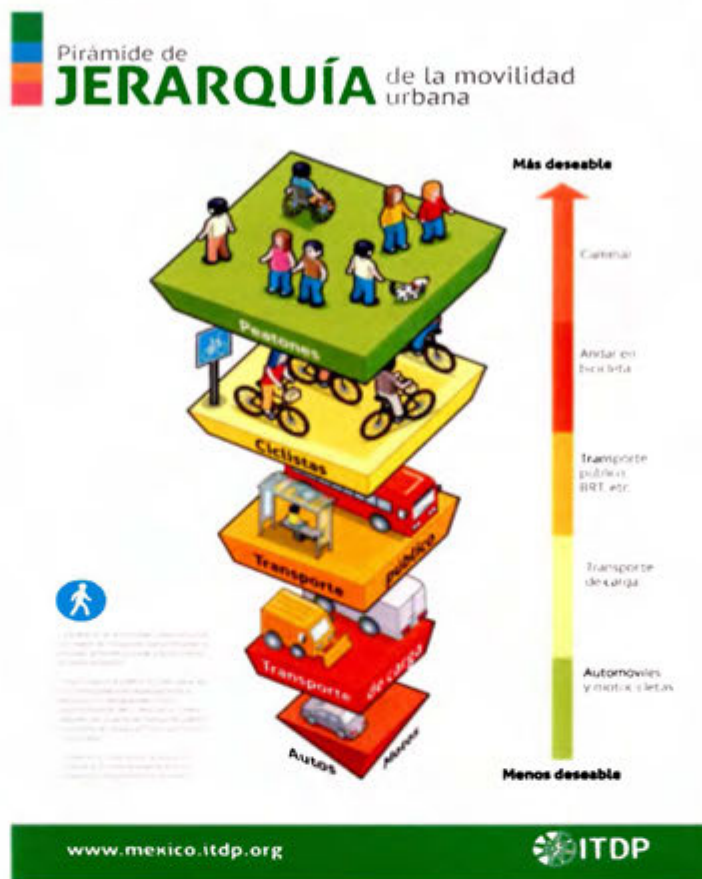
Uno de los elementos trascendentales de identificar en las y los sujetos sociales del cantón de Goicoechea es la valoración de la comunidad en relación con la priorización que actualmente se le da al espacio en el cual se desarrolla lo cotidiano y cuáles son las valoraciones en cuanto al espacio que consideran “soñado” o “ideal”.

Para mostrar estos elementos se toma como referencia que, en Costa Rica, en la *“Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista”* (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2018), se define la pirámide de movilidad como

“un principio el cual consiste en la jerarquía de la movilidad segura y sostenible estableciendo orden de prioridad en el uso de espacios públicos y los distintos medios y modos de transporte. La jerarquización ubica en primer lugar a los peatones, en segundo medios de movilidad activa, tercero al transporte público y en cuarto a los demás medios y modos de transporte.” (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2018)

En esta misma línea, y para considerar estos elementos, se tomará como aporte teórico lo señalado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (2013) de México, la jerarquía de movilidad urbana prioriza los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y que dañan el ambiente. Para efectos del presente proyecto la jerarquía de la movilidad se representa por medio de una pirámide “ideal” que prioriza estos modos del uso del espacio público. (Ver Figura N° 5)

Figura 27. Pirámide de Jerarquía de la Movilidad Urbana



Fuente: tomado de: <http://mexico.itdp.org/multimedia/infografias/jerarquia-de-la-movilidad-urbana-piramide/>

En la actualidad, esta pirámide es un ejemplo de la propuesta de movilidad latinoamericana, si bien se apela un concepto de movilidad no motorizada y más sostenible, esta se sabe que es ejecutable hasta que el transporte de carácter público sea eficaz y eficiente.

El aspecto de la movilidad y de la jerarquía de esta depende también de cómo el sujeto estructura su espacio, incluso la percepción de este, por lo tanto, para establecer esta jerarquía se puede hablar de una “movilidad socio espacial”. Esto es señalado por García (2016):

“(…) el campo de la movilidad, (…), sería un sistema basado en relaciones sociales jerárquicas y de dominaciones entre posiciones. En este sistema aparecería una serie de agentes con posiciones bien definidas, los cuales estarían divididos en clases con un desigual acceso a la movilidad y caracterizados por diferentes gustos y modos de distinción en cuanto a sus potenciales o reales desplazamientos” (García, 2016)

Capítulo VI.

Formas de participación en la gestión del espacio público

El desarrollo de la gestión del espacio público de movilidad humana con un enfoque de derechos humanos, llama a considerar las perspectivas y visiones de cada uno de las y los sujetos sociales que se movilizan en los territorios destinados para este efecto.

Es por esta razón, se presentan las visiones de las y los distintos sujetos sociales involucrados en el proceso de gestión cantonal de la movilidad humana, así como un análisis del marco legal existente.

Todo esto, con el fin de considerar a cada uno de esas y esos sujetos sociales en la toma de decisiones para la planificación, ejecución y evaluación de los proyectos a realizarse sobre el territorio dedicado a la movilidad humana, encadenando todas estas visiones en su conjunto, pero también con el marco normativo en materia de gestión vial a nivel nacional.

6.1 Visión legal

En el año 1972 en Costa Rica se inicia la discusión del mantenimiento de la red vial tanto nacional como cantonal, cuando se promulga por parte de la Asamblea Legislativa la Ley N° 5060 "*Ley General de Caminos Públicos*", en esta ley se indica de primera manera que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes será el encargado de dar mantenimiento y mejora a las vías nacionales clasificadas en carreteras primarias, carreteras secundarias y carreteras terciarias, mientras que le da la administración de las redes viales cantonales a las municipalidades esta red se divide en caminos vecinales, calles locales y caminos no clasificados.

En esta ley se define que en el caso de las municipalidades se financien con un tributo denominado "detalle para caminos vecinales", el cual en muchos casos no se aplicó, en el caso de la Municipalidad de Goicoechea, este rubro tributario desde el año 2015 no fue suficiente para la ejecución de un proyecto de mejora en su red vial cantonal, pues suplía únicamente para ejecutar labores de mantenimiento rutinario, lo que con el pasar de los años redundaba en un desmejoramiento paulatino de la red vial cantonal.

Dentro de las carencias en la ley de 1972, solamente se definen elementos propios del espacio material en donde deben desarrollarse las estructuras y sus requerimientos mínimos, y

no los conceptos básicos referentes al modelo de gestión vial, tanto a nivel nacional como cantonal. Por otro lado, carece de elementos técnicos para definir la priorización a ejecutar, contiene mínimas líneas sobre los procesos de gestión de la red vial nacional y cantonal.

En el año 2001 se promulga la Ley N° 8114 “Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias” con la cual se le impone una base impositiva a los combustibles, esto con el fin de financiar entre otros elementos, el mantenimiento de la red vial tanto nacional como cantonal, definiendo que de los recursos obtenidos por medio de este tributo un 29% será destinado a la red vial, de este porcentaje, un 75% se destina al CONAVI para la atención de la red vial nacional y el 25% restante se distribuye en las municipalidades para la atención de la red vial cantonal.

Adicional a la emisión de la Ley N° 8114, en el Diario Oficial La Gaceta N° 138 del 17 de julio del 2008, se emite también por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes el Decreto 34624-MOPT “Reglamento Sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal”, que regula a lo estipulado en el artículo 5, inciso b) de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N° 8114.

En este documento, por primera vez se hace referencia a la participación ciudadana en los procesos de gestión vial, es en la ley N° 8114 donde se indica que: “... *la Ley de Simplificación Tributaria asigna preferencia para la ejecución de obras con esos recursos, a la modalidad participativa...*”, este mismo reglamento define la modalidad de participación ciudadana como:

“Se conoce también como Conservación Vial Participativa se refiere a la coordinación y cooperación que se establece entre la Municipalidad, el Gobierno Central y las organizaciones comunales y la sociedad civil de un cantón, con la finalidad de planificar, ejecutar, controlar y evaluar obras de diversa índole, contempladas dentro de la conservación y construcción vial en el entendido que la ejecución de recursos no implica el traslado horizontal de los mismos de una organización a otra. Su aplicación contribuye a garantizar la sostenibilidad de las vías, ya que además de los recursos del Gobierno y la Municipalidad, permite incorporar los valiosos aportes de las comunidades y la sociedad civil en general, en efectivo o en especie. Esta modalidad, requiere acompañar las obras técnicas con otros elementos como organización, capacitación, promoción y control social, que motiven el interés de los usuarios, la cooperación y la solidaridad.” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2008)

A pesar de que la recaudación de este impuesto a los combustibles inicia en el 2001, con la promulgación de la ley, es hasta el 2008 donde se establece el decreto a esta ley. En dicho decreto se define como las municipalidades harán el uso y distribución de los recursos asignados para el mantenimiento, mejoramiento y construcción de obra nueva en la red vial cantonal.

Otro hito importante en el desarrollo de la gestión vial municipal se da en el 2008 se refiere a la sentencia N° 04-11165 de la Sala Constitucional, referido a un Recurso de Amparo que solicita la transferencia de los recursos de la Ley N° 8114 a las municipalidades, situación que, desde la aprobación de dicha Ley, el Ministerio de Hacienda no realiza.

Al darse un voto positivo a favor de la solicitud de las municipalidades, estas inician con la conformación de las Unidades Técnicas de Gestión Vial, la conformación de estos departamentos municipales, así como la posibilidad de acceder a los recursos económicos dictados por la ley, permiten dar un salto no solo cuantitativo sino cualitativo a los municipios en el mantenimiento de la red vial cantonal.

Después del 2008, las Unidades Técnicas de Gestión Vial en muchas de las municipalidades del país han venido fortaleciéndose, en gran medida por el aporte de entidades como el MOPT y el LANAMME, fortaleciéndose en materia técnica.

Desde el año 2008 aproximadamente, se viene presentando la discusión de la conveniencia o no, de destinar más recursos a las municipalidades para la gestión de la red vial cantonal, esto como parte de los esfuerzos de descentralización y transferencia de competencias a los municipios. Por esta razón el 17 de noviembre de 2015 con la promulgación de la Ley N° 9329 “Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal” en La Gaceta N° 223 esta nueva ley viene a entregar más recursos financieros, pero también transfiere competencias a las municipalidades del país en materia de gestión de la vialidad cantonal, lo que requiere de los gobiernos locales mejoras en los procesos de planificación, ejecución y evaluación de proyectos.

Unos meses después de la promulgación de dicha ley se emiten los respectivos decretos ejecutivos que vienen a reglamentar los aspectos generales y específicos de la gestión vial cantonal, se deroga el Decreto 34624-MOPT “Regulación a lo estipulado en el artículo 5, inciso

b) de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N° 8114”. Estos reglamentos se dividen según los temas específicos que trata cada uno de ellos, los cuales se enumeran a continuación en los siguientes decretos:

40137-MOPT: Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal. El cual en el artículo 1 define el objeto y el ámbito de aplicación del mismo de la siguiente manera:

“El objeto del presente Reglamento es regular la Ley No. 9329 en lo que respecta a las competencias municipales en gestión vial, las competencias de clasificación de la red vial, rectoría técnica, fiscalización y gestión de cooperación internacional que debe ejercer el MOPT; así como la asesoría y coordinación que debe desarrollar en el marco de acción de esas competencias. Este Reglamento aplica al MOPT, a las municipalidades y a los concejos municipales de distrito.” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

40138-MOPT: Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114, este deroga el Decreto 34624-MOPT y se refiere a

“El presente Reglamento regula lo estipulado en el inciso b) del artículo 5 de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, No. 8114 y sus reformas, en cuanto a la inversión pública en la red vial cantonal, en concomitancia con la Ley General de Caminos Públicos y sus reformas, el Código Municipal, la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal y demás normativa conexas” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

40139-MOPT: Oficialización de la Norma Técnica para el Desarrollo y Conservación de la Red Vial Cantonal, como lo indica el artículo 1 de dicha norma:

“Se oficializa el uso de la “Norma Técnica para el Desarrollo y la Conservación de la Red Vial Cantonal”, como instrumento técnico de aplicación y observancia en el desarrollo y ejecución de obras de infraestructura vial de la red vial cantonal.” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

En este mismo documento se realiza un recuento de la normativa aplicable “para el diseño o definición de las actividades de conservación, mejoramiento, reconstrucción o construcción de obra nueva, se aplicarán como requisitos técnicos los siguientes documentos normativos o sus versiones actualizadas y vigentes”²

En este caso, es relevante para el presente proyecto hacer hincapié en que el fortalecimiento de estos departamentos ha sido en materia técnico ingenieril dictado por el MOPT, el LANAMME y otras instancias como el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica (CFIA). Aunque la ley y sus decretos contemplan brindar a las comunidades acceso a participar de los procesos de gestión del espacio público de movilidad humana, desde la creación de la ley, en el país existen muy pocos procesos de fortalecimiento de la promoción social gestionados por parte del ente rector, en este caso el MOPT, quedando al descubierto falencias en el proceso de inserción comunal o el derecho participación real de los sujetos sociales.

Como se puede apreciar, existen procesos y normas técnicas - ingenieriles para cada una de las obras a realizar en el espacio público de movilidad humana, pero actualmente se carece de una norma técnica para proceder a la gestión social en materia vial cantonal, lo que limita el acceso de los sujetos sociales a la participación en este campo.

Por lo anterior, como se indicó en el apartado teórico, la participación es un eje fundamental y reciente en el marco normativo que rige la gestión vial participativa y la movilidad humana, sin embargo, al ser tan reciente, deben construirse estas estrategias de involucramiento, no debe limitarse a la participación electoral, sino debe ser de carácter activa, horizontal y que se visibilice en las distintas etapas: planeamiento, ejecución y evaluación de los procesos que involucren la gestión vial y la movilidad humana.

La participación tampoco debe limitarse a los espectros de “fachada” mencionados por Herrera (2017), en los que median los procesos meramente informativos o de consulta rápida.

² El Manual de Especificaciones Generales para la Construcción de Carreteras, Caminos y Puentes (CR-2010), el Manual de Construcción para Caminos y Puentes (MC-83), el Tomo de Disposiciones para la Construcción y Conservación Vial, “Normas y Diseños para la Construcción de Carreteras, el Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga, el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito, Las normas y guías de diseño AASHTO.

Sino que debe realizarse un salto a la participación “de poder” y toma de decisiones.

De acuerdo con expresado por las y los sujetos participantes en los talleres y en las entrevistas, ese vacío existente tanto en metodologías como técnicas para el abordaje del tema social y de participación en la gestión del espacio público de movilidad humana a nivel cantonal, podría estar produciendo que hasta el momento este proceso participativo no se haya concretado como las comunidades lo necesitan, provocando en muchas ocasiones que los proyectos sobre la infraestructura vial no satisfagan las necesidades de las y los sujetos sociales que la utilizan.

Es importante destacar que en los últimos cinco años se ha realizado un esfuerzo por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en brindar a las municipalidades de insumos que colaboren con el desarrollo de la gestión vial cantonal, como se indicó anteriormente existen muchos manuales referentes a las especificaciones técnicas que debe cumplir cada una de las partes de un espacio público de movilidad humana y esto provoca que los procesos constructivos sean de una alta calidad.

Como parte de los esfuerzos de la promoción social para desarrollar estrategias para las y los promotores sociales se construye la “Guía Operativa para la promoción social en gestión vial municipal” (Ramírez y Rodríguez, 2015), sin embargo, este documento a pesar de que viene a fundamentar normativamente las funciones de las y los promotores sociales municipales y brinda una herramienta para desarrollar su trabajo cotidiano, carece de insumos nuevos en relación a la función de estos profesionales en facilitar y promover la participación real y activa de las y los sujetos sociales comunales, y es acá en donde el presente proyecto aporta a este elemento.

Por otro lado, los esfuerzos por desarrollar teoría y metodologías para los sistemas de gestión del espacio público de movilidad humana cambian con la guía para la formulación y seguimiento del PVQCD (Planes viales quinquenales de conservación y desarrollo) documento emitido por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como parte del Programa de la Red Vial Cantonal PRVC MOPT/BID, publicado en el año 2017

En este documento se especifican cuáles son los pasos a seguir para la formulación de planes quinquenales por parte de los municipios, se generan nuevas estrategias a nivel técnico

para la recolección de los datos y la sistematización de los mismos, no obstante, no se puede decir lo mismo del área destinada a la participación ciudadana, esta sigue siendo vista desde una *perspectiva meramente* informativa, donde se da la participación de estos sujetos sociales comunales únicamente en procesos informativos y de validación.

En este manual, no se toma a los sujetos sociales como actores del desarrollo de su espacio público de movilidad humana, sino como se nombraba anteriormente como receptores de la información técnica.

6.2 Visión política

Para efectos del presente proyecto la visión política sobre la gestión vial se definirá como la visión de aquellas personas que ocupan un cargo político con algún grado de ejercicio de poder en instancias gubernamentales o comunales de la institucionalidad costarricense, a partir de este concepto se gesta entonces que la gestión del espacio público de la movilidad humana tiene perspectivas distintas según las posiciones de los sujetos en el entramado social.

Cuando se hace referencia a la gestión del espacio público de movilidad humana o gestión vial, en este caso en el cantón de Goicoechea, en las opiniones de los distintos actores políticos se puede visualizar que existe una visión que comprende un concepto meramente de estructura física compuesto por calles, aceras, materiales y presupuesto para ejecutar con un enfoque totalmente técnico.

La gestión del espacio público de movilidad humana es vista desde la parte ingenieril sin injerencia de las y los sujetos sociales comunales, y el avance en esta temática es basado en planeamientos prioritarios según las zonas y de carácter estructural. Carece en su mayoría de un aporte comunitario de diferentes sujetos con correspondencia de un carácter participativo, pues según esta visión no es competencia de las y los sujetos sociales la injerencia en la materia.

En cuanto a la participación e involucramiento de las comunidades en toma de decisiones con respecto a la gestión del espacio público de movilidad humana, esta participación comunitaria se ve de una sola vía, esta es: principalmente desde la municipalidad a las comunidades, mediante la transmisión de información a través de entrega de informes,

rendiciones de cuentas o actividades para solicitar información o necesidades de carácter no exclusivo en gestión del espacio público de movilidad humana, no se visibilizan como sujetos actuantes, sino pasivos de esta dinámica. Esto tiene relación con la visión política del concepto de gestión que no ve injerencia en los asuntos de carácter técnico.

Los procesos de apertura de espacios participativos se visualizan en su mayoría como participación en redes sociales tales como Facebook y WhatsApp, documentos de quejas o solicitudes o bien espacios políticos con representantes comunales que indican ciertas necesidades de infraestructura o gestión ambiental pero que no son exclusivos o únicos del tema de gestión del espacio público de movilidad humana, sino que se analizan y se tratan otros temas concernientes a las labores municipales.

En cuanto a la visión de la participación de las comunidades, esta sería en dos vías: como fiscalizadora de las obras y la ejecución de estas, así como aquel grupo que se encarga de realizar peticiones según las necesidades del momento. Sin embargo, se menciona que el papel que las comunidades juegan en la participación es importante, sin embargo, se percibe la participación comunitaria como la participación “ciudadana” brindando a los miembros de las comunidades un papel igualmente político y en cierta medida de dependencia hacia las acciones que realice la municipalidad. Lo anterior se puede ver manifestado en el siguiente extracto:

En este sentido se indica que:

“Si tuvimos que las personas se quejaban y que todo mundo quería que le arreglaran las casas y si se está arreglando la calle en un lado usted publica en la página, entonces ya otro dice -¿Por qué no me han arreglado mi casa?, -¿Por qué la mía todavía no?-, y yo: bueno (...) y en esas tira y encoge(...) ahí es donde existe participación ciudadana de los vecinos en cuanto a todas esas inquietudes ellos realizan porque todos quieren todo a la misma vez y no se puede” (Madrigal, comunicación personal, 15 de junio de 2018)

“(...) las personas vuelven otra vez o nos ponen la queja por medio de Facebook, otra en las cartas a la alcaldía, entonces ahí en donde ya las trasladamos y empieza otra vez de nuevo el contacto, pero por lo general siempre tengo contacto con toda la comunidad” (Madrigal, comunicación personal, 15 de junio de 2018)

“(...) si hay integración comunal aparte en el Concejo municipal se da rendición de cuentas anualmente por parte de la dirección técnica y la Junta

Vial Cantonal y además de eso la rendición de cuentas que hago yo conforme a la ley al público, tenemos el acceso con las comunidades, con diferentes actores de las comunidades vecinas. También se dan las rendiciones de cuenta que ellos dan en cada distrito, donde había una gran afluencia de participantes, entonces ahí ellos opinan también qué es lo que quieren y cuál es la necesidad de su comunidad y a nosotros analizamos en lo que respecta más que todo el trabajo de la gestión vial; no solamente hace un censo, sino también los trámites. ¿Qué hay que realizar para solicitud de semáforos de los espacios de cebra, peatonales reductores de velocidad? (...) datos estudios que se realizan para poder concretar todos los proyectos que nosotros tenemos, y también es ahí donde incluimos en la comunidad porque muchas de estas son necesidades que llegan acá a la municipalidad, para que nosotros podamos solventar a la comunidad sus ayudas que ellos necesitan. Igualmente, sus trámites los estamos realizando nosotros...” (Madrigal, comunicación personal, 15 de junio de 2018)

En el tema de participación con algunos elementos de la gestión del espacio público de movilidad humana, las redes sociales juegan un papel importante en el intercambio de comunicación y participación entre las comunidades y las personas en posición política, por ejemplo, se destaca como un medio en el cual los miembros de Asociaciones de Desarrollo o vecinos pueden comunicarse directamente con las personas tomadoras de decisiones y en algún cargo político para consultas o intercambios de conversaciones. Sin embargo, se enfatiza que la mejor forma de comunicación es la personal y la directa en las comunidades, de uno a uno, corriendo la voz:

“entonces existen las benditas redes sociales que por un WhatsApp toma las fotos y las envía directamente a los compañeros... son tan atentos que el número de celular de ellos dan, dicen: “Mándame por acá” y todo hay una comunicación inmediata” (Campos, comunicación personal, 8 de junio de 2018)

“A mí me lo ha manejado más que todo informal... me ven y me hacen la solicitud, yo sí me tomó la molestia de que, si no conozco la calle, le solicité: fotos, la dirección exacta, para yo poder pasar esa información a los compañeros. No me gusta sólo de boca, que ya de una vez, si no pido fotografías... o sea si me queda tiempo, yo voy hago una visita al lugar y tomé yo las fotografías y demás, hay un acercamiento... es necesario” (Campos, comunicación personal, 8 de junio de 2018)

Asimismo, desde la visión política se destaca la importancia de la participación comunitaria organizada en gestión del espacio público de movilidad humana y para otros procesos como grupos debidamente inscritos y organizados, de forma tal que pueden gestionar

acciones y participar con mayor peso que los grupos no organizados. De acuerdo con las personas entrevistadas se indica que la forma de integrar a los distintos sujetos es “puerta a puerta, vecino a vecino”

Sin embargo, según lo manifiesta una de las personas entrevistadas al consultarle las causas de la apatía en la participación en distintos espacios políticos y de tomas de decisiones en materia de espacio público de movilidad humana, se mantiene la apatía de los sujetos para ejercer el derecho de participación en este tema debido a las gestiones anteriores y la carencia en el cumplimiento de expectativas:

“Yo digo que tal vez por trabajos que se han hecho en gobiernos anteriores, y venimos desde las elecciones que ya ni la gente quiere si quiera votar, por eso que los gobiernos anteriores han venido haciendo entonces cuando ya existe personas que de verdad quieren venir a trabajar, es un poco difícil porque ya la desilusión es muy grande es algo que la gente va desarrollando con el tiempo por desilusiones que han vivido y más en ámbito de gobierno ¿Verdad?.” (Campos, comunicación personal, 8 de junio de 2018)

Es importante tomar en cuenta que la visión en gestión del espacio público de movilidad humana, a nivel político depende también de la autoridad en turno. En la visión actual, los miembros de las comunidades, no cuentan con las competencias ni capacidades para controlar y supervisar los proyectos de gestión vial y se reduce su participación a un concepto de usuario, sin embargo, según se promueva entre las y los sujetos el concepto de ciudadanía, esto podría ir transformándose.

Por otro lado, el Concejo Municipal, quien es el ente tomador de decisiones, actualmente se contrapone con esta visión, y visualiza a las y los sujetos sociales como ejecutores del derecho de participación y como tomadores de decisiones, supervisión, ejecución y evaluación de proyectos u obras que tienen que ver con el cantón.

Dentro de los vacíos en gestión del espacio público de movilidad humana a nivel municipal que se pueden apreciar tanto expresados por las personas entrevistadas como en el análisis del contenido, se puede destacar que en el discurso político se identifica un sentido de distanciamiento y diferencia hacia el otro que no es el representante político, llegando a establecer un nosotros y ellos. No se visualiza a las comunidades como ente participante y aportador de ideas sino como receptor. Son los profesionales quienes toman las decisiones,

tienen el control de las necesidades y por ende de las programaciones de las actividades relacionadas con la gestión del espacio público de movilidad humana.

Otro de los vacíos en los temas de gestión del espacio público de movilidad humana es la falta de participación y representación por parte de distintos grupos etarios o población vulnerabilizada, si bien se indica que la municipalidad trata de integrar a estos distintos grupos de población, la falta de motivación comunitaria y vecinal en temas de participación y toma de decisiones ha dado como consecuencia una falta de representatividad de este sector poblacional, lo anterior concuerda por lo expresado por las personas participantes en los talleres.

Asimismo, como parte de los vacíos en materia de gestión del espacio público de movilidad humana, se destaca el desconocimiento de las personas tomadoras de decisiones sobre el entorno en el cual toman estas, dado que se toman decisiones a través del uso de imágenes y tecnología, y aunque esto es positivo en cierta medida, no debe ni puede sustituir el trabajo de campo y las tomas de decisiones in situ. El acercamiento al trabajo de campo permitiría que las personas tomadoras de decisiones tengan un sentido de realidad.

“Es que es precisamente esto, encerrarnos acá precisamente, entre cuatro paredes donde acabas de una mesa de un sillón. Aquí voy a decir: arreglo aquí, arregló acá, arreglo allá, pero no(...) ¡No estoy yendo allá! Yo tengo que ir allá, yo tengo que salirme de mi escritorio e ir a la comunidad a ver qué es lo que está pasando. ¿Cómo es posible que yo diga?: ¡Ah mira!... vayan a ver el puente aquel, porque dicen que se cayó y se vino y dejó a la comunidad sin paso, y resulta que no es que se vino, el puente es que(...) se llenó de basura, está aterrado, el puente está ahí, pero nadie lo ve porque se quedó aterrado. Es estar directamente trabajando con la comunidad un cara a cara pero todo aquí lo arreglamos desde un escritorio(...) desde un escritorio, entonces como ahora tengo a Google aquí hago un acercamiento y digo mira aquí está la calle, esa calle está mala, ¿Cuánto mide de acá? la mido, okay tanto de asfalto ocupa, pero resulta que fueron y no se fijaron de que el cordón de caño no existe, de que no existe las cunetas, que no existe los tragantes las tapas...” ” (Campos, comunicación personal, 8 de junio de 2018)

De acuerdo con Él la perspectiva teórica planteada, (mediante el cual se destaca el marco de referencia de la gestión del espacio público de movilidad humana como eje central y con perspectiva de los derechos humanos) el testimonio señalado indica la necesidad de un planteamiento que trascienda la rendición de cuentas a la transparencia y la participación activa,

esto por lo tanto conlleva al desarrollo humano y local.

Otro aspecto a mencionar con lo indicado por Campos (2018) es esa visión de la gestión vial como el proceso de arreglo de calles, es decir, se sigue con esa visión de una gestión de infraestructura carrocentrista, dejando de lado las y los distintos sujetos sociales que se interrelacionan en el espacio público de movilidad humana. Se desarrollan proyectos segregados, donde se toma en consideración las necesidades de una parte de la población, la parte motorizada.

Es aquí donde el proceso de gestión debe avanzar a un proceso donde se involucre a todos y cada uno de las y los sujetos sociales que hacen uso del espacio, y contemplar las necesidades de cada uno de ellos en la elaboración de proyectos de intervención. Es pasar de ese modelo de gestión vial hacia un modelo de gestión del espacio de movilidad humana, es pasar de una visión carrocentrista a una que nos permita ver el entorno y desarrollarlo en función de todas y todos los sujetos sociales que hacen uso de este, contemplando las necesidades de cada uno de ellos.

Otros vacíos que se mencionan se refieren a la falta de comunicación en todos los niveles, así como la falta de comunicación de la municipalidad hacia las comunidades, se indica que la información “no baja” a todos los sectores, por lo tanto, limita las consultas a las comunidades sobre la toma de decisiones.

El marco teórico, se plantea que, para lograr un desarrollo comunitario y un aporte en gestión del espacio público de movilidad humana, el gobierno local debe ser garante de estos derechos, mediante la consecución de alianzas estratégicas que permitan un adecuado desarrollo de la gestión cantonal, y no solamente limitarse a la consulta o atención de quejas y solicitudes, por ende, este es uno de los elementos en el que la municipalidad debe dar su salto cualitativo.

Logrando una participación más activa las y los sujetos sociales se convierten también en sujetos de su propia historia y sujetos de la función pública, y como lo indica Zemelman (2006), las personas deben ser sujetos actuantes de su cambio social.

Asimismo, se ha podido ver en otras experiencias investigativas citadas en los antecedentes, como la participación comunitaria es un eje que debe ser cuidadosamente pensado y planeado, con la ventaja en el presente caso que se cuenta con el marco normativo que regula esta participación.

Sin embargo, las personas entrevistadas insisten que en los últimos años se ha venido trabajando este elemento, mejorado por el uso de las redes sociales, sin embargo, se enfatiza que este no debe ser el único canal de comunicación, que debe gestionarse lo tradicional como el perifoneo, volanteo, boca en boca, entre otras estrategias que permitan que la información fluya.

En relación con el tema del uso del territorio se consultó a las personas entrevistadas sobre el criterio en cuanto al uso que se le brinda a este en la gestión del espacio público de movilidad humana. Todas las visiones coinciden que el territorio dedicado a la movilidad se utiliza principalmente para vehículos automotores, dejando de lado la prioridad al ser humano, al paso peatonal y de animales. Asimismo, el uso de la bicicleta es visto como un vehículo que no “cabe” debido a la anchura de las vías. Además, el uso del espacio y del territorio está pensado para las personas que no poseen discapacidades:

“Ahorita está destinado para las personas que no cuentan con una discapacidad, para personas que no tienen ninguna limitación física, entonces esos a nivel país, no sólo a nivel cantonal se ha tenido como ese enfoque de que es destinado para población sin discapacidad. Entonces debería ser un diseño universal, porque habemos(sic) personas con y sin discapacidad, habemos(sic) personas adultas mayores, mamás con niños en coches, debe ser un territorio que sea accesible para todo el ser humano, ha evolucionado. Es un diseño pensado para las personas que les llaman popularmente normal.” (Mesén, comunicación personal, 04 de junio 2018)

Es en este apartado cabe reflexionar si ¿Puede darse una apropiación en el uso del espacio y del territorio sin un diseño universal? ¿En qué medida el cambio de paradigma de gestión vial a movilidad humana incide en el uso y el espacio para todas y todos los sujetos?

Pues bien, como se puede apreciar en el apartado teórico, el uso del espacio está permeado por una cultura de apropiación, sin embargo, si en este uso, prima una visión carrocentrista la visión se limita a dejar el automotor como centro y deja la apropiación del espacio por parte de las y los sujetos de derechos como algo secundario.

Si a lo anterior se suma el caso de poblaciones vulnerables y además vulnerabilizadas con esta visión carrocentrista, poblaciones como niños, personas adultas mayores y personas con discapacidad, son violentadas en su derecho del uso del espacio, por lo tanto, el no trascender a una visión más integradora vulnera aún más este derecho, por lo tanto, debe avanzar hacia la accesibilidad para todas y todos los sujetos.

Por otro lado, se establece por parte de las y los sujetos sociales entrevistados que se debe dar un salto cualitativo del concepto de gestión vial al concepto de gestión del espacio público de movilidad humana, que incluya al ser humano como parte del espacio y del entorno, así como en la toma de decisiones relacionada a la gestión que no sea exclusivo del tema de infraestructura y automotores.

Las medidas en gestión del espacio público de movilidad humana son actualmente paliativas sin coordinación con entes privados o públicos, se ve como algo meramente institucional, perteneciente a la municipalidad, se apela a la búsqueda de soluciones conjuntas con aporte de la comunidad y al seguimiento, monitoreo y cuidado de las obras de infraestructura o de los proyectos.

Desde la perspectiva teórica, el proceso que impulsa las capacidades desde “abajo” hacia “arriba” y en conjunto, conlleva al desarrollo de capacidades locales, en los cuales aprovechar el recurso humano comunitario permite un apoyo a la institucionalidad -en este caso la municipalidad-, para el seguimiento de estas obras.

Ese cambio de paradigma, se encuentra de manera incipiente a nivel práctico en Goicoechea, pero desde la visión política es evidente que se manifiesta la necesidad de proyectarlo a mediano plazo, por lo que no es sorprendente que a nivel legal y teórico estas nuevas tendencias de la pirámide de la movilidad, ya estén permeando el modelo de gestión del cantón, pues se proyecta como una necesidad.

Cada sujeto del entramado social, posee prácticas de movilidades y accesos independientes, pero, si la coordinación entre los distintos entes (municipalidad, comercios, las y los sujetos, automotores, entre otros) lo hacen de forma pensada y estructurada, en esa incorporación de soluciones, tomando en cuenta a las personas sujetas de derechos, el cambio cultural será más efectivo y positivo, trascendiendo al cambio de paradigma que plantean los estudios nacionales e internacionales.

Al hablar sobre los mecanismos de orden y uso de los espacios públicos en general, la visión política es clara de que se carecen de mecanismos efectivos para regular el orden y uso de estos espacios, las medidas son más punitivas que correctivas o culturales, se mencionan autoridades, oficiales de seguridad y parquimetrístas para guardar ese orden, pero se carece de una visión conjunta con el municipio para lograr esta regulación de los espacios, o bien se indica que se carecen de mecanismos del todo.

Por último, parte del análisis del presente proyecto consiste en profundizar sobre los sentires y pensares comunitarios, esto por cuanto la gestión del espacio público de movilidad humana incluye espacios en los cuales se realiza la dinámica de convivencia de la comunidad. Se consultó sobre la percepción que se tenía de los sentimientos que las personas tienen hacia la comunidad y estos varían de forma drástica según las luchas, resultados tanto positivos o negativos, luchas o trabajo realizado y frutos recogidos productos del esfuerzo de la acción comunitaria. En el siguiente cuadro se realiza un análisis general del tipo de sentimientos y las razones:

Cuadro 7. *Sentimientos de las y los sujetos sociales hacia la gestión vial desde la perspectiva política*

Sentimientos	Razonamiento
Placer	Por una infraestructura adecuada y en buen estado.
Amor	Debido al arraigo y el vínculo con la comunidad y el espacio
Apego	Existe un sentido de pertenencia y cariño, y se nota el apego de las personas hacia el espacio, la infraestructura y el cantón de Goicoechea
Descontento	Las comunidades han sido olvidadas por representantes políticos y líderes comunales en materia de infraestructura
Respeto	Debido a que las personas que habitan en el cantón desarrollan su cotidianidad, se considera que hay un respeto hacia la comunidad por la historia de vida de quienes participan en ella.

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas realizadas

Se apela a que los cambios de sentimientos negativos a positivos tienen relación con la forma estética del entorno, y que entre mejor mantenimiento tenga una comunidad a nivel de infraestructura, zonas verdes, parques y siendo participes en toma de decisiones se desarrollan otros tipos de vinculaciones hacia el espacio.

De acuerdo a lo señalado por Berroeta et al (2015), los significados del lugar se configuran a partir de las experiencias directas con el espacio, sus características físicas y el grado en que este es asociado con otras personas; por lo anterior entre una mayor participación por parte de los sujetos y una mayor vinculación, los sentires y pensamientos cambian de forma positiva por ese grado de asociación al espacio.

Asimismo, se hace referencia a que cuando se dan esos cambios positivos y una adecuada inversión en infraestructura con participación, estas obras se mantienen con un sentido de responsabilidad conjunta y no solo de responsabilidad hacia el municipio.

6.3 Visión técnica- ingenieril

Al referirse al concepto de gestión del espacio público de movilidad humana desde la perspectiva de las personas profesionales en ingeniería entrevistadas se considera que, es un concepto relativamente nuevo en Costa Rica y se ha basado en la perspectiva legal que se relaciona con la parte administrativa y política, consideran sin embargo, que incluye un todo y ese todo contempla un trabajo en conjunto con las comunidades, y en un accionar de las instituciones, asimismo se contempla como un tema relacionado directamente a la infraestructura de las calles.

Esta concepción, se relaciona con la visión política en el sentido de que teóricamente se considera un elemento relacionado solamente a la cuestión física y material de infraestructura, sin embargo, se contrapone con la visión política en el eje integrador de los elementos: comunidad, instituciones y sector político.

Esto coincide con lo mencionado en el apartado teórico, al hablar sobre el sujeto, se aboga por una participación de las personas miembros de la comunidad, se ve al sujeto como activo y un elemento de aporte, se le reconoce como parte del proceso y construye junto con los otros involucrados en la gestión vial y en la movilidad humana en las decisiones técnico-políticas.

Además, con respecto al concepto de gestión vial las personas informantes señalan que este se ha ido transformando de un concepto de tránsito a movilidad, en el cual se tiene una concepción más humana de lo que involucra la gestión vial y las diferentes capacidades de las personas, se indica que:

“el término de la gestión de la movilidad vuelve un concepto mucho más humano, le baja la escala al primer eslabón de la cadena que es el peatón, como el primer vehículo de nuestro ser para desplazarnos, que es el cuerpo humano para poder tener nuestras y satisfecha nuestra necesidad de desplazamiento, nuestro primer vehículo es el cuerpo y de ahí con todas sus características que tenés algún tipo de discapacidad desde ahí deberían hacer el concepto de infraestructura para la movilidad” (Castillo, comunicación personal, 16 de junio de 2018)

Desde la visión de las personas entrevistadas, se apela a que el concepto de gestión vial como tal debe transformarse, tanto conceptual como en la práctica a un concepto de movilidad,

que incluye el conocimiento de los espacios públicos y la apropiación de estos, dado que se concibe el espacio público con la cohesión social y de interacción, y por ende, el concepto de gestión vial debe cambiar:

“(el concepto de gestión vial) debe cambiarse por una gestión urbana de la planificación urbana, o sea porque tenemos que dejar de pensar que son solo calles, o que son sólo aceras, o que son puentes, es que hay una gestión de planificación urbana que se logra bueno a través de herramientas como los planes reguladores y demás” (Castillo, comunicación personal, 16 de junio de 2018)

Como se puede apreciar, la visión carrocentrista que menciona el apartado teórico, es un elemento que debe irse superando dado que las necesidades comunitarias se van transformando, y el espacio público debe responder a esas transformaciones y necesidades de las y los sujetos sociales que hacen uso de ese espacio.

Además, como lo indica el apartado teórico, este enfoque de movilidad trasciende el concepto de “usuario” a “sujeto de derechos”, ya sea que este tenga alguna condición de discapacidad o no, es un sujeto de derechos cuya calidad de vida llega a ser la prioridad en el uso que se le da al espacio. Sobre esto se indica que:

“(…) la recién subdirectora de la Secretaría Movilidad de Ciudad de México me decía (...), no salten a la movilidad sin que Costa Rica o los pueblos sepan por qué están saltando a la movilidad. ¿Cuál es su problemática entonces ahí? yo me devuelvo a que conozcamos ¿Qué son espacios públicos?, y ¿Qué es lo que la ciudadanía entiende como concepto de espacio público? Porque inmediatamente, así como vialidad tiene un enlace directo a la carretera, espacio público tiene un enlace directo a un parque o una acera; pero resulta que (...) porque así es como lo hemos concebido... porque no ha habido una innovación de los espacios a una plaza. Ahora resulta que las sendas peatonales, los bulevares, también, entonces, yo creo que la función o el espacio público en sí es un espacio de cohesión social, un espacio interacción seguro, accesible, donde tenemos esa capacidad de articularnos como sociedad, ya sea para ocio, ya sea para una actividad específico, ya sea a la deriva. Pero simplemente es un espacio destinado para la cohesión social, para el disfrute, para la cohesión social y lo dejaría en sus muy importante porque a través de ese no solamente equilibramos las desigualdades porque en el espacio público estamos todos (...)” (Castillo, comunicación personal, 16 de junio de 2018)

Como se puede ver en este testimonio, la visión ingenieril sobrepasa una perspectiva técnica, incorporando los elementos comunitarios y sociales concernientes a la participación e involucramiento de las y los sujetos, no sin que antes estos sujetos se encuentren con conocimiento de lo que implica contar con un espacio público con visión de movilidad humana.

Este concepto y la perspectiva de la persona entrevistada, trasciende el eje técnico para convertirse en un eje cultural, en el cual se valora al espacio como proveedor de seguridad y accesibilidad, así también como un espacio en donde se desarrolla la cultura, la convivencia, la cohesión y la equidad. Y aunque no todo espacio cumple con las características para poder aplicar estos elementos, el espacio que es público debería aspirar a ello, y para lograrlo, requiere que las y los sujetos sociales tengan el conocimiento de lo que significa el concepto de espacio público.

Por otro lado, las personas entrevistadas retoman la importancia de la incorporación de las y los sujetos sociales en el espacio, desde la perspectiva técnica ingenieril, las personas entrevistadas señalan que la participación comunal en la gestión del espacio público de movilidad humana juega un papel trascendental en el acompañamiento a la infraestructura y la obra, así como en la colaboración con la municipalidad para el éxito de los proyectos, el sentido de pertenencia y el cuidado de esta infraestructura, según se indica:

“(…) realizar inventarios con la comunidad, porque ellos que son los que están más rato ahí todo el día, ahí tienen una visión más amplia de que si uno llegara por lo menos un día a hacer el inventario. Esa es una forma de involucrar mucho a la comunidad, también y en esas cosas y generando todo lo que son talleres participativos, rendiciones de cuentas en las comunidades, esa es una de las formas que se involucra mucho a la gente, y que nos puede hacer parte de ese proyecto, verdad, ellos dicen: mirá, se hizo aquello porque nosotros llegamos y vinimos y dijimos, se hace como una interacción de la gente con el proyecto que nos pueden llevar a que cuiden esas cosas que no se las roben y cosillas de esas” (Campos, comunicación personal, 06 de julio de 2018)

En este sentido y de acuerdo con la conceptualización teórica, se valora a las y los sujetos sociales en incidencia sobre diferentes etapas en las que se resuelven asuntos de interés público, acá no solo la persona entrevistada hace referencia a la opinión de esto, sino a la incorporación de las y los sujetos en la consulta, discusiones, planteo de propuestas, y todo tipo de actividades que en las cuales se interrelacionan el Estado y los ciudadanos para el progreso de la comunidad.

El conocimiento popular y la transmisión de este como parte de la participación juega un rol importante para los profesionales de la municipalidad, para la trasmisión de conocimientos del actuar cotidiano e incluso en la toma de decisiones sobre el trabajo en infraestructura.

“Por ejemplo hay zonas en donde la comunidad o la misma gente nos dice: uy mirá en este lado de acá, se inunda la alcantarilla o el río se sale, por ejemplo, para un diseño de un puente es muy importante en ese aporte, que los vecinos aledaños al puente nos digan mirá no, este puente la vez pasada se salió y el agua llegó por aquí. Entonces uno va teniendo una noción por dónde anda el asunto” (Campos, comunicación personal, 06 de julio de 2018)

Es aquí donde la visión técnica pareciera tener más claro el panorama de participación de las y los sujetos, que la visión política, pues se valoran estos saberes y las trayectorias de las personas que habitan en este cantón y donde se desarrolla lo cotidiano, se valora entonces la participación como un escalón de poder ciudadano y colaboración, según lo expresado por Herrera, citado en el apartado teórico.

Además, se percibe que a través de la participación se generará el vínculo:

“yo creo que una de las partes fundamentales y claves es la gente, en lo que es gestión vial. Y que eso no se hace de un día para otro (...) una de las acciones es estar yendo, estar insistiendo, porque si usted no hace eso ya está fallando, porque usted puede hacer eso y poner en Facebook, el Facebook es bueno y malo, porque hay una persona detrás de una computadora, te tira y diay, no se sabe que es lo que está pagando. Entonces si hay un acercamiento más con ellos ahí encuentra más información, y eso es clave, estar yendo a las comunidades y darles capacitación. Mirá, el inventario de necesidades lo hacemos así, en el próximo inventario de necesidades nos gustaría que estén con nosotros en conjunto, y eso lo hace más como (...) como que atraen ese proyecto y los hace a ellos y no es como que la muni sola lo va a hacer.” (Campos, comunicación personal, 06 de julio de 2018)

Desde la visión técnica se destaca como a través de la insistencia y la apertura de espacios se logra ese vínculo, y no solamente tomando en cuenta las redes sociales, sino también el acercamiento de carácter personal visibilizando los esfuerzos de los distintos departamentos en lo que a gestión vial respecta. Además, se agrega:

“Nosotros hemos tenido participación, pero creo que es muy importante definir metodologías específicas. Para eso hay bibliografía que nos puede ayudar, a veces los brainstorming son buenos, en ciertos puntos, para otras dinámicas específicas siempre es buena la sistematización de todos los

talleres y que eso quede público. Esta sistematización, lleva digamos hojas de asistencia firmadas de quienes representan, lo que pasa es que vea: ¡Ahí es donde nos quedamos! y de ahí para la comunidad (...) ¿Qué pasa?, porque nosotras, esa información como Estado y como institución la puedo adoptar para tomar decisiones, pero ¿Qué pasa en la comunidad? o sea ¿Quién es la persona encargada de trasladar en sus resultados de esa participación a las comunidades? ¿A través de cómo? Y eso ¿Cómo se financia? porque eso tiene un costo un impacto. O sea, ya no es: voy a pagar la maquinaria, cómo financio yo, como representante de esas tres comunidades es ir a visitar los barrios, con una metodología específica, ¿Hacia dónde vamos?, ¿Quién se opone por oponerse políticamente?, ¿Quién está de acuerdo por un interés particular?, todos esos mapeos territoriales hay que hacerlos porque, son las dinámicas sociales ordinarias.” (Castillo, comunicación personal, 30 de julio de 2018)

Lo anterior, apela a la apertura y transparencia en participación, tomando en cuenta todos los elementos administrativos de la gestión municipal, en la cual se necesita el aporte de las personas miembros de las comunidades y no solo de la institucionalidad y más que la participación por cumplir el requisito, es una participación organizada, estructurada y con metodologías específicas que incluyan procesos participativos en el compartir los resultados de lo brindado por las comunidades.

Es acá donde se puede destacar lo señalado en lo teórico por Allen Monge, quien indica se debe brindar mayor visibilización a las Unidades Técnicas, pues son estas las que se encuentran en contacto constante con las comunidades debido a las labores que les atañe y esto permite validar el saber y las necesidades comunitarias. (Allen, 2009)

La comunicación y la apertura e información de la institución a las comunidades promueve la resolución de conflictos, e incluso promueve la participación y la coordinación de proyectos, en donde se destaca la importancia de la difusión de información de boca en boca por representantes, así como la importancia de que las personas representantes de las comunidades realicen su trabajo de difusión adecuadamente.

Adicionalmente, la participación y la comunicación va creando credibilidad de la institución en poblaciones, principalmente las más vulnerabilizadas y abandonadas, al punto de crear un vínculo con el otro, sin embargo, se indica que actualmente, la información no llega a las personas que realizan los reclamos, por lo tanto, la fluidez de la información es importante para que llegue a la población meta: vecinos y vecinas disconformes con algún asunto

relacionado a la gestión del espacio público de movilidad humana.

Otro elemento importante que narran los ingenieros sobre la participación es la representatividad de la participación, según indican saber quiénes y cómo representan y participan es importante:

“realmente hay que diseñar una metodología inclusiva, verdad y abierta que les permite a las personas acceder a su información, pero también hay que tener muy claro quiénes son los que van a representar a quién y esas personas representantes que tienen una responsabilidad, y hay que darle una responsabilidad a ese representante” (Campos, comunicación personal, 06 de julio de 2018)

Estos elementos forman parte de las dimensiones de análisis expuestas en el apartado teórico, lo cual evidencia la necesidad de establecer el tipo de participación ¿Quiénes? y ¿Desde dónde? Las motivaciones para participar, el tipo de participación, así como las acciones que aportan desde la toma de decisiones políticas.

Por lo anterior, según las personas entrevistadas se debe tomar en cuenta el papel de quienes representan no es pasivo, sino que debe ser activo sabiendo que no es solo de absorción de información, sino también de participación en el marco de las responsabilidades de esa representatividad.

En cuanto a los vacíos que se perciben desde la vivencia de las y los sujetos sociales vinculados al desarrollo técnico ingenieril de la gestión vial, estos se visualizan al referirse a las carencias y los elementos que afectan que las personas también tengan una participación directa en la toma de decisiones. Se indican ciertos elementos que debilitan esta participación tales como: pocos gestores urbanos en las instituciones encargadas de gestión del espacio público de movilidad humana, así como en las comunidades, la falta de coordinación entre lo local y lo nacional, lo cual imposibilita una gestión adecuada y coordinada entre gobiernos locales, problemas de comunicación a lo interno y externo de las instituciones y entre las organizaciones sociales, la práctica de parte de las personas en delegar al gobierno local las gestiones correspondientes a aspectos comunitarios, entre otros.

A la luz de la perspectiva teórica y los antecedentes expuestos, se puede visualizar como estos vacíos se repiten no solo a nivel nacional sino latinoamericano, en donde la falta de

coordinación y de apertura de espacios, imposibilitan una adecuada del espacio público de movilidad humana, con articulación de todos los sectores involucrados y por lo que las instituciones encargadas, se enfocan casi siempre en el contexto material y de infraestructura.

Desde la visión las personas profesionales entrevistadas, se considera el territorio como un elemento que forma parte de la calidad de vida de las personas de una comunidad, no solo para las actividades de carácter cotidiano y económico, sino para los asuntos de índole estética lo que desemboca en una mejora no solo del sentido de pertenencia, sino en el desarrollo local y económico, lo cual corresponde también a las formas

Parte de los elementos tomados en cuenta a la hora de realizar los procesos participativos del presente proyecto, fueron los sentimientos hacia la comunidad, además de ser un elemento a tomar en cuenta estos surgieron casi instantáneamente por parte de las personas participantes antes de mencionarlos. Seguidamente, se muestra un cuadro con los sentimientos que se mencionaron y su razonamiento:

Cuadro 8. *Sentimientos de las y los sujetos sociales hacia la gestión vial desde la perspectiva técnica.*

Sentimientos	Razonamiento
Reconocimiento	Desde que inició la municipalidad las labores de gestión en infraestructura mediante redes sociales se han expuesto comentarios y gestos de aprobación ante los trabajos realizados, el agrado del espacio y la estética de este.
Separación y exclusión voluntaria	Se da por el uso de los vehículos y el evitar el uso de espacios públicos que se consideran poco seguros, las personas priorizan el uso de los vehículos antes que el uso del espacio, lo que genera sentimientos de independencia y de no pertenencia, demostrada en el uso de los vehículos y de lugares para habitar de carácter privado (condominios)
Indiferencia	Existe una falta de entendimiento de los problemas de gestión vial
Frustración	A falta de organización para solucionar y solventar necesidades desde la colaboración comunitaria

Impotencia	Ante la falta de coordinación y gestión institucional para colaborar en las mejoras de la infraestructura vial.
Esperanza	Ante ciudadanos y grupos organizados que tratan de aportar a las ciudades, a los espacios y a la gestión vial, no solo de Goicoechea sino de San José como una forma de contrarrestar la apatía.

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas realizadas

Berroeta (2015), señala la parte emocional y psico ambiental con el lugar de pertenencia de las personas, la vinculación no solamente está ligada a la temporalidad de pertenencia al lugar, sino a la vinculación con sus pares o en procesos comunitarios, de acuerdo con las personas entrevistadas, los sentimientos negativos a falta de una cogestión comunidad-municipalidad son apelados mediante el sentimiento de esperanza de los grupos organizados y no organizados que trabajan en pro de sus comunidades, venciendo la apatía que esto genera.

La visión técnica en general se mueve entre las preocupaciones, el sentido de realidad y la esperanza, hay un entendimiento real de los problemas de gestión vial y las necesidades de transición hacia la movilidad humana, pero también un conocimiento del reto que esto implica no solo a nivel técnico ingenieril, sino político y social, sin embargo, hay una percepción generalizada de esperanza y de mejora a mediano plazo, siempre y cuando exista esa vinculación y la participación de las y los sujetos sociales en los procesos.

6.4 Visión técnico-social

Se procedió a recopilar las principales impresiones de los distintos profesionales en el área de promoción social de las Unidades Técnicas de Gestión Vial de varias municipalidades del país, en relación con el tema de participación. Se envió un cuestionario vía Google Forms® a aproximadamente 20 municipios del país, de los cuales se recibieron 11 respuestas de varias municipalidades del país, de la provincia de San José las municipalidades de Montes de Oca y Moravia, de la Provincia de Alajuela la municipalidad de Atenas, de la Provincia de Heredia las municipalidades del cantón central de Heredia, de Santo Domingo y de Sarapiquí, en la provincia de Cartago la municipalidad de Paraíso, de la provincia de Puntarenas la municipalidad de Corredores y de Esparza, por último, de la Provincia de Limón la

municipalidad de Guácimo.

Figura 28. Mapa de ubicación espacial de actores institucionales relacionados a la promoción social que contestaron cuestionario.



Fuente: elaboración propia con mapa de <https://guiacostarica.com/atlas-cantonal-costa-rica>

Dentro de las actividades que según los profesionales consultados gestionan el derecho ciudadano de participación en los municipios se encuentran: talleres con Asociaciones de Desarrollo, integración de necesidades y capacidades, educación vial y ferias del tema educativo, consultas socioambientales de ley, reuniones con distintos grupos, actividades artísticas: murales, programas de radio, información a través de páginas web, Facebook, audiencias en sesiones de la Junta Vial Cantonal, propuestas de proyectos por parte de miembros de las comunidades, inspecciones comunitarias, conformación de comités, acompañamiento a grupos organizados, coordinación interinstitucional y capacitaciones a líderes en distintos temas.

De acuerdo a lo expresado por los profesionales de distintas municipalidades, se puede apreciar que ciertos procesos que se consideran participativos son en una sola vía: de la institución hacia las comunidades, en este sentido se encuentran: los talleres, cursos de educación vial y las inspecciones, sin embargo, otros procesos son de carácter formativo como las capacitaciones, radio, talleres y ferias.

Procesos desde las comunidades hacia las distintas municipalidades se mencionan: audiencias, consultas y propuestas de proyectos. Y en actividades con intercambio en ambas vías se mencionan: coordinaciones entre instituciones, conformación de comités, reuniones, integración de necesidades y redes sociales.

Generalmente, tanto en consultas con los profesionales del área, así como autoridades políticas, se considera que las comunidades no se encuentran en capacidad de aportar a las propuestas municipales, siendo el contacto comunal de una sola vía: de la municipalidad hacia las comunidades a través de procesos informativos o de rendición de cuentas sin que medie en el proceso un intercambio de propuestas, aprobación, monitoreo, entre otros. Lo que limita a las comunidades a ser un receptor de procesos y no un partícipe en el pleno sentido del concepto y en el intercambio de saberes y pareceres.

La mayoría de los profesionales consultados concuerdan que la apertura de espacios colaborativos implica integración entre las comunidades y la municipalidad dado que permite intercambios de experiencias y necesidades comunitarias, así como el éxito de los proyectos para que respondan a las necesidades comunitarias.

Asimismo, consideran que espacios de intercambios permiten que las comunidades mejoren la imagen que se tienen de las municipalidades como: ineficientes, lentas, torpes, entre otros, así como el empoderamiento de los miembros de las comunidades en la toma de decisiones.

En la misma línea, se considera que la apertura de espacios colaborativos es un mecanismo de trabajo conjunto en el desarrollo comunal maximizando recursos, siendo las comunidades parte de las gestiones y convirtiéndose en “dueña” e integrándose a las soluciones, así como la garantía de un seguimiento a los proyectos de parte de las personas interesadas.

De acuerdo con una persona funcionaria de una de las municipalidades consultadas, indica que *“Los conocimientos locales son el parámetro inicial para realizar proyectos de gestión vial integrados, donde dicho conocimiento es la base para la implementación técnica de soluciones a las distintas situaciones que deben implementarse en los proyectos viales”* (Moya, s.f. Google forms, 2018)

En este sentido se considera que corresponde a la municipalidad gestionar los mecanismos de participación de forma tal que la participación sea un proceso en ambas vías, motivado principalmente por la institución, y con un compromiso también de los mismos sujetos a fin de que esta participación sea inclusiva y diversa en cuanto a género y grupos etarios.

Para incluir a los distintos grupos etarios se apela a las necesidades de que las municipalidades realicen encuentros generacionales, que permitan a los distintos grupos de edad compartir en actividades comunitarias, de igual forma se apela a la utilización de los medios de comunicación propios de cada lugar, que incluya métodos tradicionales de convocatoria como el volanteo escrito, las visitas puerta a puerta y las comunicaciones de boca en boca, así como las comunicaciones directa con los líderes comunales.

En cuanto a los métodos de integración, se mencionan la integración de distintas comisiones comunitarias en las que medie la participación de las personas profesionales en promoción social y comunicación que permitan crear agendas de trabajo conjunto en las cuales se agenden y se les brinde seguimiento a los proyectos.

Otro elemento de inclusión que destaca es la generación de planes de participación ciudadana, así como los levantamientos de características sociales y de condiciones de las personas que habitan en una comunidad con lo que según se indica se permite conocer las necesidades específicas, apelando también a procesos de capacitación y educativos desde la municipalidad hacia las comunidades para entender el funcionamiento de la institución.

En el mismo sentido, se relaciona una adecuada participación con procesos informativos adecuados, que incluyan además de los procesos tradicionales de convocatoria y participación el uso de nuevas tecnologías mediante redes sociales todo en conjunto con los procesos educativos y de capacitación, de igual forma el establecimiento de roles es otro elemento a tomar

en cuenta para los trabajos en conjunto de las comunidades y la municipalidad.

En este sentido, la visión técnico-social de las personas entrevistadas coincide plenamente con la visión técnica de la Municipalidad de Goicoechea, se les da una valoración positiva y de aporte a los procesos que incorporen la participación comunitaria, en conjunto con procesos educativos y de capacitación, cuyo fin tenga esa vinculación comunidades – municipalidad.

Como se mencionó en los antecedentes, este proceso participativo es importante tenerlo claro desde el marco normativo que rige esos principios de participación, para que sea un proceso participativo ordenado, estructurado, integrador y equitativo que enriquezca este proceso.

Al consultar sobre los vacíos en los procesos de acción y participación comunitaria en gestión del espacio público de movilidad humana, las personas profesionales consultadas indicaron que se carece de adecuados diagnósticos para potenciar procesos y proyectos comunitarios conjuntos, que respondan a las necesidades de los sujetos sociales, esto a falta de inventarios comunitarios que permitan comprender las realidades con las que se trabaja, además de la falta de conocimientos de los liderazgos y las personas que conforman los grupos organizados y no formales.

Además de lo anterior, se menciona también que poca sensibilización en cuanto al tema de personas con discapacidad y la accesibilidad, así como el tema de poblaciones vulnerabilizadas y vulnerables por parte de las municipalidades.

En este sentido, el fortalecimiento y la integración en los procesos de representatividad por género, etario y condición, es indispensable. De acuerdo con las dimensiones de análisis teóricas, la subdimensión de los derechos humanos implica la inclusión en donde haya una participación equitativa, mecanismos de inclusión y visibilidad, así como una participación activa y libre.

Por otro lado, se mencionó que parte de los vacíos de acción en procesos de gestión del espacio público de movilidad humana han sido proyectos que se plantean por parte de las comunidades fuera de los alcances presupuestarios y lejos de los planes ya establecidos por la misma municipalidad, y el desencanto producto de promesas incumplidas por parte de los

gobiernos locales a falta de compromisos con las comunidades.

Asimismo, se indicó que actualmente se contemplan proyectos con nula participación de parte de las comunidades, lo que desemboca en desconocimientos de estas y desencantos por procesos y proyectos de los cuales no ha habido aportes u opiniones al respecto por lo que muchas veces esos proyectos no responden a las necesidades y los criterios son demasiado técnicos para responder a estas.

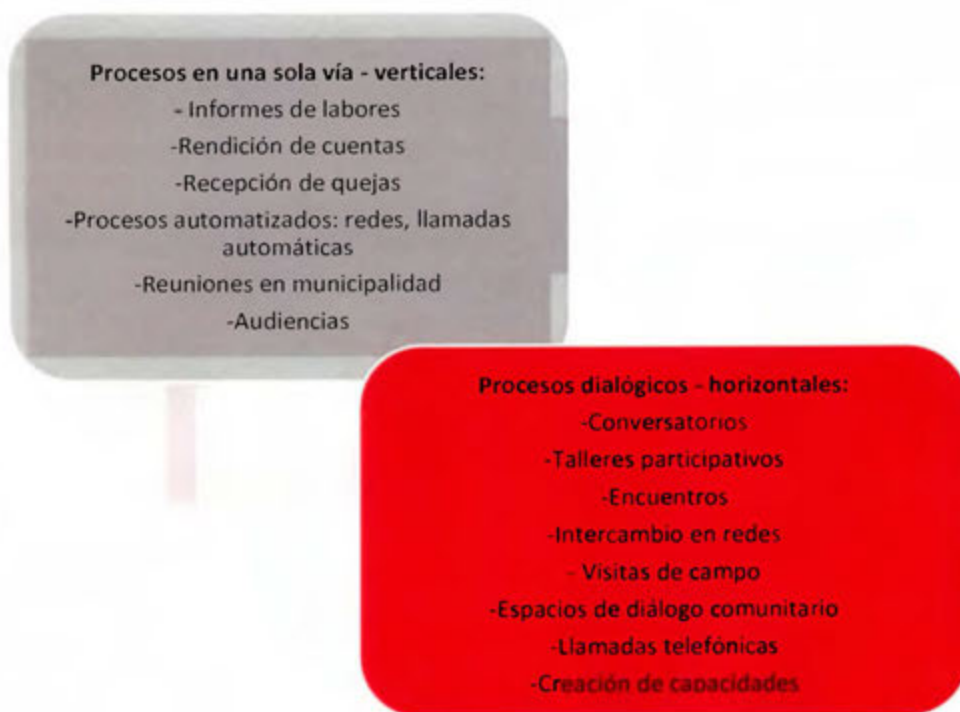
En cuanto a la participación comunitaria en materia de gestión del espacio público de movilidad humana y de acuerdo con las personas consultadas, es reciente que se tome en cuenta los criterios sociales o comunitarios en la ejecución de obras técnicas e ingenieriles, además se carecen de procesos adecuados para incorporar a las comunidades en la propuesta, diseño, ejecución y monitoreo de las obras viales.

La participación se visualiza meramente como un receptor de informes o de cuentas por parte del gobierno local, se debilitan los departamentos de promoción social de las municipalidades para labores más técnicas en donde se realizan obras para las comunidades, pero sin haber tenido en cuenta a estas en el planeamiento.

En este mismo sentido, se apela a una adecuada transformación de las reuniones informativas a sesiones de trabajos de campo y posterior procesos de fortalecimiento de capacidades en materia de funcionamiento municipal para el logro del trabajos conjuntos.

Actualmente la visión de las municipalidades consultadas es la misma: la participación se limita a procesos informativos, audiencias, recepción de reclamos, quejas, intercambios en redes sociales, entre otros, pero de una sola vía.

Figura 29. Transformación de reuniones informativas a procesos de intercambio.



Fuente: Elaboración propia a partir de la visión técnico-social.

Asimismo, el uso que la población le da al espacio se limita al uso de vehículos y de tránsito limitado, que no contempla el aprovechamiento máximo del espacio público de las y los sujetos, así como el ejercicio del derecho de participación para el diseño de este, mediado en su mayoría por intereses políticos o partidarios en cuanto a su uso y distribución.

Para lograr esto de acuerdo con la consulta realizada, se consideró que los espacios deben construirse tanto en lo teórico como lo práctico en conjunto con las comunidades, en espacios pensados para las personas en su diversidad, limitando la extensión del flujo vehicular y adaptándolo a las necesidades comunitarias, sean estas de carácter rural o urbano.

A nivel teórico, el enfoque de derechos aboga por una participación activa, libre, horizontal y dialógica, trascendiendo del libre ejercicio del poder a una relación más horizontal en la cual, las partes puedan incorporar -según el marco normativo- sus aportes. Esta transición busca que los grupos de población que son objeto de una mayor marginación, exclusión y discriminación puedan ejercer sus aportes y sus voces, a fin de garantizar que las intervenciones puedan hacerse una realidad.

6.5 Visión comunal

Para conocer la visión de las y los sujetos comunales se realizó una convocatoria abierta a través de distintos medios: base de datos de la municipalidad, llamadas telefónicas, redes sociales y carteles en comercios de los distintos distritos, lo que permitió la participación abierta de los vecinos y vecinas de cada uno de los cantones de Goicoechea.

En una primera actividad en cada uno de los talleres realizados se les brindó a las y los participantes una imagen con distintos niveles del 1 al 6, en los cuales debían posicionar distintas imágenes de automotores, personas e imágenes de zonas verdes, árboles entre otros. El nivel más alto significaba la prioridad del elemento y en el nivel más bajo la última prioridad del elemento.

A lo largo de los talleres realizados en los distritos de Goicoechea, se pudo confirmar que hubo una uniformidad en la forma en que se percibe la pirámide de la vialidad en la práctica con base en la teoría.

Figura 30. Ideal de pirámide de la vialidad desarrollada por el distrito de Calle Blancos.



Fuente: elaboración de los participantes del taller comunal del distrito de Calle Blancos.

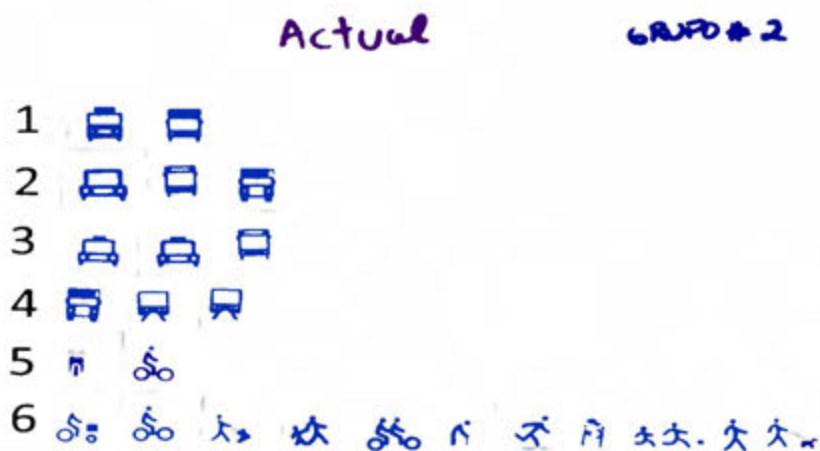
En términos generales se puede apreciar cómo se percibió que actualmente se funciona más desde las necesidades comerciales y desde los vehículos que desde la función de las otras necesidades de circulación, o desde el sujeto y sus necesidades como peatones.

Acá en la visión comunal se refleja lo expresado por la Ley N° 9660 “Movilidad y seguridad ciclística”, en la cual se apela a una movilidad segura, sostenible, la cual establece como prioridad el uso de espacios públicos, jerarquizando a los peatones y dejando como última prioridad otros medios de transporte como el privado.

Otro elemento destacado en los talleres es el tema “educación vial”, en cuanto a la conducción en las calles y la peatonalización y como se aprecia el resultado en la gran cantidad de accidentes que se tiene en el país. Asimismo, se menciona la necesidad de una conciencia de una responsabilidad de todos en las calles y de un uso del espacio de movilidad humana en el cual se prioricen los peatones. Se generaliza el sentimiento de tener que “capearse” a los automotores para poder resguardar la vida, aunque las señales viales indiquen que es el turno de las personas.

De los seis niveles de la pirámide, en el primer nivel se percibió la pirámide de la vialidad que se vive y se siente por parte de los sujetos participantes en el taller se consideró que la prioridad la tienen vehículos de automotor y pesados.

Figura 31. Pirámide de la vialidad desarrollada por el distrito de Ípis, como es ahora.



Fuente: elaboración de los participantes del taller comunal del distrito de Ípis.

Las personas participantes de los talleres percibían en el máximo de la pirámide -nivel 1- los automotores en el uso máximo del espacio público de movilidad humana, y tomando incluso terreno que corresponde a las y los peatones.

En el mismo sentir ubicaron en el último nivel de la pirámide a las personas, incluyendo a las personas con discapacidad, niños, niñas, bebés, personas adultas mayores y adultos en general. Este sentir se repitió a lo largo de los talleres en todo el cantón.

Lo anterior es una clara indicación de la uniformidad del sentir en cuanto a la prioridad del espacio público de movilidad humana, en el cual prima la necesidad de movimiento a través de automotores y vehículos privados; estos no priorizan el espacio y lo que en teoría debería ir en el primer nivel, esto es: seres humanos y pequeños vehículos en movimiento como bicicletas, no se vive en la cotidianidad, en este caso del cantón.

Hay una disconformidad general achacada a la cultura vial del país y a la carencia de una correcta señalización vial, así como a la falta de inversiones en infraestructura, lo que ocasiona según los vecinos y vecinas que los vehículos procedan a realizar pericias que salvaguardan el estado material del vehículo sin priorizar las vidas humanas.

Es aquí que cobra sentido el concepto cultura que explica Giménez (2004), un concepto que se relaciona al espacio, como una pauta de significados, constituye una dimensión fundamental del territorio, porque la apropiación del espacio no tiene sólo un carácter instrumental, sino también simbólico expresivo, esto se marca en la visión de “espacio soñado” versus “espacio real”, en el cual las pirámides se encuentran totalmente opuestas y su concepción real en gran medida es considerada cultural a falta de “educación vial”.

Esto coincide con lo expresado por (Castillo, 2018):

“Siempre en espacio público tiene el espíritu y el concepto de ir primario al peatón como eje fundamental de la movilidad; de ver ligado totalmente a los otros medios que son la pirámide de movilidad, los medios no motorizados y en transporte público nosotros. Justo dentro de los planteamientos para la reestructuración del sistema de transporte público, es un nodo de intercambio en donde nos bajamos de un bus y nos subimos a otro; lo estamos planteando en espacios públicos, ya sean parques, ya sean plazas, -porque por excelencia es un lugar donde se integran las personas- o sea, eso hace

que el espacio sea seguro, porque tiene un nivel de habitabilidad mucho más dilatado no es como espacio comercial: qué tiene de 6 a 6 y a las 6 de la tarde la acera de esa espacio comercial es inseguro porque ya no se transita porque hay menos iluminación. En cambio, los espacios públicos son un lugar donde permite que haya tránsito constante de personas lo cual hace que el espacio sea mucho más seguro.” (Castillo, comunicación personal, 30 de julio de 2018)

Esto corresponde a lo expresado por las y los sujetos: la seguridad en función del espacio público, por ende, se liga el concepto de espacio público al concepto de un lugar habitable, seguro, accesible, en el cual se puede desarrollar lo cotidiano y apropiarse de él.

Como parte de la dinámica se consultó a las personas participantes: ¿Qué sentimientos le genera el espacio público en el cual se desarrolla la vida cotidiana?, luego de expresar el sentimiento se debía justificar la razón de este.

En este tipo de análisis y estudios, se considera importante tomar en cuenta los sentimientos de las personas participantes, dado que como parte de la participación los sentidos de pertenencia y vinculación comunitaria forman parte de la dinámica de integración para el movimiento de grupos y acciones del espacio del cual forman parte. Para el proyecto era importante conocer los sentimientos de los sujetos del cantón a fin de poder analizar las causas y efectos que lleva la indiferencia o la vinculación y apego a las comunidades.

En consulta en los distintos cantones se mostraron distintos sentimientos que van de lo positivo a lo negativo como se puede apreciar en el cuadro N° 9.

Cuadro 9. *Sentimientos generados en el espacio público en el que se desarrolla lo cotidiano.*

Sentimientos negativos	Razonamiento	Sentimientos positivos	Razonamiento
Desilusión	Lo anterior se expresó según los sujetos por la	Amor	Estos sentimientos se basaron en el apego, la constancia y la vinculación con el espacio cotidiano, expresiones como “desde pequeño vivo acá”, “vale la pena porque ahí es donde vivimos” entre otras, son expresiones que denotaron vinculación hacia la comunidad, que desembocaron en deseos de continuar trabajando en pro de las mejoras de la comunidad y la gestión vial.
Necesidad	falta de consideración de	Felicidad	
Impotencia	otras personas que tienen	Apego	
Enojo	el poder del vehículo en el	Cariño	
Frustración	espacio público. Se apela a	Dedicación	
Desamor	que entre mayor	Solidaridad	
Decepción	vulnerabilidad mayor	Esperanza	
Envidia	indiferencia, priorizando	Tranquilidad	
Tristeza	los fines comerciales.	Serenidad	
	En segundo plano se abogó a la falta de educación vial y actitudinal como la disciplina y los valores, así como la consideración al otro.	Seguridad	
		Satisfacción	
		Optimismo	
		Agradecimiento	
		Paciencia	
		Alegría	
		Felicidad	

Fuente: elaboración propia a partir de los talleres distritales realizados.

El elemento que llamó la atención dentro de los resultados de esta actividad en el taller es la apelación en su mayoría a los sentimientos positivos, ligados a la vinculación comunitaria de estos al espacio en el que se habita, dentro de lo que menciona Herrera (2017), la participación en el espectro del “poder” ciudadano y de participación, no es solamente un “usuario”, es la persona que habita en ese espacio y ejerce su participación, con motivaciones centrados en los valores colectivos e individuales ligados a una relación emocional con ese espacio, según (Berroeta et al., 2015).

En otro de los ejercicios con las y los sujetos sociales se consultó sobre cuál sería el ideal de pirámide comunitaria que debería desarrollarse en cantón de Goicoechea. En esta actividad la mayoría presentó el ideal de comunidad que elimina dos de los seis niveles dejando al espacio compuesto de la siguiente forma: en el nivel uno las personas (todas, con movilidad limitada, peatones y niñez, etc.) incluyendo espacios verdes, sillas, espacios recreativos, plantas, árboles y los elementos que permiten movilidad y uso del espacio público. En el nivel dos las personas que tienen cargas, patinetas, perros, bicicletas con cargas, niños jugando. En el nivel tres carros pequeños, motocicletas, bicicletas y, por último, en el nivel cuatro los autobuses, camiones, carros, carga pesada y todo automotor de gran envergadura.

Existe un sentimiento generalizado a lo largo de los distritos de priorizar a los peatones y en especial a los peatones en condición de vulnerabilidad, y dejar como última prioridad limitando el acceso a espacios residenciales a los camiones. Se destacó que a mayor sentimiento positivo se desarrolla una voluntad y necesidad por lograr que el espacio se mantenga accesible para las personas, logrando que haya compromisos y mayor voluntad de que el espacio se mantenga agradable.

Se valora acá lo establecido por la pirámide de jerarquía de la movilidad humana no motorizada, según lo indicado por García (2016) en cuanto al aspecto de la movilidad y de la jerarquía de esta depende también de cómo el sujeto estructura su espacio, incluso la percepción de este. La percepción actual real se asocia a estos sentimientos negativos y va transformándose según se perciba un cambio hacia una “cultura educativa vial”.

Otro elemento destacable en los talleres es la necesidad de procesos de capacitaciones y educación, generados desde la municipalidad y hacia las comunidades, de forma que estos

procesos sean reproductivos entre los distintos liderazgos comunitarios.

Entre los temas que se destacan como de importancia para la mejora en el tema de gestión vial se destacan: liderazgo comunitario con temáticas como comunicación asertiva, motivación comunitaria, entre otros), gestiones municipales y entre los puntos más relevantes indican procedimientos cómo presentar quejas, cómo exigir derechos, cómo realizar trámites para las comunidades, cómo solicitar obras de infraestructura, de cómo informar y cómo corregir obras, entre otros. Talleres de desarrollo comunitario y personal, las sanciones por incumplimientos, capacitaciones sobre los temas de gestión vial municipal para gestionar soluciones, formación de programas de talleres comunales para concientizar a los vecinos, cómo llevar a cabo proyectos comunales con criterios de la Unidad Técnica de Gestión Vial.

Como parte de estos elementos de capacitación y educativos, se destacaron distintas necesidades tales como accesibilidad, rampas, puentes, construcción de espacios específicos para deportes y recreación, señalización de calles, reductores y luces, mejorar el estado actual de aceras y alcantarillas. Las aceras están bien y las alcantarillas cerradas, residuos sólidos, mejora horarios de atención del municipio de forma tal que sean accesibles y distintos a los horarios de trabajo, apertura de espacios para expresar necesidades, generar ideas, establecer alianzas, entre otros, acercamientos de la municipalidad a las comunidades.

Las personas participantes consideraron que el fortalecimiento de capacidades en estos temas, les permite conocimientos más generalizado sobre el funcionamiento de la municipalidad y el rango de acceso a las distintas tomas de decisiones, acá se destacó lo que señala el marco teórico en cuanto a la “apropiación del espacio”, pues se manifiestan desde las necesidades de “saber cómo presentar una queja” hasta “plantear proyectos” acordes a los procesos de la Unidad Técnica de la municipalidad.

Esta demanda por generación de capacidades permite esa apropiación del espacio sino una participación también con el círculo social con el que se participa, logrando relaciones con ese espacio y con los sujetos con los que se lleva a cabo una relación social de convivencia.

En el análisis del balance de los temas para las mejoras de la gestión del espacio de movilidad humana y las necesidades de capacitaciones, espacios y acercamientos, junto con las

necesidades comunitarias se pudo apreciar estrechas relaciones entre la comunicación, la accesibilidad, la apertura, la escucha y el trabajo conjunto con la vinculación comunitaria.

Las y los sujetos participantes destacan que el motivante para esta vinculación comunitaria y de asociación junto con la generación de sentimientos positivos, está íntimamente relacionada con la apertura que el gobierno local y las autoridades pertinentes tengan hacia los que tienen menor rango de poder o acceso a la comunicación.

Esto está ligado dentro de las categorías de análisis expuestas en el apartado teórico, las dimensiones y subdimensiones, la vinculación con este espacio incluye lo moral, lo teórico y lo emocional, que generan ese vínculo a través de esos procesos de inclusión y empoderamiento.

Por otro lado, espacios con más acceso a las distintas necesidades de las y los sujetos está vinculado a una percepción más positiva del espacio en el que se desarrolla lo cotidiano y del nivel de participación; se tiende a asociar el nivel de participación con el no ejercicio de los derechos (de participación, de salud, de acceso, derecho a solicitar, a reclamar a las autoridades competentes, entre otros).

El acceso y la democratización de la información parecen ser los elementos claves en el involucramiento comunitario, no solo para la gestión del espacio de movilidad humana, sino para el ejercicio de los derechos de los sujetos. No solo la información a través de las redes sociales o plataformas tecnológicas, sino procesos informativos que sean tradicionales que permitan a todas las personas sin distinción de género, edad o estrato social acceder la información y gestionar solicitudes, propuestas, reclamos y proyectos, entre otros.

En esta misma línea las personas participantes proponen crear espacios de “auditoría social” en proyectos comunitarios de gestión del espacio público vial desarrollados desde el gobierno local, lo cual permitiría la rendición de cuentas, el planeamiento, ejecución, seguimiento y monitoreo de los proyectos.

Este planteamiento de las y los sujetos participantes y vinculados incluso a una auditoría, se encuentra en la misma línea del planteamiento teórico del enfoque de derechos humanos y al sujeto de derechos como aquel participante, activo, vinculado, lejano a ser el “usuario” como se le ve en la institucionalidad.

En cuanto a las motivaciones para ejercer los derechos de participación se razonan en función de actividades que permitan el acercamiento al otro, al sujeto o actor que “no conozco” pero que a través de distintas actividades permitan el conocimiento y la relación con otros sujetos con sus mismas necesidades comunitarias y de gestión vial.

Se mencionaron actividades de convivencia tales como: talleres, capacitaciones, encuentros, días familiares, actividades lúdicas y recreativas, entre otras. Sin embargo, estos procesos deben ser gestionados a largo plazo y cuidadosamente planificados, no ser pasajeros, ni fortuitos, sino bajo un proceso de planificación.

Se plantearon propuestas para el escenario ideal de la gestión vial en el gobierno local: una Unidad Técnica inclusiva: que participen todas y todos los sujetos que sean tomados en cuenta en decisiones, que involucren visitas, de puertas abiertas: acceso democrático, se desea comunicación sobre los procesos de infraestructura en los barrios y boletines informativos. Por último, se apela a las visitas del gobierno local hacia las comunidades y de la Unidad Técnica de Gestión Vial, pues se tiene la percepción de que de esta forma se sabe que existe un proceso de gestión y a partir de ese encuentro es que se sabe qué tipo de gestión vial se realiza.

Como parte del uso del espacio se abogó también por un acceso al espacio público y una participación en la movilidad humana con enfoque de género, en la cual se discuta cómo se usan estos espacios y la seguridad que implican estos espacios dependiendo de quienes los transitan: hombres o mujeres y por ende el sentido de pertenencia, seguridad y uso que cada uno. Asimismo se menciona la importancia de abarcar necesidades y la priorización al uso según las necesidades de la población: adultos mayores, mujeres, madres, padres, y niñez, entre otros.

Para finalizar, es importante realizar un balance de las distintas visiones que permean el ejercicio de la gestión vial o de la movilidad humana, ya que permite tener una visión integradora, una perspectiva que permite contemplar las necesidades de todas y todos los sujetos sociales involucrados. La visión política e ingenieril coinciden en que tanto el espacio público como la apropiación de estos proveen una función para el disfrute, así como para la apropiación y se convierten en espacios de cohesión social.

La visión política concibió la participación dentro de lo que la normativa establece y dentro de las actividades de devolución de la municipalidad, mientras las comunidades que la visión ingenieril logró ver a las personas de como sujetos que ejercen el derecho de participación mediante el intercambio de saberes populares sobre una obra, una comunidad o una calle. Desde la visión de la política esto compete al profesional en ejercicio de la Unidad Técnica.

Por lo anterior ante los problemas y sentimientos que rodean la gestión del espacio de movilidad humana se brindan elementos que dan luz a cómo mejorar los procesos:

“Esto va más allá de su necesidad específica individual, hoy tenemos que pensar en colectivo, es la única forma que podamos salirnos de la complejidad de retos que tenemos en materia de cambio climático, de desigualdad, de pobreza, porque seguimos viendo los problemas de otro”
(Campos, comunicación personal, 06 de julio de 2018)

Como se puede apreciar, se han tomado en cuenta las visiones comunitarias, técnica-ingenieril, política y legal en cuanto al tema de la gestión del espacio público de movilidad humana, con una perspectiva participativa y el uso del espacio público, así como el derecho de participación de los sujetos.

Lo anterior es evidencia de cómo todas las visiones se centran en los siguientes elementos: el papel de cada sujeto en el tema de gestión del espacio de movilidad humana, la participación: comunitaria y política, el papel de la comunidad: como receptor, participación mínima, el papel del gobierno local: ejecutor, planeamiento, generador de metodologías, por último, la fluidez de información para una participación activa.

En cuanto al elemento del papel de cada sujeto en materia de gestión del espacio público de movilidad humana, aunque se menciona la gran importancia que las y los sujetos sociales ejerzan su derecho de participación en las distintas etapas de los proyectos de gestión, no se da esta participación plena, y casi se violenta este derecho con conceptos erróneos sobre la población.

Lo anterior, se evidencia en la visión hacia la comunidad que tienen ciertas jerarquías municipales, pues mientras por un lado existe la visión de que no se encuentran capacidades en la población que brinden aportes a los planes municipales, por otro lado, las y los sujetos sociales

consultados consideran que las capacidades comunales y los grupos etarios no son tomados en cuenta, ni son tomadas en cuenta sus necesidades.

En relación con el tema de participación, se evidenció claramente como el concepto de participación se limita a un recibimiento pasivo de la información por parte de las y los sujetos, sin que medien intercambios de ideas o cuestionamientos de la ejecución de los procesos, sino una recepción una vez finalizados estos, incluso las actividades con las que se relaciona el concepto de participación son en una sola vía y casi de carácter magistral.

Como se ha señalado, la apatía se relaciona al desencanto político histórico del país, con compromisos y expectativas no cumplidas por parte de quienes ejercen el poder político y la toma de decisiones, a quienes al parecer tampoco conviene abrir estos espacios para los cuestionamientos y las evidencias de las acciones mal ejecutadas o los planteamientos de necesidades reales de forma tal que se centraliza el poder y las acciones en tema de gestión vial.

El gobierno local sigue en su función de gestor paternalista de acciones sin que medie esta participación mencionada, la cual deja por fuera ideas de sujetos sociales que tienen el derecho, la capacidad y los conocimientos para formar parte de estas acciones en materia de gestión vial. Existe una visión paternalista y adultocentrista en este tema, en el cual se ve a la población como aquella a la que hay que “educar” en materia de gestión del espacio público de movilidad humana para “que sepa cómo funciona” y no genere conceptos negativos, ni crítica ante el municipio.

Una vez más se señala por parte de las y los sujetos sociales que la carencia en la fluidez de información y los canales de información no son adecuados, asimismo desde la visión política parece que tampoco conviene que sean adecuados. Se percibe menos empoderamiento al tener menos información, e información no certera ni verdadera al no transmitirse por los canales adecuados, lo que genera la desinformación y el desinterés por parte de los sujetos.

Sin embargo, en esta misma línea es la municipalidad la que tampoco genera esos procesos, aunque la legalidad indique que debe hacerlo, estos procesos se encuentran en un punto muerto que debe ser retomado para cumplir con la normativa y que de acuerdo a las distintas visiones debe ser generado, gestionado, promovido y mantenido desde el gobierno

local.

Es en el proceso participativo realizado por este proyecto con las comunidades como se puede apreciar que las características que se exigen para los procesos participativos coinciden con el enfoque de derechos humanos que se plantea en el apartado teórico.

Se apela a la participación de “todos y todas”, a la participación de población objetos de una mayor marginación, exclusión y discriminación y que incorpora en definitivo un análisis de las normas de género, de las diferentes formas de discriminación y de los desequilibrios de poder, un poder que debe abrirse y delegarse también a la población.

Como se indicó en el apartado teórico, el propósito del enfoque de derechos es analizar desigualdades que se encuentran en el centro de los problemas de desarrollo, y corregir prácticas discriminatorias, así como el injusto reparto del poder que obstaculizan el progreso en materia de desarrollo. Para el cantón de Goicoechea y cada uno de sus distritos, este desarrollo local se encuentra potencializado en la medida que se abran estos espacios y se corrijan estas prácticas.

Capítulo VII.

Marco lógico como propuesta de construcción conjunta

Uno de los objetivos enmarcados en este proyecto de graduación se refiere a establecer una forma o un modelo por medio del cual las y los promotores sociales de las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal pudieran incorporar la participación de las y los sujetos sociales en los procesos de gestión vial y del espacio público de movilidad humana, esto para romper con el paradigma institucionalizado de la participación en una sola vía.

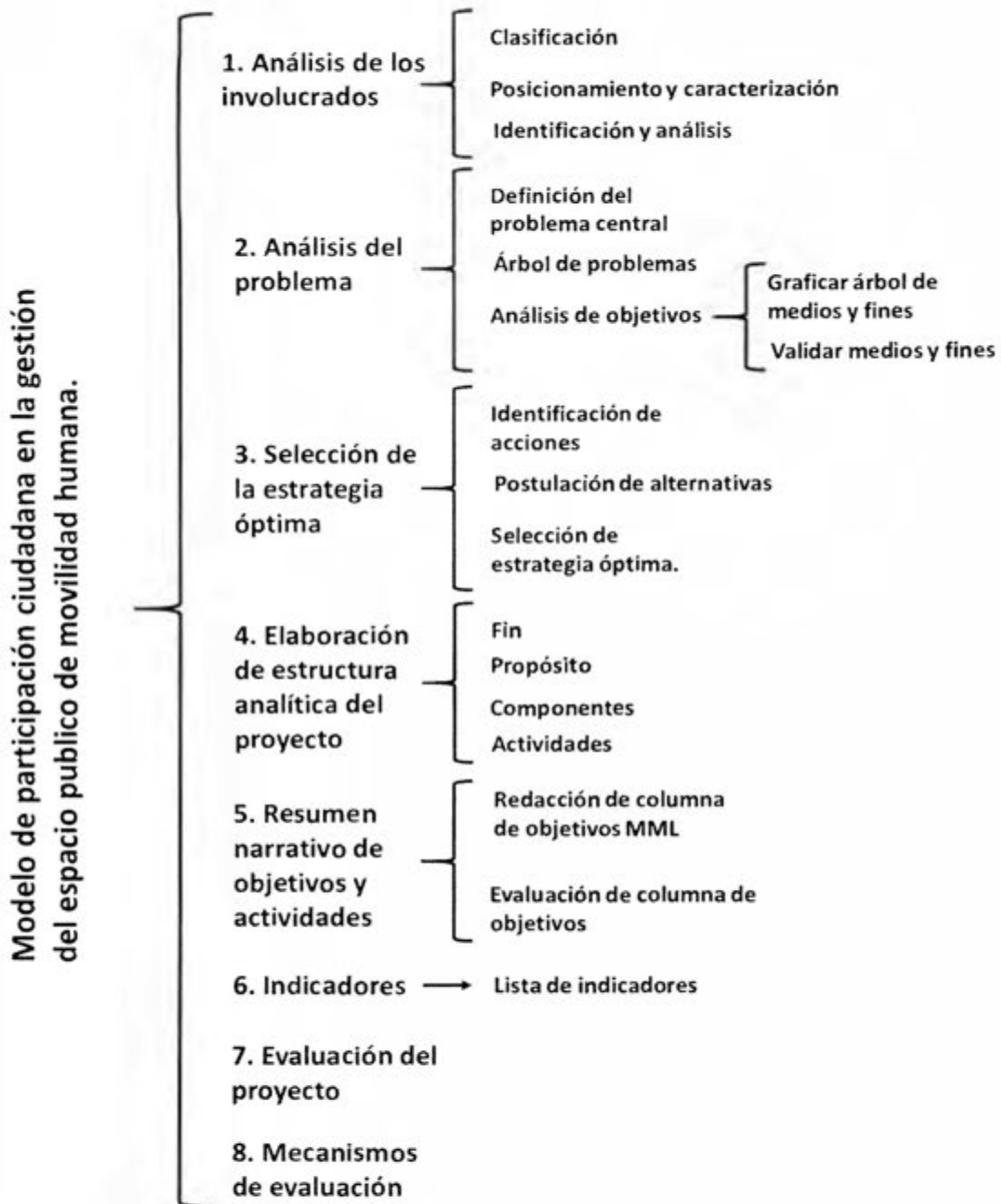
Para esto se tomó la metodología de marco lógico como un marco referencial que sirve como base para el modelo de participación ciudadana en la gestión del espacio público de movilidad humana.

Es importante destacar que el marco legal referente a la gestión vial, hace énfasis en que los procesos deben incluir un componente participativo, y al no estar regulado o contemplado en alguna directriz del Ministerio de Obras Públicas y Transportes se hace necesario establecer una guía que permita a los profesionales desarrollar estos procesos con las comunidades.

Una vez obtenida la información por parte de las y los sujetos sociales que participaron en las entrevistas y distintos talleres comunales y sistematizada esta información, la metodología de marco lógico permite establecer y construir en base a esa información esa guía para construir estos procesos participativos de las y los sujetos sociales comunales que se pretende introducir en los procesos de gestión vial y del espacio público de movilidad humana en el cantón de Goicoechea.

Esta estructura de marco lógico se construyó en relación al análisis de la información brindada por las y los sujetos sociales y se elabora en concordancia con las vivencias y necesidades de estos en su cotidianeidad en el espacio público de movilidad humana. (ver figura N° 32)

Figura 32. Estructura de marco lógico para la construcción de modelo de participación ciudadana en la gestión del espacio público de movilidad humana.



Fuente: elaboración propia. Con base a metodología de marco lógico.

7.1 Análisis de las y los actores sociales involucrados en el proceso de gestión vial

Este proceso incluye desarrollar la identificación, clasificación, posicionamiento, caracterización, análisis y selección de los involucrados en el proceso de gestión vial tanto a nivel institucional como comunal, creando así una red de actores sociales que tienen que ver con la gestión vial cantonal y cuál será su papel en las diferentes etapas de la ejecución de proyectos de infraestructura que desarrolle el municipio.

La identificación de sujetos sociales participantes es de suma importancia, pero aún más importante es establecer cuál es la participación de cada uno de esos actores sociales en el proceso de la gestión del espacio público vial y en cuál o cuáles de los “momentos” de la gestión deben estar involucrados.

La definición de esto nos permite establecer procesos de gestión del espacio público más ordenados y claros en el accionar de cada uno de los grupos o instituciones involucradas.

Este proceso inició con un mapeo de actores sociales involucrados en el proceso de gestión del espacio público vial y la movilidad humana, pero no solo se quedó en el esfuerzo de mapear a esos actores que en la cotidianeidad se ven involucrados, sino también se realiza un análisis de las mejoras que debe tener el departamento encargado en el sentido de contar con un mapeo social completo de todos esos actores sociales, su clasificación, el posicionamiento y caracterización, y la identificación de estos en relación a la participación que tienen en la toma de decisiones en relación a su espacio público vial y de movilidad humana.

Es importante rescatar que, como se ha nombrado anteriormente y en relación al posicionamiento en relación al enfoque de derechos humanos, a la hora de ejecutar proyectos relacionados a la gestión del espacio público vial, las necesidades comunales son específicas y estas deben ser tomadas en consideración desde la génesis, ejecución y evaluación de los proyectos desarrollados.

Es por esta razón, que cuando se nombran los comités comunales de gestión del espacio público vial, en el marco legal llamados “Comités de Caminos”, el Departamento de Gestión

Vial debería complementar la información elaborada en el siguiente cuadro (más general), con un mapeo social de los actores comunitarios.

La Municipalidad de Goicoechea, cuenta con un total de ciento setenta y tres caminos codificados, estos representarían aproximadamente ciento setenta y tres comunidades, en la documentación entregada por la municipalidad se tiene una base de datos que contempla cien asociaciones o grupos organizados, pero este listado no refleja las áreas de acción tanto territorial como de temáticas de cada una de ellas.

Es por esta razón, que tomando como base ese listado del área de promoción social se enfoca parte del trabajo a analizar la lista de caminos y la lista de asociaciones, también es importante anexar a dicho trabajo un mapeo de las áreas de incidencia de cada uno de estos grupos organizados.

Lo mencionado anteriormente proporcionara una mejora en las condiciones de coordinación entre la municipalidad y las comunidades, grupos organizados y actores sociales. Lo mencionado anteriormente proporcionara una mejora en las condiciones de coordinación entre la municipalidad y las comunidades, grupos organizados y actores sociales.

Cuadro 10. Actores sociales involucrados en la gestión vial.

Involucrados	Clasificación de los involucrados		Posicionamiento y caracterización de los involucrados			Identificación, análisis de los involucrados		
	Posición		Relación con el proyecto	Entorno interno o externo	Fuerza o poder dentro del proyecto	Intensidad o grado de involucramiento	Posición en el espectro de participación	Posición en el escalón de la participación
	Posición actual	Posición futura						
MOPT	Ente rector en materia de gestión vial	Ente rector en materia de gestión vial	Directa según Ley N° 9329 encargado de la rectoría de la gestión vial cantonal	Externo: ejerce la rectoría	Puede afectar el proyecto ya que al ejercer la rectoría podría no aceptar el modelo de participación	Alto	De consulta a nivel técnico	De fachada en consulta y asesoría
Ministerio de Hacienda	Distribución de los recursos económicos de la Ley N° 9329	Distribución de los recursos económicos de la Ley N° 9329	Directa, distribuye los recursos y controla la ejecución de los mismos	Externo solo ejerce control a nivel financiero	No afecta el proyecto ya que la municipalidad es la que define la distribución de recursos	Medio	De colaboración y responsabilidad	De fachada en consulta y asesoría
Contraloría General de la República	Vela por el buen uso de los recursos públicos, solicita información sobre ejecución a las UTGV	Vela por el buen uso de los recursos públicos, solicita información sobre ejecución a las UTGV	Relación indirecta, únicamente controla la correcta ejecución de los recursos asignados	Externo solo ejerce control a nivel financiero	Podría afectar la ejecución de los recursos	Alto	De consulta financiera	De fachada en consulta y asesoría
SETENA	Regulación de proyectos en concordancia con el medio ambiente	Regulación de proyectos en concordancia con el medio ambiente	Indirecta	Externo solo ejerce control a nivel ambiental y en proyectos que no han generado impacto aun	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	De consulta ambiental	De fachada en consulta y asesoría

LANAM ME-UCR	Colabora a nivel nacional y local con el desarrollo de una buena gestión vial nacional y cantonal	Colabora a nivel nacional y local con el desarrollo de una buena gestión vial nacional y cantonal	Indirecta	Externo, colabora con las buenas prácticas constructivas en el desarrollo de la red vial	No afecta el proyecto, pero si es de tomar en consideración sus aportes	Medio	De consulta en recomendaciones técnicas para el desarrollo de proyectos	De fachada en consulta y asesoría
AyA	Sistemas de agua potable y aguas negras. No hay coordinación eficiente con la municipalidad	Sistemas de agua potable y aguas negras. Coordinación eficiente con el Departamento de Gestión Vial	Directo	Externo	Podría afectar la ejecución de proyectos	Medio	De consulta en recomendaciones técnicas para el desarrollo de proyectos	De fachada en consulta y asesoría
CNFL	Utiliza el espacio público vial para la colocación de posteria de electricidad. No hay coordinación con el Departamento de gestión Vial	Utiliza el espacio público vial para la colocación de posteria de electricidad. Coordinación directa con el Departamento.	Directo	Externo	Podría afectar la ejecución de proyectos	Medio	De consulta en recomendaciones técnicas para el desarrollo de proyectos	De fachada en consulta y asesoría
CONAPDIS	Regula temas relacionados a las personas con discapacidad. No tiene relación con el Departamento	Regula temas relacionados a las Personas con Discapacidad. Coordinación directa con el Departamento.	Directo	Externo	Podría afectar la ejecución de proyectos	Medio	De consulta en recomendaciones técnicas para el desarrollo de proyectos	De fachada en consulta y asesoría
Municipalidad de Goicoeche a (Administración)	Vela por el cumplimiento de la ley y los decretos en la ejecución de los recursos.	Una mayor participación y seguimiento a la ejecución de los recursos. Coordinación entre departamentos afines	Directo	Interno	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	De consulta	De fachada en consulta y asesoría
Junta Vial Cantonal	Cuerpo colegiado que aprueba o desaprueba los proyectos presentados por la Unidad Técnica de Gestión Vial	Cuerpo colegiado que aprueba o desaprueba los proyectos presentados por la Unidad Técnica de Gestión Vial	Directo	Interno	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	De consulta	De fachada en consulta y asesoría

Concejo Municipal	Cuerpo colegiado que aprueba o desaprueba los proyectos presentados por la Junta Vial Cantonal	Cuerpo colegiado que aprueba o desaprueba los proyectos presentados por la Unidad Técnica de Gestión Vial	Directo	Interno	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	De consulta	De fachada en consulta y asesoría
Unión Cantonal de Asociaciones de Desarrollo. Goicoeche a	Congrega a todas las Asociaciones del cantón. No tiene relación directa con la gestión vial.	Congrega a todas las asociaciones del cantón. Relación directa con el proceso de gestión vial y con la toma de decisiones a nivel cantonal.	Directo	Externo	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	Informar	De fachada en información
Asociaciones de Desarrollo Integral	Poca relación con la gestión vial, solamente cuando se va a ejecutar algún proyecto en su zona de influencia	Relación directa con el proceso de gestión vial, en todos los pasos, la génesis, la ejecución y la evaluación de los proyectos	Directo	Externo	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	Informar	De fachada en información
Asociaciones específicas	Poca relación con la gestión vial, solamente cuando se va a ejecutar algún proyecto en su zona de influencia	Relación directa con el proceso de gestión vial, en todos los pasos, la génesis, la ejecución y la evaluación de los proyectos	Directo	Externo	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	Informar	De fachada en información
Grupos organizados	Poca relación con la gestión vial, solamente cuando se va a ejecutar algún proyecto en su zona de influencia	Relación directa con el proceso de gestión vial, en todos los pasos, la génesis, la ejecución y la evaluación de los proyectos	Directo	Externo	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	Informar	De fachada en información
Comités comunales de gestión del espacio público vial	Poca relación con la gestión vial, solamente cuando se va a ejecutar algún proyecto en su zona de influencia	Relación directa con el proceso de gestión vial, en todos los pasos, la génesis, la ejecución y la evaluación de los proyectos	Directo	Externo	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	Informar	De fachada en información

Grupos no organizados	Poca relación con la gestión vial, solamente cuando se va a ejecutar algún proyecto en su zona de influencia	Relación directa con el proceso de gestión vial, en todos los pasos, la génesis, la ejecución y la evaluación de los proyectos	Directo	Externo	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	Informar	De fachada en información
Industria	Poca relación con la gestión vial, solamente cuando se va a ejecutar algún proyecto en su zona de influencia	Relación directa con el proceso de gestión vial, en todos los pasos, la génesis, la ejecución y la evaluación de los proyectos	Directo	Externo	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	Informar	De fachada en información
Comercio	Poca relación con la gestión vial, solamente cuando se va a ejecutar algún proyecto en su zona de influencia	Relación directa con el proceso de gestión vial, en todos los pasos, la génesis, la ejecución y la evaluación de los proyectos	Directo	Externo	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	Informar	De fachada en información
Vecinos	Poca relación con la gestión vial, solamente cuando se va a ejecutar algún proyecto en su zona de influencia	Relación directa con el proceso de gestión vial, en todos los pasos, la génesis, la ejecución y la evaluación de los proyectos	Directo	Externo	Podría afectar la ejecución de proyectos	Alto	Informar	De fachada en información

Fuente: elaboración propia.

En el caso del cuadro anterior, la definición del involucramiento de las y los sujetos sociales e institucionales se define en grados, siendo el involucramiento alto cuando se depende de un ente o actor para las decisiones de la gestión vial y tiene incidencia directa en los proyectos. Por otro lado, el involucramiento medio se presenta cuando no se depende de las decisiones de estos actores o entes para la incidencia en la toma de decisiones. Y, por último, un involucramiento bajo que se da cuando no hay dependencia de las acciones de estos actores o entes para la toma de decisiones.

7.2 Análisis del problema

En el análisis de las problemáticas comunitarias e institucionales relacionadas al espacio público vial, de acuerdo con la información obtenida en las entrevistas y los talleres comunitarios, analizados anteriormente, se tiene como resultado el problema principal, que en este caso se orienta hacia la inadecuada gestión de la información por parte de la municipalidad en el tema de la gestión del espacio público de movilidad humana.

Esta inadecuada gestión se justifica en que se realiza en sola vía, la cual es una de las causantes para una baja participación comunitaria de los sujetos en el tema de gestión. Pues al no conocer los procesos y proyectos gestionados por el municipio en materia de gestión del espacio público de movilidad humana, las personas ven limitada la capacidad de participar de una manera activa.

De acuerdo con lo anterior se estaría frente a un tipo de participación catalogada por Herrera (2017) como el espectro de participación “informativa”, en escalón de “fachada” (Ver figura N° 4, p. 36), esto quiere decir que la institución únicamente traslada la información a los usuarios una vez finalizado los proyectos, sin tomar en consideración las necesidades de los sujetos sociales en los procesos de gestión como: planificación, ejecución y evaluación.

Asimismo, por un lado, la visión técnica de la institución posee un concepto de participación, el cual debe darse en cada una de las etapas del proyecto, mientras que, por otro lado, en la parte política, se ve a las comunidades como un mero receptor de los proyectos ejecutados, esta ambivalencia de pensamiento entre sujetos de una misma institución podría ser uno de los factores que socaban una adecuada gestión de la información.

Después de analizadas las visiones a saber; legal, técnica, política y comunal, es importante establecer una serie de conclusiones para desarrollar procesos de mejora que nos permitan definir en primera instancia las causas y efectos y definir de manera prioritaria el problema central que se define por medio de la investigación. Esto permitió a los investigadores construir el árbol de problemas. Como lo indican Ortegón, Pacheco y Prieto (2015)

“Una vez que se han identificado las causas y efectos del problema central, el paso siguiente es integrarlas en un sólo cuadro (ver página siguiente), este cuadro representa el resumen de la situación del problema analizado. Es importante señalar que, en esta primera etapa de la preparación de un proyecto, todos los planteamientos, además de contribuir a ordenar el camino a seguir en el desarrollo de las alternativas de solución que se pueda proponer, se hacen en términos de hipótesis de trabajo que se deben corroborar o rechazar en función de la profundización de los estudios que necesariamente hay que hacer, incluido en esto la consulta a los afectados a través de métodos participativos.” (Ortegón, Pacheco y Prieto, 2015)

Este proceso siguió un estricto análisis de los datos aportados por todas las y los sujetos sociales entrevistados y los que participaron en los distintos talleres comunales, esto nos permite crear insumos que contemplen no solo las necesidades de todas esas y esos sujetos sociales, sino complementar el marco normativo, tanto nacional como local y los criterios técnicos tanto a nivel ingenieril como social. Los problemas se plantearon con un carácter negativo, pues son las percepciones de las y los sujetos sociales de las acciones que proponen deberían de cambiarse o mejorarse.

El análisis que se realiza está basado en el enfoque de derechos humanos y relacionándolo con lo señalado por las y los participantes de los talleres y de las entrevistas, se remite a un problema en el proceso de gestión del espacio de movilidad humana que no está tomando en consideración el derecho humano a la participación y en especial a la participación de las y los sujetos sociales en este proceso.

Esta falta de participación ciudadana contiene causas que también fueron tomadas de lo indicado en los talleres y entrevistas y se analizan las consecuencias que esta problemática en el proceso de gestión del espacio público de movilidad humana, a continuación, se presenta el resultado del análisis realizado.

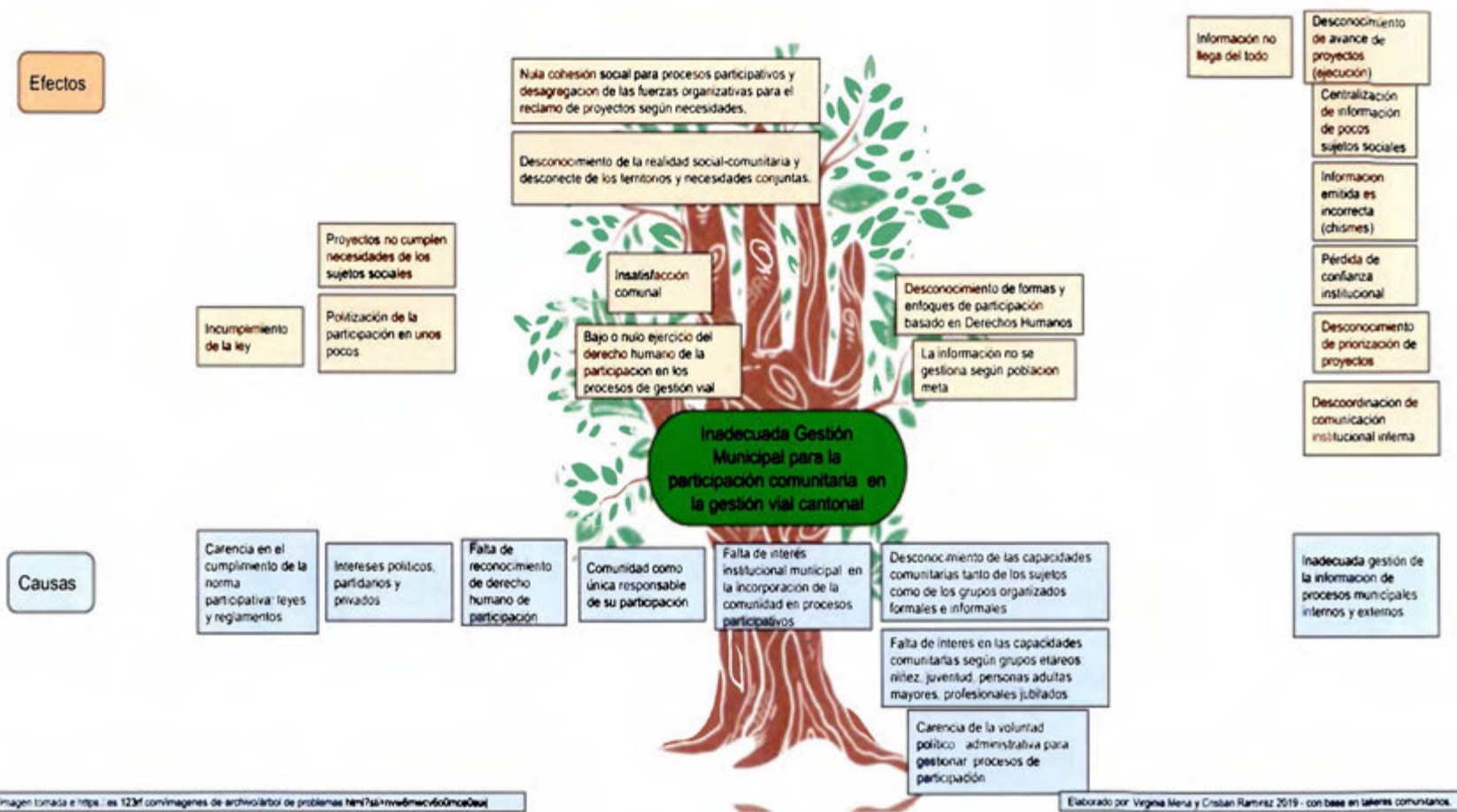
Cuadro 11. Problema, causas y efectos determinados del análisis de talleres y entrevistas a profundidad.

Problema	Causas	Efectos
Inadecuada gestión municipal para la participación comunitaria en la gestión vial cantonal	Carencia en el cumplimiento de la norma participativa: leyes y reglamentos	Incumplimiento de la ley
	Intereses políticos, partidarios y privados	Politización de la participación en unos pocos.
	Falta de reconocimiento de derecho humano de participación	Proyectos no cumplen necesidades de los sujetos sociales
	Comunidad como única responsable de su participación	Bajo o nulo ejercicio del derecho humano de la participación en los procesos de gestión vial
	Falta de interés institucional municipal en la incorporación de las comunidades en procesos participativos	Desconocimiento de la realidad social-comunitaria y desconecte de los territorios y necesidades conjuntas.
	Carencia de la voluntad político - administrativa para gestionar procesos de participación	Insatisfacción comunal
Desconocimiento de las capacidades comunitarias tanto de los sujetos como de los grupos organizados formales e informales	Nula cohesión social para procesos participativos y desagregación de las fuerzas organizativas para el reclamo de proyectos según necesidades	
		Desconocimiento de formas y enfoques de participación basado en Derechos Humanos

Falta de interés en las capacidades comunitarias según grupos etáreos: niñez, juventud, personas adultas mayores.	La información no se gestiona según población meta
	Descoordinación de comunicación institucional interna
	Desconocimiento de priorización de proyectos
Inadecuada gestión de la información de procesos municipales internos y externos	Pérdida de confianza institucional
	Información emitida es incorrecta (chismes)
	Centralización de información de pocos sujetos sociales
	Desconocimiento de avance de proyectos (ejecución)

Fuente: elaboración propia con base a resultado de talleres comunales y entrevistas a expertos.

Figura 33. Árbol de problemas.



Fuente: elaboración propia con base a los resultados de los talleres comunales y entrevistas a expertos.

Por último, en este paso se realizó un análisis de los objetivos, el cual consistió en transformar los problemas en objetivos, las causas en medios y los efectos en fines del proyecto. En primer lugar se graficó el árbol de medios y fines, como se indicó anteriormente, este proceso investigativo no solo se centraba en el diagnóstico comunal y el establecimiento de los problemas relacionados a los derechos humanos y su incorporación en el proceso de gestión del espacio público de movilidad humana, sino que también tiene un componente formativo, no solo para las comunidades sino también a lo interno de la institución. Es por esta razón que reviste una mayor importancia establecer cuáles son las soluciones a lo que las comunidades y las y los sujetos sociales claves establecen como deficiencias de la gestión del espacio de movilidad humana.

Importante de rescatar que en los talleres comunales se incluyera una actividad, la cual su punto principal hacía referencia a cuáles eran las condiciones ideales que contemplaban los participantes para un proceso de gestión del espacio público de movilidad humana con un enfoque de derechos humanos.

Como lo indican Ortegón, et al. (2015) el ejercicio de elaborar el árbol de medios y fines consiste en:

“Cambiar todas las condiciones negativas del árbol de problemas a condiciones positivas que se estime que son deseadas y viables de ser alcanzadas. Al hacer esto, todas las que eran causas en el árbol de problemas se transforman en medios en el árbol de objetivos, los que eran efectos se transforman en fines y lo que era el problema central se convierte en el objetivo central o propósito del proyecto”. (Ortegón, Pacheco y Prieto, 2015)

Cuadro 12. *Objetivo, medios y fines determinados del análisis de talleres y entrevistas a profundidad.*

Objetivo	Medios	Fines
Adecuada gestión municipal para la participación comunitaria en la gestión vial cantonal	Cumplimiento de la norma participativa: leyes y reglamentos	Cumplimiento del marco legal Proyectos contemplan las necesidades de los sujetos sociales
	Reconocimiento de derecho humano de participación	Aplicación del derecho humano de la participación en los procesos de gestión vial Conocimiento de la realidad social-comunitaria y de los territorios y necesidades conjuntas.
	Trabajo en conjunto para potenciar la participación	Satisfacción comunal
	Interés institucional municipal en la incorporación de las comunidades en procesos participativos	Cohesión social entre actores sociales para procesos participativos y de las fuerzas organizativas para el reclamo de proyectos según necesidades
	Interés institucional municipal en la incorporación de las comunidades en procesos participativos	Formas y enfoques de participación basado en Derechos Humanos
	Reconocimiento de las capacidades comunitarias tanto de los sujetos como de los grupos organizados formales e informales	

Fortalecimiento y visibilización de las capacidades comunitarias según grupos etarios: niñez, juventud, personas adultas mayores, profesionales jubilados.

La información se gestiona según población meta

Coordinación de comunicación institucional interna

Conocimiento comunal de cómo se priorizan los proyectos

Adecuada gestión de la información de procesos municipales internos y externos

Aumento de la confianza institucional

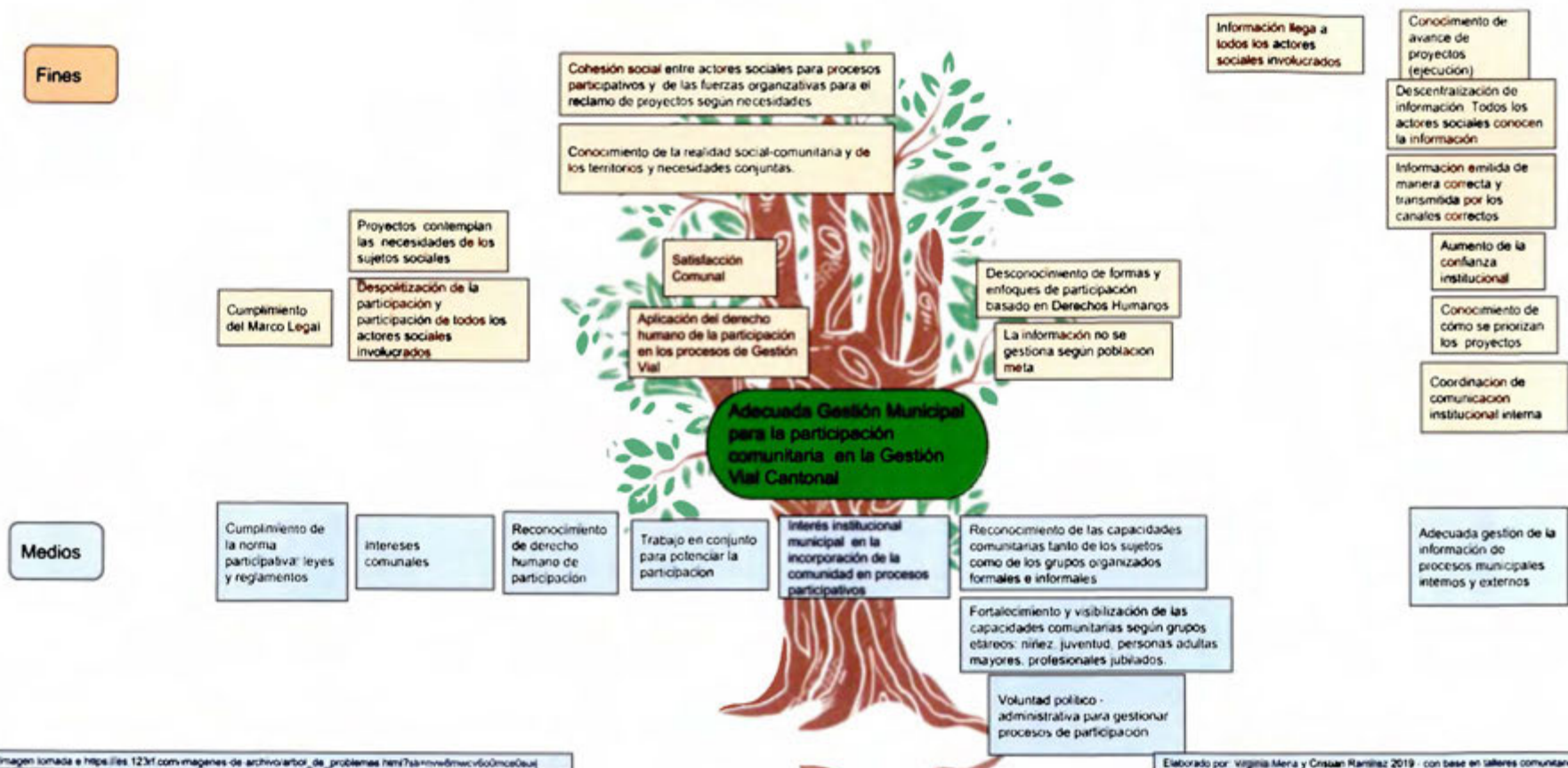
Información emitida de manera correcta y transmitida por los canales correctos

Descentralización de información. Todos los actores sociales conocen la información.

Conocimiento de avance de proyectos (ejecución)

Fuente: elaboración propia con base en resultados de talleres comunales y entrevistas a expertos

Figura 34. *Árbol de medios y fines.*



Fuente: elaboración propia con base en resultados de talleres comunales y entrevistas a expertos.

Por otro lado, es relevante fundamentar las formulaciones realizadas en relación a los medios y fines establecidos anteriormente no contengan inconsistencias o fallas en el proceso de pasar de problemas a objetivos. Como lo indica Ortegón et al. (2015)

“Después de construido el árbol de objetivos se examinan las relaciones entre medios y fines establecidos para garantizar que el esquema de análisis es válido e íntegro. Si en el proceso de pasar de problemas a objetivos se determinaron inconsistencias es necesario volver a revisarlo para detectar las fallas que se pudieran haber producido. De ser necesario, pero teniendo en cuenta la flexibilidad del método, pueden modificarse las formulaciones que no se consideren correctas, agregar nuevos objetivos que se consideren relevantes y no estaban incluidos y eliminar aquellos que no eran efectivos”. (Ortegón et al., 2015)

Realizada la revisión del paso de los problemas a la transformación de medios y fines se observa que la problemática principal que es la inadecuada gestión municipal para la participación comunitaria guarda relación con tres grandes temáticas relacionadas entre sí, pero también relacionadas con el proceso de gestión del espacio público de movilidad humana en el cantón de Goicoechea, a saber, estos tres grandes temas son los siguientes.

En primer lugar, el departamento asignado a este proceso de gestión no cuenta con una metodología de trabajo que lo acerque a las comunidades, pero no solo eso, la inexistencia de este proceso genera problemáticas de comunicación entre la institución y las comunidades, de ahí la importancia de un producto que sea guía para levantar un proceso para recuperar la vinculación y la comunicación institucional

En segundo lugar, desde el marco normativo las leyes hacen referencia a que los procesos deben ser participativos, pero no se brindan las herramientas metodológicas al personal dedicado a la promoción social para realizar este proceso de una manera esquemática y ordenada.

En tercer lugar, desde el enfoque de las comunidades y de las y los sujetos sociales involucrados, existe un desconocimiento de cuál es el papel y sus posibilidades de involucramiento en los procesos de gestión del espacio público vial.

Como podemos observar, estos tres grandes temas dan asiento a las causas y efectos de la falta de participación de las y los sujetos sociales en el proceso de gestión del espacio público de movilidad humana, y se relaciona directamente con los medios y fines que se convertirían en

los puntos medulares que las y los sujetos proponen para resolver el aspecto de la participación ciudadana basada en el enfoque de derechos humanos.

7.3 Selección de la estrategia óptima

La identificación de la o las estrategias que se podrán utilizar para hacerle frente a la problemática definida por las y los sujetos sociales participantes es de suma importancia, es pasar de esa etapa de diagnóstico a la etapa de proposición de alternativas para cambiar las realidades sociales y la cotidianeidad de las y los sujetos sociales que hacen del espacio público de movilidad humana su espacio propio.

Como lo indica Ortegón et al (2015)

“En este punto se deben formular acciones para solucionar el problema planteado, para esto se debe utilizar como herramienta el árbol de objetivos (medios) con el fin de buscar de manera creativa, una acción que lo concrete efectivamente en la práctica.” (Ortegón, et al., 2015)

En un primer momento se identificaron acciones específicas por lo cual, en el desarrollo del proyecto de investigación, los talleres realizados y las entrevistas a los expertos en diversas temáticas no solo se quedaron en definir los problemas que se presentan en los procesos de gestión del espacio de movilidad humana, sino escuchar a las comunidades en la solución de las problemáticas propuestas como lo indica Barcheta (2017)

“Quien no se reconoce a sí misma, a sí mismo, como titular de un derecho, no está ni estará nunca en condiciones de reclamarlo para sí y para su comunidad. Si, consecuentemente, la demanda de un derecho no es visibilizada, difícilmente pueda encontrar eco en la sociedad. Y si las organizaciones y sus prácticas no pueden ser vistas, leídas y comprendidas en el marco de las luchas y las reivindicaciones legítimas de la ciudadanía tampoco alcanzarán densidad política y capacidad transformadora para integrarse como parte de la historia colectiva de un pueblo.” (Barcheta, 2017)

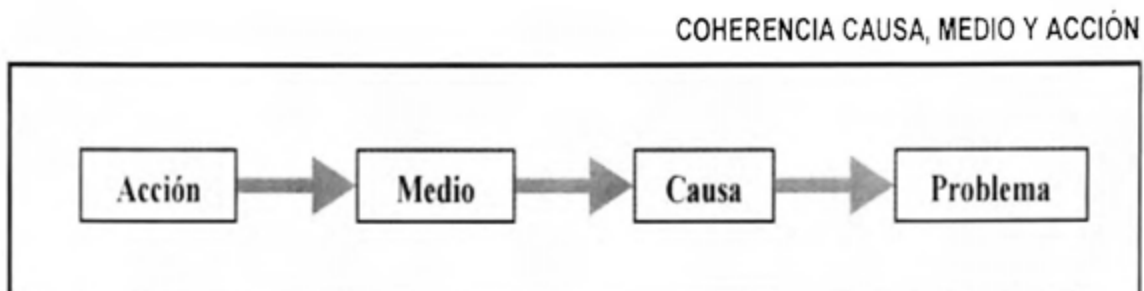
Como lo indica (Ortegón et al. (2015) *“La identificación de acciones es un proceso analítico que permite operacionalizar los medios. Es decir, en este proceso se definen acciones concretas tendientes a materializarlos”*. Por tal razón, se considera que la acción del reconocimiento no solo de la problemática, sino también de las mismas acciones para la

corrección debe darse desde los mismos sujetos sociales que están inmersos en la cotidianidad de esas problemáticas.

Continuando con el mismo autor

“Es importante verificar, también, la coherencia entre causa, medio y acción. Esto, porque existe una relación lógica entre estos tres aspectos del análisis. En este sentido la relación se puede expresar como sigue: la existencia de un problema se explica por la existencia de una causa que lo provoca, para solucionarlo es necesario recurrir a unos medios que eliminen la causa, para hacer efectivos este medio se debe identificar una acción que lo operacionalice.” (Ortegón et al. 2015)

Figura 35. Lógica de coherencia entre causa, medio y acción.



Fuente: Tomado de Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas (Ortegón, Pacheco y Prieto, 2015)

Es de relevancia pasar de un problema a acciones transformadoras de las realidades sociales de las y los sujetos sociales, es así como en este caso se voltea la dinámica y se ve en primera instancia las acciones para solucionar los problemas, como lo expone Ortegón et al (2015)

“Si atendemos este esquema podríamos decir, leyendo de izquierda a derecha, que la acción que se propone permite obtener unos medios que eliminan la causa que genera el problema. Por lo tanto, es necesario revisar que exista coherencia entre estos elementos para así no caer en inconsistencias que afectarían el análisis.”. (Ortegón et al, 2015)

Cuadro 13. Identificación de acciones.

Acciones propuestas

Capacitación institucional del marco normativo en relación al espacio público vial.

Capacitación a las y los sujetos sociales y grupos organizados en el marco normativo en relación al espacio público de movilidad humana

Mapeos sociales actualizados donde se incluyan a todas y todos los sujetos sociales involucrados en el desarrollo de acciones para el espacio público de movilidad humana.

Proceso de priorización de proyectos basados en criterios técnicos, sociales y normativos.

Realizar procesos inclusivos donde se determinen las necesidades de las y los sujetos sociales en relación a la intervención en los espacios públicos de movilidad humana.

Talleres de diagnóstico de necesidades comunales relacionadas a la participación y el acceso a los espacios públicos de movilidad humana.

Elaboración de estrategias de participación conjunta que involucre a todos los actores sociales relacionados al tema de gestión del espacio público de movilidad humana.

Incorporación en el plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal un apartado con metodologías participativas para la inclusión de las comunidades en los proyectos de movilidad humana.

Fuente: elaboración propia con base en resultados de talleres comunales y entrevistas a expertos

Luego de identificar las acciones y realizar el análisis de las mismas, se pasa a la postulación de alternativas. El proceso de gestión del espacio público de movilidad humana es integral, es decir, se da, o debería darse un movimiento dialectico entre las y los sujetos sociales institucionales y sociales locales o comunales, son estos últimos los que desarrollan su cotidianeidad en esos espacios públicos y, son los primeros a los que el marco normativo llama a desarrollar proyectos de mantenimiento y mejoras para así generar calidad de vida en sus territorios, es por esta razón, que cada una de las acciones tomadas en mejora de estos procesos se convierten en acciones complementarias unas de otras.

Acciones complementarias según Ortegón et al (2015) *“serán aquellas que son factibles en conjunto y que van a complementar sus aportes a la solución del problema, por lo tanto, es posible agruparlas en torno a la solución”*.

Cuadro 14. Identificación de acciones, causas y efectos y su complementariedad.

Acción	Causas	Efectos
Capacitación institucional del marco normativo en relación al espacio público de movilidad humana.	Carencia en el cumplimiento de la norma participativa: leyes y reglamentos	Incumplimiento de la ley
Capacitación a las y los sujetos sociales y grupos organizados en el marco normativo en relación al espacio público de movilidad humana	Intereses políticos, partidarios y privados	Politización de la participación en unos pocos.
Mapeos sociales actualizados donde se incluyan a todos los actores sociales involucrados en el desarrollo de acciones para el espacio público de movilidad humana.	Procesos de priorización de proyectos basados en criterios técnicos, sociales y normativos.	Proyectos no cumplen necesidades de los sujetos sociales
Realizar procesos inclusivos donde se determinen las necesidades de las y los sujetos sociales en relación a la intervención en los espacios públicos de movilidad humana.	Falta de reconocimiento de derecho humano de participación	Bajo o nulo ejercicio del derecho humano de la participación en los procesos de gestión del espacio público.
Talleres de diagnóstico de necesidades comunales relacionadas a la participación y el acceso a los espacios públicos de movilidad.	Desconocimiento de las realidades sociales-comunitarias y desconecte de los territorios y necesidades conjuntas.	

Elaboración de estrategias de participación conjunta que involucre a todos los actores sociales relacionados al tema de gestión del espacio público de movilidad humana.

Comunidad como única responsable de su participación

Insatisfacción comunal

Falta de interés institucional municipal en la incorporación de las comunidades en procesos participativos

Nula cohesión social para procesos participativos y desagregación de las fuerzas organizativas para el reclamo de proyectos según necesidades

Incorporación en el Plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal un apartado con metodologías participativas para la inclusión de las comunidades en los proyectos de movilidad humana.

Carencia de la voluntad político - administrativa para gestionar procesos de participación

Desconocimiento de formas y enfoques de participación basado en Derechos Humanos

Desconocimiento de las capacidades comunitarias tanto de los sujetos como de los grupos organizados formales e informales

Falta de interés en las capacidades comunitarias según grupos etáreos: niñez, juventud, personas adultas mayores, profesionales jubilados.

La información no se gestiona según población meta

Descoordinación de

	comunicación institucional interna
	Desconocimiento de priorización de proyectos
	Pérdida de confianza institucional
Inadecuada gestión de la información de procesos municipales internos y externos	Información emitida es incorrecta (chismes)
	Centralización de información de pocos sujetos sociales
	Desconocimiento de avance de proyectos (ejecución)

Fuente: elaboración propia con base en resultados de talleres comunales y entrevistas a expertos

En el caso del presente proyecto, la idoneidad de las acciones a seguir se basa estrictamente en acciones desarrolladas, con el fin de cumplir con el marco legal referente a la participación ciudadana de las y los sujetos sociales en los procesos de gestión del espacio público de movilidad humana.

Adicionalmente, que sea una participación que contenga como eje transversal el enfoque de derechos humanos, es decir, el departamento encargado de gestionar los proyectos de infraestructura en este espacio público, es el llamado a incluir en la formulación de sus planes operativos anuales el desarrollo de estas estrategias comunales, en continua integración de las áreas técnico ingenieriles y técnico sociales que involucran la infraestructura de movilización humana.

Como parte de los resultados obtenidos del análisis de los talleres comunales y las entrevistas a las personas involucradas institucionalmente se contempla como la estrategia optima de la que habla Ortegón et al (2015), establecer tres estrategias que consideramos convenientes para abarcar las problemáticas definidas que serían:

- a. Marco metodológico para que guíe las acciones del área de promoción social de las Unidades Técnicas de Gestión Vial con enfoque de derechos humanos en los procesos de gestión del espacio público.
- b. Modelo de gestión de participación comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión del espacio público de movilidad humana.
- c. Programa de fortalecimiento de capacidades comunales en la gestión del espacio público vial y la movilidad humana.

7.4 Elaboración de estructura analítica del proyecto

Como resultado del trabajo realizado anteriormente donde se obtuvieron directamente de las y los sujetos sociales comunales e institucionales las necesidades en relación al aseguramiento del derecho humano de la participación ciudadana, específicamente, en los procesos de gestión cantonal se definen tres aspectos principales para desarrollar.

El primero es que no existe una forma o método en el cual la o el encargado de la

promoción social en conjunto con las y los sujetos sociales determinen las necesidades para asegurar su participación en el proceso, esto con el fin de participar activamente en la génesis, el desarrollo y la evaluación de los proyectos en el espacio público vial.

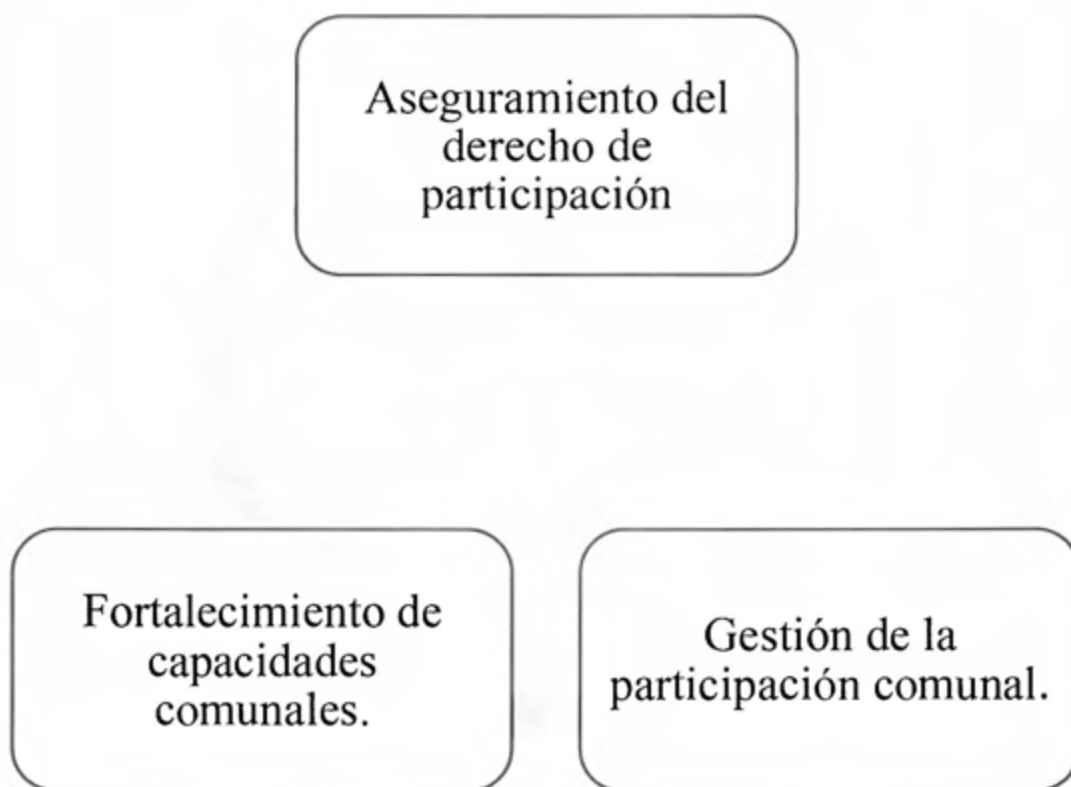
En este proyecto de investigación se propuso elaborar este proceso en base al modelo metodológico del marco lógico, ya que se considera relevante darle validez científica a los aportes que realiza tanto la promoción social, como las comunidades al proceso de gestión del espacio público de movilidad humana.

El segundo es un resultado de la implementación de las acciones de ese modelo metodológico basado en el marco lógico, y se refiere a la elaboración de un modelo de gestión de la participación comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión del espacio público de movilidad humana, a fin de que forme parte integral del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal que la Municipalidad de Goicoechea; el cual se encuentra en proceso de elaboración en este momento y que permite desde un enfoque de respeto a los derechos humanos, la inclusión del derecho a la participación en la construcción del espacio público de movilidad humana en el cantón.

Por último, de igual manera como resultado de los talleres y entrevistas, se visualiza la necesidad de contar con un proceso de fortalecimiento de capacidades técnicas, legales y administrativas para las comunidades, esto con el fin de contar con grupos organizados que conozcan sus derechos y deberes en relación al espacio público de movilidad humana, espacio vital para desarrollar su cotidianeidad.

Estos tres productos se interrelacionan entre sí, creando un proceso cíclico en el cual conforme se fortalecen las capacidades comunales también se fortalece el proceso de gestión institucional.

Figura 36. Estructura analítica del proceso de participación ciudadana basada en el enfoque de derechos humanos.



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 15. Estructura analítica del proceso de participación ciudadana basada en el enfoque de derechos humanos.

<i>Fin</i>	<i>Propósito</i>	<i>Componentes</i>	<i>Actividades</i>
Aseguramiento del derecho a la participación.	Definición de necesidades de las y los sujetos sociales en relación a su participación en la génesis, ejecución y evaluación de proyectos en el espacio público de movilidad humana.	Talleres distritales	Mapeo de actores sociales. Mapeo de actores institucionales. Establecer contacto clave y lugar físico para el taller. Planeación metodológica y logística del taller. Desarrollo del taller.
		Entrevistas a actores claves	Establecer contacto clave y lugar físico para las entrevistas Planeación metodológica y logística de las entrevistas. Desarrollo de las entrevistas. Análisis de las entrevistas.
		Diagnóstico de datos estadísticos por distrito.	Revisión de datos estadísticos del cantón: INEC, municipalidad.

	Elaboración de análisis de datos por distrito.
	Elaboración de análisis del marco normativo de la gestión del espacio público vial.
	Definición de principales necesidades de participación por distrito.
Sistematización y análisis de la información.	Resumen analítico de necesidades de participación comunal basado en el enfoque de derechos.
	Elaboración de modelo de gestión de la participación comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión del espacio público vial.
	Planeación metodológica y logística de taller de validación comunal
Presentación de resultados.	Desarrollo de taller de validación comunal
	Recolección y sistematización de datos sociales de la red vial cantonal.
	Recolección y sistematización de datos técnicos sobre

Gestión de la participación comunal.	Participación ciudadana basada en el enfoque de derechos humanos.	Revisión de datos técnicos para priorización de proyectos	<p>el estado de los caminos.</p> <p>Recolección y sistematización de datos de tránsito promedio diario y datos técnicos relevantes de cada camino</p> <p>Elaboración y sistematización de base de datos con todos los insumos recolectados.</p> <p>Elaboración de escenarios de intervenciones del espacio público vial.</p> <p>Elaboración de análisis de presupuestos disponibles para la ejecución de proyectos viales cantonales.</p> <p>Elaboración de priorización de intervenciones según el marco normativo, por medio del Índice de Vialidad Técnico Social. (indicadores técnicos y sociales)</p> <p>Inclusión de modelo de gestión de la participación comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión del espacio público vial.</p>
--------------------------------------	---	---	--

Validación de priorización de proyectos	Planeación metodológica y logística de taller de validación comunal
	Desarrollo de taller de validación comunal
Inclusión del modelo en el PCDSVC	Inclusión de modelo de gestión de la participación comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión del espacio público vial.
Aprobación	Presentación y aprobación por parte de la Junta Vial Cantonal.
	Presentación y aprobación por parte del Concejo Municipal
Presentación del plan aprobado	Planeación metodológica y logística de presentación del plan aprobado.
	Elaboración y distribución de invitaciones
	Presentación del PCDSVC.
	Elaboración de inventario de necesidades comunales en el espacio público vial.

	<p>Inclusión de necesidades comunales en los proyectos a ejecutarse.</p> <p>Presentación de los proyectos elaborados tomando en cuenta las necesidades comunales y aspectos técnicos.</p>
Ejecución de planificación Anual.	<p>Ejecución de los proyectos con seguimiento comunal.</p> <p>Elaboración de informe final de proyecto.</p> <p>Presentación y entrega de informe final de proyecto a las comunidades.</p> <p>Recopilación de informes de proyectos del año.</p>
Evaluación anual	<p>Proceso participativo comunitario para la evaluación (experiencias y vivencias de los sujetos) evaluación del proyecto y de los aportes comunales.</p> <p>Análisis de información y revisión de cumplimiento de metas técnicas y sociales.</p> <p>Presentación de informe a comunidades de evaluación anual.</p>

Fortalecimiento de capacidades comunales.	Fortalecimiento de capacidades técnicas, administrativas y normativas en relación al espacio público vial.	Mapeo de necesidades comunales en fortalecimiento de capacidades para la gestión del espacio público de movilidad humana.	Planeación metodológica y logística de taller de inventario de necesidades en fortalecimiento de capacidades comunales.
		Desarrollo de taller de inventario de necesidades en fortalecimiento de capacidades comunales.	
		Establecer temáticas para el fortalecimiento de capacidades comunales.	
		Definir las necesidades de fortalecimiento en técnicas, administrativas, evaluativas y legales.	
Sistematización de necesidades comunales en fortalecimiento de capacidades	Mapeo de actores institucionales que puedan colaborar con el fortalecimiento de capacidades en temas ajenos al aspecto técnico y relacionados a lo técnico.		
Planeamiento de metodologías de fortalecimiento de capacidades.	Elaboración de estructura lógica de temáticas para el desarrollo del proceso.		
Validación comunal de las temáticas	Planeación metodológica y logística de taller de validación comunal		
		Desarrollo de taller de validación comunal	

del fortalecimiento de capacidades.	Planeación anual de comunidades a capacitar y temáticas
Ejecución de los procesos de fortalecimiento de capacidades	<p>Coordinación con actores comunales</p> <p>Planeación metodológica y logística de fortalecimiento de capacidades</p> <p>Desarrollo de fortalecimiento de capacidades.</p> <p>Análisis del proceso de fortalecimiento de capacidades</p>
Evaluación de los procesos de fortalecimiento de capacidades	Sistematización de las evaluaciones de los procesos de fortalecimiento de capacidades.

Fuente: elaboración propia con base en resultados de talleres comunales y entrevistas a expertos.

7.5 Resumen narrativo de objetivos y actividades

Con la elaboración del Plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal, es de suma relevancia la construcción de los procesos de mejora del espacio público de movilidad humana, estos se definen o se elaboran en base en resultados a corto, mediano y largo plazo, resultados de las políticas y actividades definidas en conjunto con las comunidades.

Como lo indica Ortegón et al (2015)

“El propósito es construir la columna de resumen narrativo de la MML, la cual sintetiza las actividades del proyecto, los productos que se entregarán, y los resultados de corto, mediano y largo plazo que se esperan lograr en la población objetivo. Este análisis requiere un conocimiento detallado del proyecto, precisando cuál es la relación causal y teórica entre estos niveles”. (Ortegón et al., 2015)

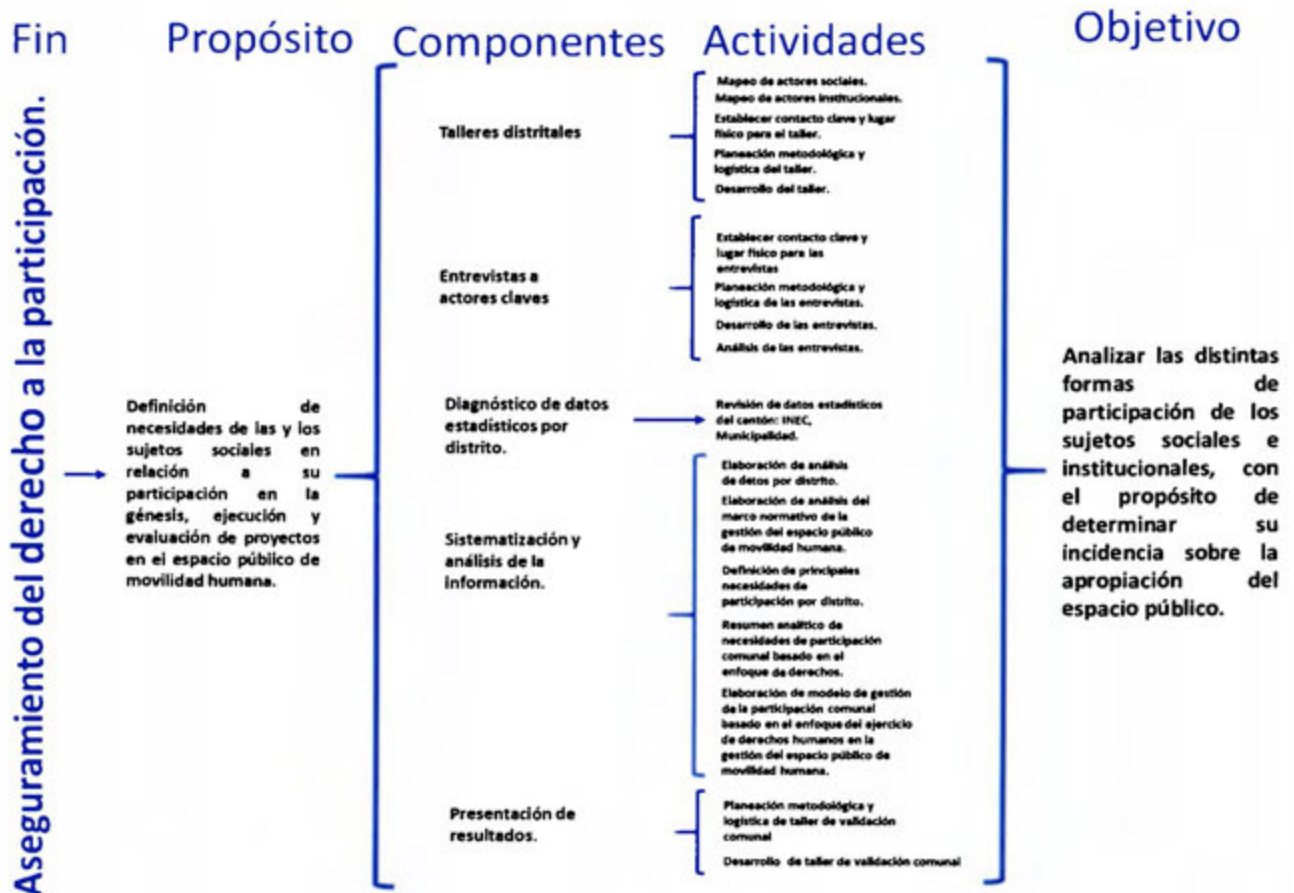
En primer lugar, se redacta la columna de objetivos en base a la metodología de marco lógico. Es importante destacar que para cumplir con las necesidades dadas por las y los sujetos sociales en los talleres realizados, en los distritos es necesario plantear objetivos que cumplan con los parámetros. Esto en función de los resultados analizados y sistematizados de estos talleres en relación a los tres puntos de más relevancia para las comunidades que son: *la participación ciudadana en los procesos de gestión del espacio público, la rendición de cuentas y el fortalecimiento de capacidades*, temas recurrentes en los cinco talleres realizados en este proyecto de graduación.

Como lo indica Ortegón et al (2015)

“Los objetivos de la intervención se redactan a nivel de fin, propósito y componentes, y de igual manera se precisan las actividades del proyecto. Los puntos claves en el desarrollo de esta actividad es: ser cuidadoso al separar las causas de los efectos y evitar formular objetivos con múltiples propósitos. Recuerde también utilizar frases sencillas y breves al redactar los objetivos. El formato de presentación de los resultados de esta actividad es el que especifica la MML.” (Ortegón, Pacheco y Prieto, 2015)

El primer objetivo se refiere específicamente al proceso de análisis de las distintas formas de participación de las y los sujetos sociales e institucionales en lo relacionado a la gestión del espacio público de movilidad humana, para así poder determinar la incidencia de este en la apropiación de los espacios públicos.

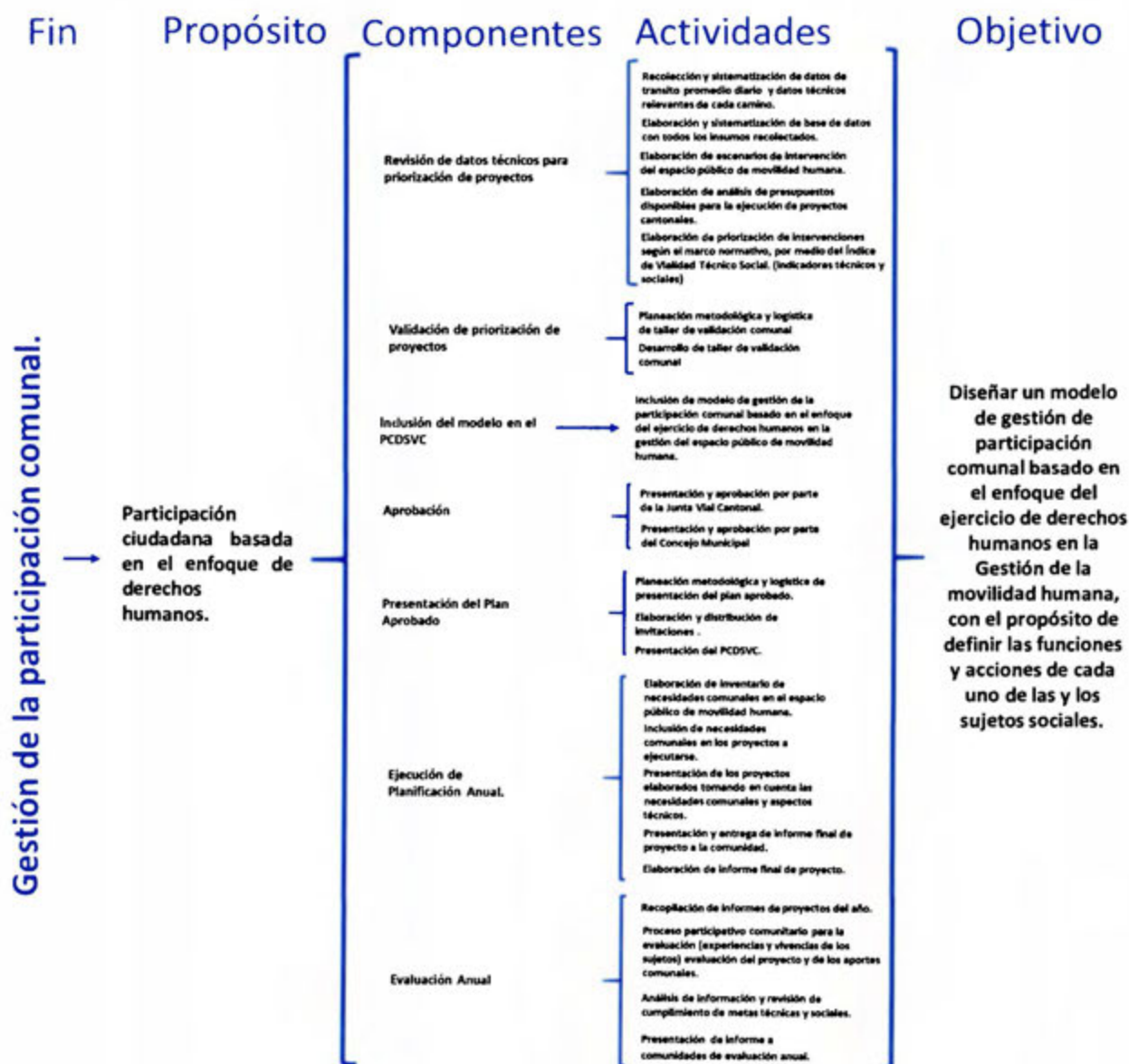
Figura 37. Columna de objetivos. Objetivo 1.



Fuente: elaboración propia con base en resultados de talleres comunales y entrevistas a expertos.

El segundo objetivo está directamente relacionado al primero, en el sentido que con los datos del primero nos permite construir una forma de integrar a los y las sujetos sociales en los procesos de gestión vial y hacerlos partícipes de la génesis, el desarrollo y la evaluación de los proyectos destinados a la mejora de los espacios públicos viales que se desarrollan en sus territorios.

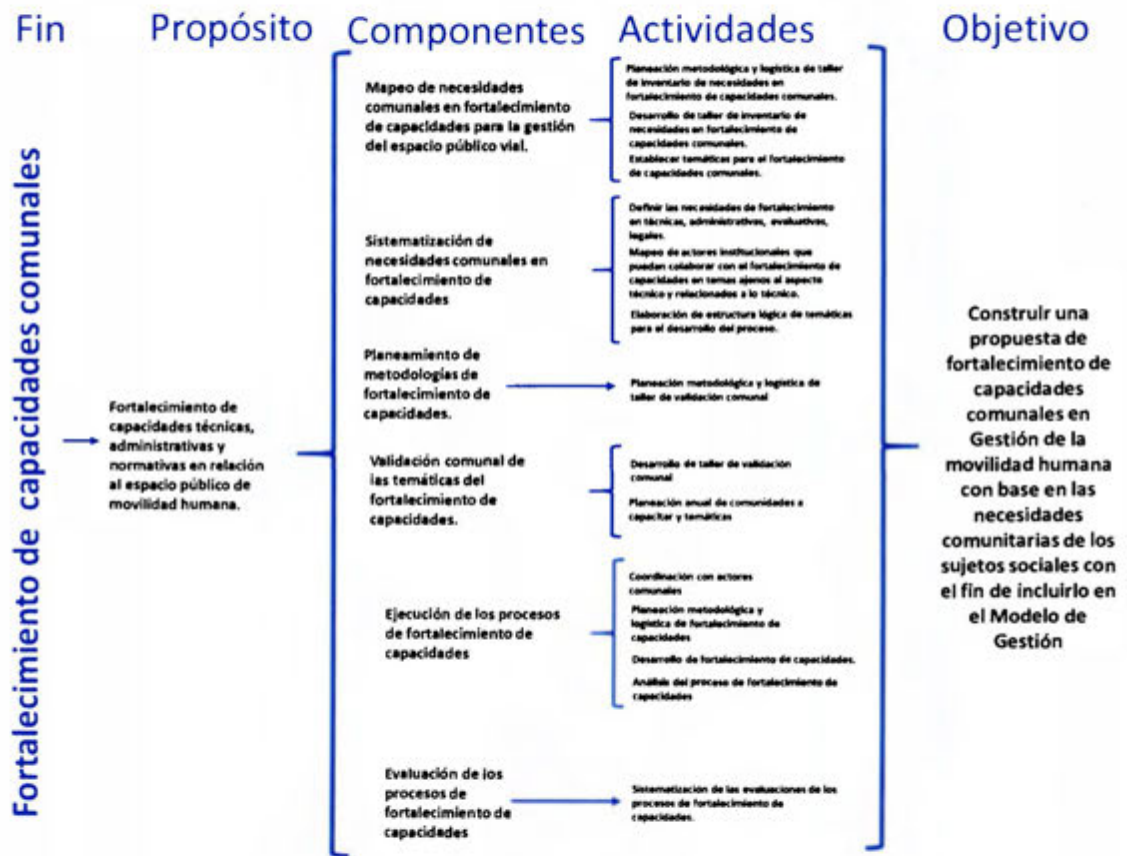
Figura 38. Columna de objetivos. Objetivo 2.



Fuente: elaboración propia con base en resultados de talleres comunales y entrevistas a expertos

El tercer objetivo que se define como complementario en los talleres distritales se relaciona directamente con el desarrollo de capacidades comunales en el tema de la gestión del espacio público de movilidad humana, y es la definición comunal de temáticas relacionadas que permitan fortalecer el conocimiento y las capacidades comunales para insertarse de mejor manera en la gestión, desarrollo y evaluación de los proyectos que se desarrollan en sus comunidades.

Figura 39. Columna de objetivos. Objetivo 3.



Fuente: Elaboración propia con base en resultados de talleres comunales y entrevistas a experto

Una vez elaborados los objetivos, estos tienen que evaluarse en relación en este caso a las necesidades de las y los sujetos sociales comunales. Como se puede ver en el desarrollo de los tres objetivos planteados producto del análisis de los talleres comunales y las entrevistas a los expertos en el área de gestión del espacio público, existe una lógica de causalidad entre las partes que componen de manera inversa pasando de los objetivos propuestos, pasando por las actividades, los componentes, el propósito y terminando en el fin. Es decir, se plantea el objetivo y las actividades permiten desarrollar los componentes y el propósito del objetivo, creando un fin específico que al final se relaciona con el objetivo propuesto de la siguiente manera:

Figura 40. Lógica circular de los componentes de los objetivos propuestos.



Fuente: Elaboración propia con datos tomados de Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas (Ortegón, Pacheco y Prieto, 2015)

7.6 Indicadores

La construcción de los indicadores nos permite relacionar cada uno de los componentes que definen los objetivos planteados, también nos permiten ese proceso de medición de la ejecución de estos objetivos planteados, en este caso objetivos a nivel de participación de las comunidades en la gestión del espacio público de movilidad humana.

Es necesaria la construcción de indicadores que estén profundamente relacionados con los objetivos planteados, ya que esto nos permite medir el éxito de los mismos y el nivel de ejecución y de impactos, en este caso los impactos que tienen en el desarrollo y apropiación del espacio público de la movilidad humana por parte de las comunidades del cantón de Goicoechea.

Como lo indica Ortegón et al. (2015)

“Los indicadores definen operacionalmente lo escrito en la columna de objetivos de la MML y aparecen a cada nivel de dicha matriz. También describen las metas del proyecto en cada nivel de objetivos: Fin, propósito o componente esperado. De este modo, se convierten en el punto de referencia y “carta de navegación” para guiar las actividades de gestión/monitoreo y evaluación del proyecto. Los indicadores bien formulados aseguran una buena gestión del proyecto y permiten que los gerentes de proyecto decidan si serán necesarios componentes adicionales o correcciones de rumbo para lograr el propósito del proyecto. Así mismo, al finalizar la intervención se conocerá si se logró el impacto y los efectos esperados sobre los beneficiarios” (Ortegón, Pacheco y Prieto, 2015)

Cuadro 16. Cuadro de indicadores en relación a los componentes y actividades.

<i>Componentes</i>	<i>Actividades</i>	<i>Indicador</i>
	Mapeo de actores sociales.	Cantidad de actores sociales enlistados en el cantón
	Mapeo de actores institucionales.	Cantidad de instituciones enlistadas en el cantón
Talleres distritales	Establecer contacto clave y lugar físico para el taller.	Cantidad de contactos claves contactados
	Planeación metodológica y logística del taller.	Acciones realizadas para la planeación de los procesos
	Desarrollo del taller.	Número de talleres realizados en los 7 distritos
	Establecer contacto clave y lugar físico para las entrevistas	Cantidad de contactos claves contactados
Entrevistas a actores claves	Planeación metodológica y logística de las entrevistas.	Acciones realizadas para la planeación metodológica y logística
	Desarrollo de las entrevistas.	Número de entrevistas por distrito
	Análisis de las entrevistas.	Satisfacción de demandas, expectativas y necesidades

Diagnóstico de datos estadísticos por distrito.

Revisión de datos estadísticos del cantón: INEC, municipalidad.

Cantidad de datos estadísticos por distrito

Elaboración de análisis de datos por distrito.

Cantidad poblacional

Nivel de escolaridad

Nivel socioeconómico

Nivel educativo

Clase social

Distribución de población por edad

Porcentaje de percepción sobre gestión e institucionalidad

Porcentaje de población simpatizante o vinculada a movimientos comunitarios

Cantidad de normas legales nacionales e internacionales de gestión vial y espacio público

Sistematización y análisis de la información.

Elaboración de análisis del marco normativo de la gestión del espacio público vial.

Tipos de necesidades por distrito

Definición de principales necesidades de participación por distrito.

Resumen analítico de necesidades de participación comunal basado en el enfoque de derechos.

Tipos de necesidades según nivel de importancia por distrito

Elaboración de modelo de gestión de la participación

Número de modelos de gestión para la participación

	comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión del espacio público vial.	comunitaria
Presentación de resultados.	Planeación metodológica y logística de taller de validación comunal	Cantidad de acciones participativas ejecutadas
	Desarrollo de taller de validación comunal	Cantidad de validación talleres ejecutados Tipo de entorno social por distrito Nivel socioeconómico por distrito Índice de competitividad por distrito Tipo de actividad socioeconómica por distrito Presupuesto asignado a las carreteras Tipo de distrito: rural o urbano Tipos de vivienda Cantidad de servicios básicos Actividad económica Tipo de comercio Calidad de las carreteras Condición de las carreteras Cantidad de kilómetros de red vial Calidad de la superficie de ruedo Grado de deterioro
Revisión de datos técnicos para priorización de proyectos	Recolección y sistematización de datos sociales de la red vial cantonal.	
	Recolección y sistematización de datos técnicos sobre el estado de los caminos.	

<p>Recolección y sistematización de datos de tránsito promedio diario y datos técnicos relevantes de cada camino</p>	<p>Tipo de transporte Cantidad de carreteras primarias Cantidad de carreteras secundarias Cantidad de carreteras terciarias Tiempos de traslado</p>
<p>Elaboración y sistematización de base de datos con todos los insumos recolectados.</p>	<p>Cantidad de datos obtenidos por distrito Calidad de los datos obtenidos</p>
<p>Elaboración de escenarios de intervención del espacio público vial.</p>	<p>Número de intervenciones realizadas por distrito</p>
<p>Elaboración de análisis de presupuestos disponibles para la ejecución de proyectos viales cantonales.</p>	<p>Total, de análisis presupuestarios elaborados por distrito</p>
<p>Elaboración de priorización de intervenciones según el marco normativo, por medio del Índice de Vialidad Técnico Social. (indicadores técnicos y sociales)</p>	<p>Número de priorización de intervenciones ejecutadas por distrito</p>
<p>Inclusión de modelo de gestión de la participación comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión del espacio público vial.</p>	<p>Cantidad de veces que se utiliza el modelo de gestión en los distritos</p>

Validación de priorización de proyectos	Planeación metodológica y logística de taller de validación comunal	Número de acciones ejecutadas en los distritos
	Desarrollo de taller de validación comunal	Número de talleres ejecutados
Inclusión del modelo en el PCDSVC	Inclusión de modelo de gestión de la participación comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión del espacio público vial.	Número de veces en que se incluyó el modelo en los distritos
Aprobación	Presentación y aprobación por parte de la Junta Vial Cantonal.	Cantidad de votos obtenidos
	Presentación y aprobación por parte del Concejo Municipal	Cantidad de votos obtenidos
Presentación del plan aprobado	Planeación metodológica y logística de presentación del plan aprobado.	Acciones realizadas para la ejecución de la presentación
	Elaboración y distribución de invitaciones	Cantidad de invitaciones distribuidas
	Presentación del PCDSVC.	Número de presentaciones
	Elaboración de inventario de necesidades comunales en el espacio público vial.	Cantidad de necesidades inventariadas por cantón

Ejecución de planificación anual.	Inclusión de necesidades comunales en los proyectos a ejecutarse.	Cantidad de necesidades incluidas en los proyectos y planeamientos
	Presentación de los proyectos elaborados tomando en cuenta las necesidades comunales y aspectos técnicos.	Número de presentaciones en el cantón
	Ejecución de los proyectos con seguimiento comunal.	Cantidad de proyectos ejecutados
	Elaboración de informe final de proyecto.	Al menos un informe anual
	Presentación y entrega de informe final de proyecto a las comunidades.	Cantidad de procesos comunicativos para el informe
Evaluación anual	Recopilación de informes de proyectos del año.	Número de informes recolectados en el año
	Proceso participativo comunitario para la evaluación (experiencias y vivencias de los sujetos) evaluación del proyecto y de los aportes comunales.	Nivel de participación comunal Cantidad de procesos evaluativos en los distritos
	Análisis de información y revisión de cumplimiento de metas técnicas y sociales.	Número de metas cumplidas
	Presentación de informe a comunidades de evaluación anual.	Número de presentaciones de informes por distrito

<p>Mapeo de necesidades comunales en fortalecimiento de capacidades para la gestión del espacio público vial.</p>	<p>Planeación metodológica y logística de taller de inventario de necesidades en fortalecimiento de capacidades comunales.</p>	<p>Acciones realizadas para la ejecución de la actividad</p>
	<p>Desarrollo de taller de inventario de necesidades en fortalecimiento de capacidades comunales.</p>	<p>Número de talleres de inventarios de necesidades por distrito</p>
	<p>Establecer temáticas para el fortalecimiento de capacidades comunales.</p>	<p>Tipos de temas planteados según prioridad</p>
<p>Sistematización de necesidades comunales en fortalecimiento de capacidades</p>	<p>Definir las necesidades de fortalecimiento en técnicas, administrativas, evaluativas y legales.</p>	<p>Tipos de necesidades enlistadas según prioridad</p>
	<p>Mapeo de actores institucionales que puedan colaborar con el fortalecimiento de capacidades en temas ajenos al aspecto técnico y relacionados a lo técnico.</p>	<p>Cantidad de actores institucionales por distrito que colaboren con el fortalecimiento de capacidades</p>
	<p>Elaboración de estructura lógica de temáticas para el desarrollo del proceso.</p>	<p>Tipos de temas para el fortalecimiento de capacidades</p>
<p>Planeamiento de metodologías de fortalecimiento de</p>	<p>Planeación metodológica y logística de taller de validación comunal</p>	<p>Acciones realizadas para la planeación del taller</p>

capacidades.

Validación comunal de las temáticas del fortalecimiento de capacidades.	Desarrollo de taller de validación comunal	Número de talleres ejecutados por distrito
	Planeación anual de comunidades a capacitar y temáticas	Cantidad de capacitaciones realizadas en las comunidades al año
Ejecución de los procesos de fortalecimiento de capacidades	Coordinación con actores comunales	Acciones realizadas para la coordinación con actores comunales de los distritos
	Planeación metodológica y logística de fortalecimiento de capacidades	Acciones realizadas para la planeación metodológica y logística
	Desarrollo de fortalecimiento de capacidades.	Número de capacitaciones realizadas
	Análisis del proceso de fortalecimiento de capacidades	Acciones realizadas para el análisis del proceso
Evaluación de los procesos de fortalecimiento de capacidades	Sistematización de las evaluaciones de los procesos de fortalecimiento de capacidades.	Al menos una evaluación del proceso en el cantón

Fuente: Elaboración propia con base en resultados de talleres comunales y entrevistas a expertos

7.7 Evaluación del proyecto

En la elaboración del proceso comunitario con enfoque de Derechos Humanos en el cantón de Goicoechea, es fundamental, realizar el proceso de evaluación para buscar oportunidades de mejora y toma de decisiones a nivel institucional y comunitario, además es útil como mecanismo para dar cuenta de lo realizado y generar procesos de transparencia. Esta evaluación debe ser realizada en conjunto con las y los sujetos sociales y todos los actores involucrados.

Se expondrá en este apartado los principales elementos a tomar en consideración a la hora de ejecutar el proceso evaluativo, se tomará como base el “Manual de evaluación para intervenciones públicas” del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica generado en el año 2017, debido a que se encuentra optimizado a las realidades institucional nacional. La evaluación se considera una de las herramientas a disposición de la gestión pública para mejorar las intervenciones públicas y la toma de decisiones.

De acuerdo con el manual, el origen de la palabra evaluar, según la Real Academia Española, reside en el vocablo del latín *valere* que significa “estimar”, y en un nivel mayor “determinar o atribuir el valor de algo”, por lo que la evaluación de las intervenciones públicas atañe al proceso de juzgar su mérito o valor. (Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, 2018)

El proceso participativo de Goicoechea debe incorporar este proceso de forma cíclica con el fin de estimar y determinar el valor de la participación, y del enfoque de derechos humanos en la transición de la gestión vial a la movilidad humana, dado que las necesidades comunitarias se transforman a lo largo del tiempo, así como los mecanismos de respuesta de la municipalidad del cantón.

De acuerdo con el MIDEPLAN, se define la evaluación como

“la valoración sistemática sobre el diseño, la ejecución y los resultados de políticas, planes, programas y proyectos con base en un conjunto de criterios de valor preestablecidos. Esta valoración genera recomendaciones basadas en evidencias, para apoyar la toma de decisiones y mejorar la gestión

pública". (Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, 2018)

Para el caso de la Municipalidad de Goicoechea los procesos de participación de la comunidad deben ser evaluados, así como los procesos de participación comunitaria, capacitaciones y fortalecimiento de actividades realizadas no sólo porque responde a una gestión pública en el marco de la transparencia, sino porque permite orientar el rumbo de los proyectos y programas planteados por el municipio y verificar que el uso de los recursos está siendo eficiente y eficaz.

Este apartado, valora el proceso de evaluación del proyecto de participación comunitaria y fortalecimiento de capacidades de Goicoechea como un conjunto articulado de actividades integradas, destinado a lograr objetivos específicos, con un presupuesto dado y un tiempo determinado, orientado a la producción de bienes y servicios, de acuerdo al enfoque del MIDEPLAN.

7.8 Mecanismos de evaluación

Para lograr este proceso de evaluación se deben considerar una serie de mecanismos para llevarla a cabo. En el primero de ellos es importante determinar si la evaluación se realiza de carácter: interno, externo o mixto. Tomando en cuenta el tipo de institución, el enfoque participativo y los recursos con los que se cuenta, podría valorarse aplicar una evaluación interna, que se define desde el MIDEPLAN como aquella ejecutada por un agente de la misma institución que ejecuta la intervención. O los agentes a cargo de la intervención (autoevaluación), en este caso la Unidad Técnica de Gestión Vial a través del área de promoción social pueden coordinar acciones en torno a esta evaluación.

Para la ejecución de la evaluación en los procesos participativos y en la creación de capacidades, así como los proyectos de gestión del espacio público de movilidad humana en la Municipalidad de Goicoechea es importante determinar los criterios de evaluación que serán utilizados. A continuación, se muestran los criterios que el MIDEPLAN establece, para el uso de criterios de evaluación en las intervenciones públicas:

Figura 41. Criterios de evaluación del MIDEPLAN Costa Rica.



Fuente: MIDEPLAN 2017, Manual de intervención para instituciones públicas.

Para efecto de los procesos participativos de la Municipalidad de Goicoechea se tomarán en cuenta los criterios de: Eficacia, eficiencia e impacto pues se desea valorar como las intervenciones de la municipalidad en las comunidades responden a las necesidades de gestión del espacio de movilidad humana de las y los sujetos sociales. Eficacia pues se espera determinar que los objetivos de las intervenciones comunitarias se están logrando, y finalmente los impactos, para medir que se contribuye a la generación de cambios positivos en el ejercicio de los derechos humanos del cantón y de las necesidades en gestión del espacio público.

Para llevar a cabo el proceso evaluativo es importante tomar en cuenta la Teoría de la Intervención (T.I) la cual el MIDEPLAN la define como:

“la articulación lógica sobre la manera esperada en que los recursos asignados a la intervención permiten desarrollar actividades que tendrán determinados productos, los cuales, a su vez, generarán cambios (resultados/beneficios) de corto, mediano y largo plazo sobre la sociedad.”
(Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, 2018)

En este caso, la Municipalidad de Goicoechea debe aplicar este mecanismo para determinar los resultados y beneficios de la aplicación de proyectos con enfoque de derechos y de intervención comunitaria.

Es fundamental plantear el objetivo de la evaluación y la interrogante de evaluación, para efectos de la evaluación del proceso participativo comunitario de la Municipalidad de Goicoechea se define el objetivo y la pregunta de evaluación:

Objetivo de evaluación: Valorar la gestión de la Municipalidad de Goicoechea en los procesos comunitarios para un cambio de paradigma de la gestión del espacio público de movilidad humana desde el enfoque de los derechos humanos.

Preguntas de evaluación: ¿En qué medida la Municipalidad de Goicoechea promueve acciones participativas para la gestión vial del espacio público de movilidad humana desde el enfoque de derechos humanos?, ¿En qué medida esas intervenciones responden a las necesidades de las y los sujetos sociales?

Para responder a las preguntas y el objetivo de la evaluación del proceso es primordial, construir la cadena de resultados, la cual es la lógica que tendrá la intervención de la municipalidad en las comunidades de Goicoechea, tal y como se aprecia en la siguiente figura:

Figura 42. Cadena de Resultados



Fuente: MIDEPLAN 2017, Guía de la Teoría de la Intervención, orientaciones metodológicas para la evaluación.

Con base en este modelo, se pueden determinar y construir desde la municipalidad los elementos de la cadena para las intervenciones de la evaluación de los procesos comunitarios, en este sentido debe la institución preguntarse según cada apartado lo siguiente:

Insumos: ¿Cuáles recursos tiene la Municipalidad de Goicoechea para ejecutar esta evaluación?

Actividades: ¿Qué realiza la municipalidad con las comunidades y para qué?

Productos: ¿Qué produce la municipalidad con este proyecto comunitario?

Efectos: ¿Qué cambios a corto y mediano plazo se espera lograr en gestión vial y movilidad humana con enfoque de derechos humanos?

Impacto: ¿Cuál es el cambio que la municipalidad desea lograr en el cantón de Goicoechea en materia de derechos humanos en gestión del espacio público de movilidad humana?

Lo anterior compone los elementos básicos de evaluación de los procesos comunitarios de la Municipalidad de Goicoechea, y permite estructurar las intervenciones comunitarias enmarcadas en los objetivos que la misma institución busca, dar seguimiento, valorar si los recursos están siendo bien aprovechados y ver cuáles ajustes son necesarios hacer según lo exprese las comunidades.

“La validación de la teoría de intervención genera espacios de apropiación y compromiso por parte de los actores, a la vez, consenso sobre lo que hace, cómo se hace y para qué se hace, lo cual se espera contribuya a potenciar su éxito (logro de objetivos y resultados). Es importante tener cuotas de participación en todo el proceso de construcción de la teoría de la intervención, por lo que la validación que rescata este paso viene a ser la parte final de un proceso sostenido y sistemático en la construcción de la teoría.” (Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, 2018)

Por lo anterior, generar este tipo de procesos permitirá a las y los sujetos sociales ese sentido de apropiación de los espacios comunitarios y de participación, lograr consensos y contribuir al desarrollo local del cantón, dando un seguimiento consciente y consensuado de los logros de objetivos de esos procesos, además la lógica de la evaluación permite que esta construcción sea equitativa en representatividad y en las necesidades comunitarias, a través de la evaluación.

Establecer una forma de trabajo para el respeto a los derechos humanos de las y los sujetos sociales relacionados a la gestión del espacio público vial es y ha sido una de las tareas

pendientes de las municipalidades, pero también se debe contemplar este respeto desde la óptica de las personas que hacen uso dentro de su cotidianeidad de los espacios públicos viales.

La tarea de las personas profesionales municipales es servir de intermediadores entre el marco normativo y las necesidades de las y los sujetos sociales, y en si complementar esas visiones en el desarrollo de estrategias que mejoren la calidad de vida de las personas.

Hacerlo de una manera ordenada y sistemática es un imperativo para que los resultados sean consecuentes con las necesidades de las y los sujetos sociales, es aquí donde este proyecto de graduación toma sentido y se convierte en un insumo para la construcción por medio del marco lógico de estrategias que además de contemplar el respeto a los derechos humanos permitan mejorar los espacios públicos viales de una manera ordenada.

Capítulo VIII.

Productos replicables para la acción participativa

Como parte del desarrollo de este Proyecto de Graduación se utilizará el marco lógico a fin de entregar tres productos para facilitar la participación de las y los sujetos sociales del cantón de Goicoechea en los procesos de gestión vial, concepto que como resultado de la investigación, se recomienda llamar gestión del espacio de la movilidad humana, todo esto con un eje transversal bajo el concepto de los derechos humanos.

Es así como desde la participación de esas y esos sujetos sociales que se determina crear tres productos que mejoren los procesos y los resultados de las inversiones de la municipalidad en el espacio público destinado a la movilidad humana, y que además permita a las comunidades iniciar un proceso de reapropiación de sus espacios públicos para el disfrute de su cotidianidad.

Es importante rescatar que de los talleres realizados en las comunidades y las entrevistas se definieron tres puntos neurálgicos para enfocar los productos de este proyecto de investigación.

En un primer momento se desarrolla un proceso que guió las acciones de la promoción social de las Unidades Técnicas de Gestión Vial, basado en la metodología de marco lógico, y adaptada a los procesos de gestión de la movilidad humana, esto a fin de incluir en su planificación quinquenal la participación de los y las sujetas sociales.

Al trabajar con el modelo de marco lógico, en otro momento se prueba y se valida con las y los participantes este modelo metodológico y es construido por parte de las y los sujetos sociales, su visión de la gestión del espacio público y cómo debería ser la participación de ellos en los procesos en relación a este tema.

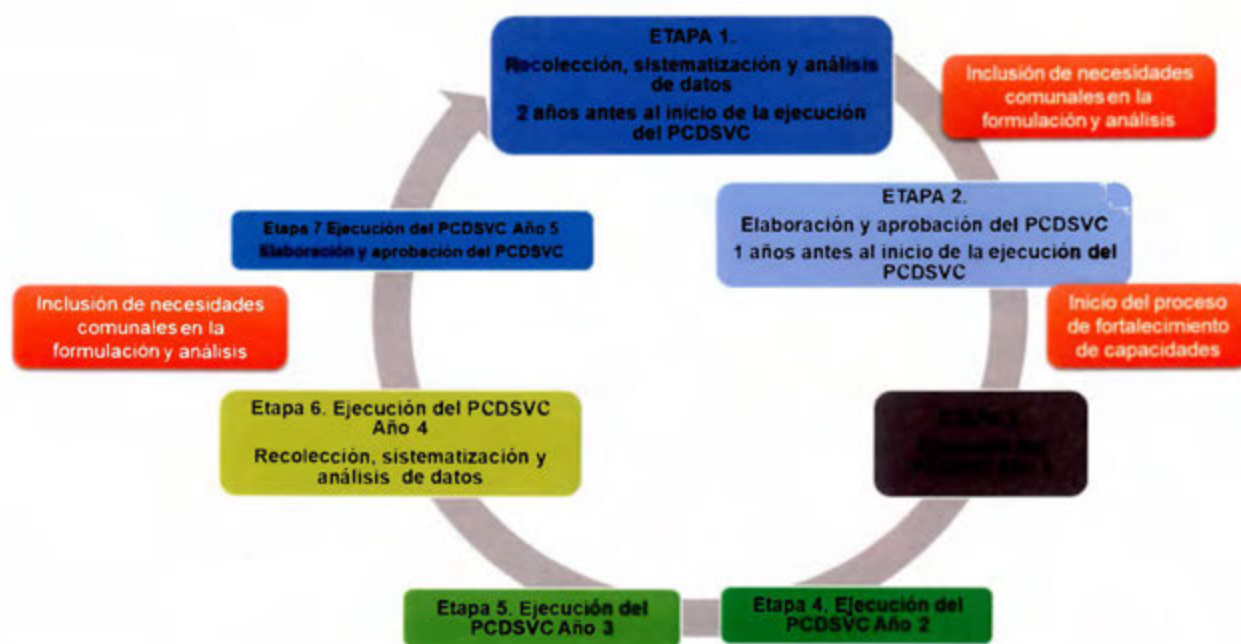
Por último, es importante rescatar, que como parte de los resultados de la ejecución de esta metodología de marco lógico, las y los sujetos sociales que participaron revelaron la necesidad de contar con mecanismos que les permitan fortalecer sus capacidades comunales. En este caso, en relación a la gestión del espacio público, la apropiación de este y al derecho a la participación, razón por la cual este resultado toma relevancia para crear un producto acorde a las necesidades manifestadas.

Hay que tomar en consideración que por la naturaleza de la gestión del espacio público, estos productos que se mostraran a continuación se desarrollan de una manera cíclica, ya que el

mantenimiento, rehabilitación y mejora de los espacios públicos de movilidad son un trabajo constante en el quehacer municipal, pero que además de eso deben contemplar el cumplimiento de la normativa existente en relación al tema.

Todo esto se desarrolla en un periodo de cinco años, pues la ley N° 9329 establece el modelo de “Planes de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal” en este periodo, y tomando en consideración que aquí se plantean acciones que deben ser construidas con antelación a este periodo, ya que en el caso al construirse tomando en consideración las percepciones de las y los sujetos sociales comunales, estas perspectivas deben ser recolectadas y sistematizadas (ver figura N° 43)

Figura 43. Lógica de ejecución del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal.



Fuente: Elaboración propia con base en los resultados de talleres comunales y entrevistas a expertos

Es en el marco de la ejecución de estas etapas que se construyen los tres productos que se presentaran a continuación. Estos se vinculan entre sí y ejercen una interrelación entre cada uno, ya que el desarrollo de uno fortalece la ejecución del otro y viceversa.

Se debe destacar que para la institucionalidad es importante contar con un instrumento que permita al personal municipal recolectar la información de las necesidades de los sujetos sociales y con esto construir una metodología que permita satisfacer esas necesidades detectadas, por otro lado, las necesidades en formación o fortalecimiento de capacidades irán fortaleciendo el derecho a la participación y creando nuevas perspectivas comunales sobre la gestión del espacio público de movilidad humana lo que con el transcurso del tiempo irá generando nuevas necesidades de la gestión en las y los sujetos sociales residentes del cantón de Goicoechea.

8.1 Marco metodológico que guié las acciones del área de promoción social de las Unidades Técnicas de Gestión Vial

Una vez puesto en práctica el modelo de marco lógico para desarrollar las actividades de este proyecto, se puede determinar esta como una herramienta válida para construir de manera conjunta, sujetos sociales y sujetos institucionales, vinculados ambos al mejoramiento del espacio público de movilidad humana del cantón la forma de trabajo que enlace a ambos actores, y permita contar con el aporte de las y los sujetos y las distintas valoraciones en relación a la gestión del espacio público de movilidad humana y poder abarcar la mejora de todos los espacios de movilidad humana en todas sus acepciones.

Este primer modelo es el que va a permitir la creación de los modelos subsiguientes y que este primero tiene como base la participación de las y los sujetos sociales comunales en la formulación de las distintas metodologías para la elaboración, ejecución y evaluación de los proyectos en el espacio público de movilidad humana.

Por otro lado, el personal de promoción social se convierte en facilitadores de los procesos y también sistematiza las experiencias de las y los sujetos sociales, engloba todas las visiones y crea con esos insumos un producto que luego va a ser valorado y validado por esas y esos sujetos sociales que participaron en el proceso de construcción.

Esto último crea un proceso cíclico donde en cada uno de los subsistemas guarda una profunda participación de las y los sujetos sociales en el proceso creativo de la forma y metodología en la cual se trabajará en los próximos cinco años la gestión del espacio público cantonal.

La promoción social tiene como objetivo asegurar y resguardar la participación de las y los sujetos sociales en el proceso creativo de los métodos de participación en el Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal. La propuesta que se presenta acá sirve de guía para realizar este proceso de aseguramiento de la participación ciudadana. La lógica que se desarrolla a continuación comprende seis pasos que derivan en la creación de una estrategia construida en base a las necesidades comunales en cuanto a su participación en los procesos de

gestión del espacio público de movilidad humana. (ver figura N°44).

Figura 44. Lógica de trabajo para el modelo metodológico para la promoción social.



Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se desagrega cada uno de esos pasos que la promoción social debe seguir para asegurar la participación de las y los sujetos sociales en los procesos de gestión del espacio público de movilidad humana.

8.1.1 Talleres distritales

Si el objetivo primario como promotores sociales de la gestión del espacio público de la movilidad humana es la defensa de los derechos humanos relacionados directamente a la gestión y apropiación de los mismos, el primer paso que se debe dar es asegurar esa participación real de las y los sujetos sociales comunales en la toma de decisiones, es por eso que el primer paso que se debe dar en relación a la construcción de esta participación es escuchar lo que tienen que decir esos actores sociales en relación a la gestión del espacio público y cuáles son las acciones que la institucionalidad debe dar en relación a esta temática.

Es por esta razón, que se inicia el desarrollo desde una lógica de abajo hacia arriba, creando las condiciones para que las necesidades de las y os sujetos sociales que utilizan el espacio público de movilidad humana sean la base de cualquier proceso de elaboración de políticas e instrumentos para la mejora de este espacio público. Dentro de la estructura de los talleres comunales los promotores sociales deben seguir la siguiente lógica. (Ver figura N°45)

Figura 45. Desarrollo de talleres distritales.



Fuente: Elaboración propia.

El mapeo social es el punto inicial y también el de mayor relevancia en el desarrollo de los procesos participativos en la gestión del espacio público de movilidad humana, pues es la base para poder contar con las distintas visiones, se recomienda realizar el mapeo por distritos, el conocer las y los distintos sujetos sociales involucrados permite no solo la recolección de información en relación a las necesidades de intervenciones, sino también permite contar con contactos directos a la hora de efectuar procesos de intervenciones en la infraestructura del espacio público de movilidad humana.

Es importante que en el proceso de elaboración del mapeo social se establezcan ciertas relaciones entre las y los distintos sujetos sociales entre las que se pueden nombrar: la posición, la relación con el proyecto, la fuerza o poder dentro de la estructura que se va a construir, la intensidad o grado de involucramiento, el grado y escalón de participación que desarrollan estos sujetos sociales hasta el momento.

En el mapeo de actores sociales se incorporan actores institucionales y comerciales ya que estos tienen una gran importancia, pues están directamente involucrados con el manejo del espacio público dedicado a la movilidad humana, son por estos espacios que las personas llegan a hacer uso de sus instalaciones y comprar sus productos, adicional a esto están directamente involucrados en la gestión del espacio público. Al igual que al mapeo de actores sociales es importante establecer las relaciones que se dan: la posición, la relación con el proyecto, la fuerza o poder dentro de la estructura que se va a construir, la intensidad o grado de involucramiento y el grado y escalón de participación que desarrollan estos sujetos sociales hasta el momento.

Una vez que se cuenta con el mapeo de las y los sujetos sociales, así como de actores institucionales y comerciales se deben establecer los contactos clave para desarrollar los talleres por distritos, y dentro de este aspecto es importante contemplar las necesidades de espacio físico, una hora donde la mayoría de las y los sujetos sociales podría presentarse, esto con el fin de contar con la mayor participación y visiones posible. Por otro lado, la promoción social debe establecer cuál es la jerarquía en que se desarrollan las distintas instancias comunales participativas y tomar en consideración la forma en que se relacionan entre ellas

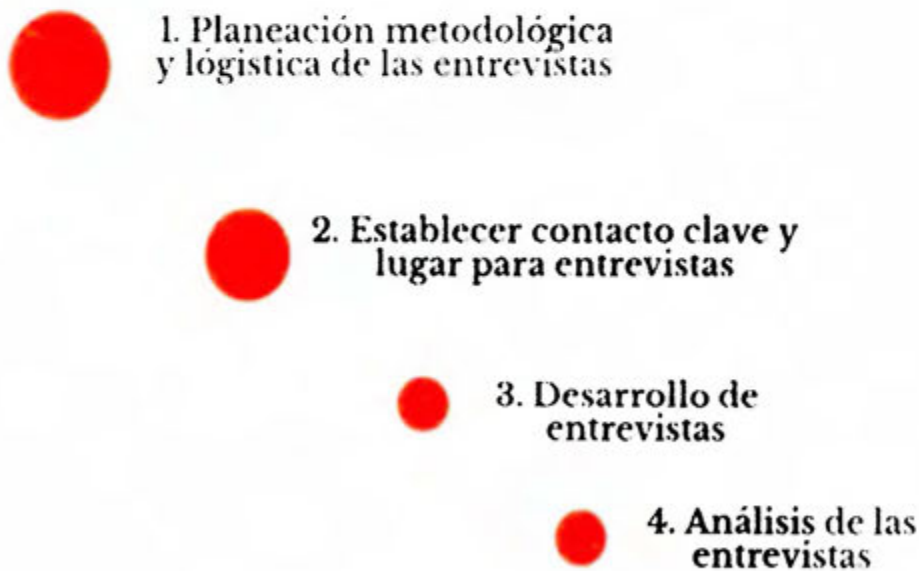
Una vez establecidos los lugares para el desarrollo de los talleres, la promoción social debe dedicarse a realizar la planeación metodológica y logística de las actividades. En este caso en primera instancia debe quedar claro el objetivo principal por el que se realizan esos talleres, y que se trata directamente de propiciar el derecho humano a la participación de las y los sujetos sociales de las comunidades del cantón, diciendo esto, se propone realizar un diagnóstico participativo que en esta ocasión tome en consideración los aspectos relacionados al espacio público vial y a los distintos procesos participativos para que estos sujetos sociales puedan involucrarse en la génesis, ejecución y evaluación de los proyectos a realizarse. Adicional a esto es relevante el establecer cuál es la visión general que tienen estos sujetos de su espacio público vial y de sus posibilidades de participación.

Por último, se desarrollan los talleres siguiendo el objetivo primordial que sería lograr establecer las necesidades comunales y distritales para cumplir con la participación de las y los sujetos en los procesos de gestión del espacio público vial, es necesario establecer las condiciones de confianza en los participantes para que se abran a la experiencia, es indispensable realizar acciones y tareas que permitan a los asistentes expresar sus necesidades en relación al derecho a la participación en los procesos de gestión del espacio público vial.

8.1.2 Entrevistas a actores clave

Los procesos de gestión del espacio público de movilidad humana están permeados por muchas visiones diferentes, en este proceso se involucran las visiones políticas, de marco legal y especialmente tiene una importancia la visión técnica. Para crear un proceso que involucre todas esas visiones es necesario contar con la participación de las y los sujetos sociales vinculados a cada uno de estos campos de acción, esto con el fin de contar con la mayor variedad de insumos posibles para satisfacer las necesidades de todas y todos los involucrados en este proceso. En el caso de las entrevistas se podría establecer la siguiente forma (ver figura N°44)

Figura 46. Estructura lógica para desarrollar las entrevistas a expertos.



Fuente: Elaboración propia.

Para aplicar las entrevistas con las y los actores claves definidos anteriormente el primer paso a considerar es la planificación metodológica y logística del taller, tomando en consideración en primera instancia los objetivos planteados alrededor de la mejora de los procesos participativos y a contemplar las distintas visiones de la gestión del espacio público de movilidad humana. Se preparó una guía de entrevista que permita recolectar la información relevante como parte de los insumos para el análisis de todas las visiones que se complementan en los procesos en el espacio público de movilidad humana. Es importante rescatar que la persona encargada de la entrevista debe contar con un instrumento que le permita grabar la sesión, para luego transcribirla y poder analizarla.

Una vez teniendo claro la metodología y la estructura de las entrevistas es importante establecer el contacto clave y el lugar físico para desarrollar estas entrevistas con especialistas y personas que cumplen el rol en materias técnica, política, normativa, con el fin de conocer cuáles son las variables a considerar para la elaboración de procesos participativos que contemplen las necesidades de todos y cada uno de las y los sujetos sociales participantes en la conservación, mejora y construcción del espacio público vial. Ya que la gestión del espacio público de movilidad humana tiene distintas aristas y es necesario contemplar cada una de estas visiones para construir un proceso que permita contemplar cada una de estas aristas.

Para el desarrollo de las entrevistas el o la encargada del área de promoción social debe ejecutar lo planeado en los pasos anteriores y desarrollar la entrevista con las y los diferentes sujetos sociales institucionales y comunales que fueron escogidos para este fin.

Por último, es importante considerar que la sistematización cualitativa de los datos obtenidos por medio de las entrevistas inicia con el proceso de transcripción de las mismas, se debe tener en cuenta el objetivo inicial de este proceso para poder realizar el análisis de los insumos, contrarrestar y evaluar los resultados de estas con los resultados de los talleres comunales y complementar una visión general que contenga indicadores y visiones de las y los sujetos sociales involucrados.

8.1.3 Diagnóstico de datos estadísticos por distrito

Los datos cualitativos revelan una parte de las realidades sociales o visiones que tienen los actores que se desarrollan directamente en esas realidades, pero también se necesita de los datos cuantitativos que fortalecen esas visiones cualitativas de las realidades sociales en la que vivimos.

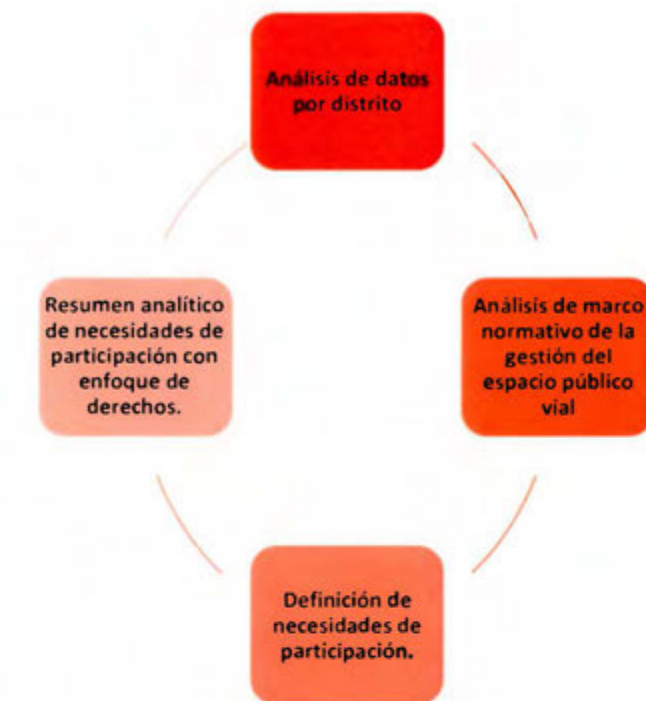
No todos los datos son relevantes para el estudio e implementación de mejoras en la gestión del espacio público de movilidad humana, es por esta razón que acá se propone una serie de datos sociales que se ven involucrados y que deben ser tomados en cuenta a la hora de elaborar proyectos en este campo.

Entre los que se pueden citar son: *indicadores demográficos como* población total, población según edad; *indicadores sociales tales como* educación, porcentaje de población de 65 años o más, porcentaje de población con discapacidad, población no asegurada, población con carencias críticas, promedio de habitantes por vivienda e índice de desarrollo social; *indicadores económicos como* tasa neta de participación, tasa de ocupación y población ocupada según sector y por último, *indicadores de infraestructura vial como* longitud de la red vial cantonal, densidad de la red y estado de la red vial cantonal.

Como último aspecto en el diagnóstico de datos estadísticos es importante realizar una sistematización de la información recolectada en los talleres comunales y entrevistas, que permitan tomar en consideración la mayor cantidad de aportes de las y los sujetos sociales participantes en las actividades.

Esto por cuanto una buena sistematización finalizará en un buen análisis que contemple cada una de las necesidades de las personas participantes, lo que permitirá a los encargados del proceso de gestión del espacio público de movilidad humana establecer procesos participativos acorde a las necesidades expuestas, la estructura que se desarrolla para la sistematización y análisis de la información se puede observar en la figura N°47.

Figura 47. Estructura para el desarrollo de la sistematización de la información.



Fuente: Elaboración propia.

La sistematización de la información se inicia con la elaboración de un análisis de datos por distrito ya que, aunque la gestión del espacio público es una labor cantonal, entre un distrito y otro hay diferencias marcadas, es por eso que se recomienda elaborar el análisis de los datos a nivel distrital, esto permitirá complementar los datos cuantitativos con los datos cualitativos y generar un diagnóstico integral de estos.

Este diagnóstico se crea con el fin de conocer cuáles son las necesidades de cada uno de los distritos del cantón y generar procesos diferenciados en los proyectos de gestión del espacio público.

Adicionalmente al diagnóstico que se realiza por distritos se continua con la elaboración del análisis normativo de la gestión del espacio público de movilidad humana, ya que esta función municipal esta normada por una serie de leyes emitidos por la Asamblea Legislativa y decretos emitidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, las cuales deben ser analizadas en el contexto de los cantones y cuáles son las implicaciones que tienen estas para el

desarrollo y la implementación de la participación ciudadana en estos procesos, es de suma relevancia realizar este análisis para así poder complementar el marco normativo con las necesidades

Una vez analizados todos los escenarios y los datos obtenidos por medio de análisis de los datos cuantitativos y cualitativos recolectados, es hora de definir cuáles son las principales necesidades de participación de las y los sujetos sociales en el cantón. Estas necesidades permiten construir con base en la metodología de marco lógico una serie de acciones para validar y accionar la resolución de estas necesidades.

Se inicia con un resumen analítico de necesidades de participación comunal basado en el enfoque de derechos, este paso permite determinar mediante un análisis de todas las variables involucradas en el proceso de gestión del espacio público de movilidad humana, establecer un resumen de las necesidades comunales para establecer procesos de participación basados en el enfoque de derechos.

Una vez finalizados los pasos donde se obtiene la información tanto de fuentes primarias como secundarias, es momento de desarrollar el modelo de la participación comunal basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos en la gestión del espacio público vial, la formulación de este modelo está basada en la metodología de marco lógico, en los pasos desarrollados anteriormente se han dado algunos pasos iniciales para tener la información necesaria para desarrollar esta metodología que se resume en los siguientes pasos. (Ver figura N°. 6. p. 61)

- Análisis de los involucrados: identificación, clasificación, posicionamiento y caracterización, identificación, análisis y selección.
- Análisis del problema: definición del problema central. Graficar los tres arboles: efectos, causas y problemas.
- Análisis de los objetivos: graficar el árbol de medios y fines y validar el árbol de medios y fines.
- Selección de la estrategia óptima: identificación de acciones, postulación de alternativas y seleccionar la estrategia óptima.
- Resumen narrativo de los objetivos: redacción de la columna de objetivos de MML y

evaluación de la columna de objetivos.

- Indicadores: lista de indicadores, selección de indicadores, evaluación de columna de indicadores y establecer resultados intermedios.
- Medios de verificación.
- Supuestos: lluvia de supuestos, selección de supuestos, redacción de supuestos en la MML y lógica vertical de la MML.
- Evaluación intermedia: análisis de los indicadores y componentes, monitoreo de supuestos y probabilidad de logro de objetivos de proyecto.

Toda esta información permite elaborar un modelo de gestión de la participación comunal basado en el enfoque de derechos humanos para la gestión del espacio público de movilidad humana, y no solo es la posibilidad de crearlo sino de incluirlo en el mecanismo legal con que cuentan las municipalidades para la gestión que es el Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal.

Por otro lado, se debe rescatar que este proceso descrito anteriormente, así como la información que se rescata de este sirve como base para conocer las necesidades de las y los sujetos sociales, y de cómo estas se vinculan con la elaboración del PCDSVC, los resultados acá descritos se convierten un eje transversal de la gestión del espacio público de movilidad humana a nivel cantonal.

La experiencia de la cotidianidad de las y los sujetos sociales que hacen uso del espacio público de movilidad ayuda a entender este espacio no solo con el enfoque que se le ha dado hasta el momento, un enfoque de elaboración de infraestructura que facilite la movilidad, sino como ese espacio de interacción para la formulación de relaciones sociales, de la cotidianidad.

8.2 Modelo de gestión de la participación comunal, basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos, en la gestión del espacio público de movilidad humana de la Municipalidad de Goicoechea

En el proceso de gestión del espacio público de movilidad humana a nivel cantonal se encuentran involucradas dos tendencias distintas pero relacionadas a la vez, la base de este proceso lo constituye un componente meramente técnico, concerniente directamente a lo técnico ingenieril, pues lo que involucra este proceso es el mantenimiento, mejoramiento y mejora de los espacios públicos viales.

Pero también se involucra un componente social, el cual lo integran todas y todos los sujetos sociales que hacen uso de ese espacio público de movilidad humana y a los cuales hay que atender las necesidades específicas que se den como resultado del uso del espacio público.

Estos dos componentes se entremezclan para crear un proceso que se enriquece de cada uno de ellos, pero en mayor medida el componente técnico se enriquece del componente social, pues al final de cuentas lo técnico ingenieril responde a las necesidades de las y los sujetos sociales y a sus necesidades de movilidad sobre el espacio público.

Un tercer componente es el marco normativo, que en el caso de la gestión del espacio público de movilidad humana es extenso e indica cuál es la forma de priorizar los recursos asignados tanto por el Gobierno central como por el Gobierno local para la mejora de los espacios públicos de movilidad humana.

Es en este panorama donde se construirá un modelo de gestión que involucre estos tres componentes: el marco normativo, el criterio técnico y las necesidades de las y los sujetos sociales todo esto enmarcado en complementar el Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal de la Municipalidad de Goicoechea desde la perspectiva de la participación de las y los sujetos sociales.

Es en el marco de este plan de trabajo municipal a cinco años con que la municipalidad debe contar es que se insertan las necesidades comunales, es decir, se construye este plan con el aporte de las y los sujetos sociales de las comunidades. El proceso se dividirá en secciones o etapas para tener una facilidad de lectura y comprensión.

8.2.1 Etapa 1. Recolección, sistematización y análisis de datos

La etapa de recolección de datos es la base técnico ingenieril, pero también la base técnico social, que según el marco normativo permite ser el punto de partida para evaluar la red vial cantonal y todos sus componentes, esto permite también contar con los indicadores para formular la priorización de intervenciones de las calles cantonales y se desarrolla de la siguiente manera:

Figura 48. Etapa 1. Recolección, sistematización y análisis de datos.



Fuente: Elaboración propia.

8.2.1.1 Recolección y sistematización de indicadores técnicos

Los datos técnicos son de vital relevancia para establecer procesos y procedimientos acordes a las realidades cantonales en la gestión del espacio público de movilidad humana, esto por cuanto permite a los funcionarios conocer las realidades del estado de la red vial cantonal y todos los elementos que la componen, como se observa en la Figura N.º 49 se realiza un levantamiento de información que permite contemplar todos estos insumos mencionados anteriormente.

Figura 49. Recolección, sistematización y análisis de datos.



Fuente: Elaboración propia. Con base en Decreto 38578-MOPT. Manual de especificaciones técnicas para realizar el inventario y evaluación de la red vial cantonal.

8.2.1.1.1 Inventario físico

Este se refiere a la recolección de la información técnica de manera general de cada uno de los caminos del cantón, como lo indica el artículo seis del Decreto 38578-MOPT, la importancia de realizar este inventario es que

“La información que se obtenga como resultado del inventario físico será de gran utilidad para asignar la categoría a la vía de que se trate, con base en el Reglamento sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal y sus reformas. (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2014)

Entre los datos más relevantes que se obtienen al realizar este inventario se encuentran longitud en kilómetros, cantidad de puentes o pasos inferiores, tipo de terreno aledaño, tipo de superficie de ruedo, número de carriles, ancho de la superficie de ruedo, ancho del derecho de vía, pendientes, cantidad de curvas en el camino, distancia de visibilidad, estado del sistema de drenaje, alcantarillas faltantes, entre otros. (ver anexo 34. Figura N° 59)

En el área técnica esta información preliminar permite conocer las características generales de cada uno de los caminos, así como para asignar la categoría de cada uno de los caminos del cantón, lo que contribuirá más adelante a la priorización de los proyectos en el espacio público de movilidad humana.

Es importante recalcar que, al ser información técnica, esta es recolectada por el departamento encargado por medio de sus funcionarios técnicos, esta se recolecta y se sistematiza de manera tal que se desagrega por cada uno de los caminos que componen la red vial cantonal.

8.2.1.1.2 Tránsito promedio diario

El tránsito promedio diario (TPD) permite al área técnica tener los insumos necesarios para el diseño de estructuras viales que resistan la cantidad de tránsito que se traslada por dicho espacio público. También existe el análisis de tránsito peatonal, el cual sirve de insumo para elaborar diagnósticos de señalización vial y definir los cruces peatonales, entre otras funciones. Según el artículo 11, inciso j del Decreto 38578-MOPT este se elabora de la siguiente manera. (ver anexo 35. Figura N° 60)

“Para estimar el tránsito promedio diario (TPD) en los caminos cantonales se ha de levantar el Tránsito Promedio Diario (TPD) que sea representativo del tramo de la carretera, calle o camino respectivo, se deberá realizar un muestreo de cuatro horas a la mitad del camino”. (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2014)

Al igual que la información recolectada anteriormente esta es recopilada por el departamento técnico, utilizando medios tecnológicos como contadores mecánicos en las vías de más alto flujo vehicular y con conteos manuales en las secciones de caminos de más bajo flujo vehicular.

8.2.1.1.3 *Inventario de puentes*

Los puentes son estructuras adicionales que permiten sortear condiciones adversas de paso entre dos secciones de carretera divididas en su mayoría por flujos de agua, tienen características específicas y su mantenimiento, mejoras o rehabilitaciones también deben contemplarse en la gestión del espacio público de movilidad humana.

Según el Manual de especificaciones técnicas para realizar el inventario y evaluación de la red vial cantonal la información que se extrae de este análisis contempla los siguientes parámetros tanto de ubicación geoespacial como técnicos: nombre del río o quebrada; provincia, cantón y distrito de ubicación; coordenadas geográficas, ubicación en el camino, longitud del puente, ancho entre cordones, entre otros (ver anexo 36. Figura N°61)

8.2.1.1.4 *Inventario de señalización vial*

Este inventario no está incluido en el manual de referencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pero dentro de la ejecución de la investigación se determinó su inclusión, ya que para las y los sujetos sociales es indispensable contar con las condiciones de seguridad vial necesarias para hacer uso del espacio público de movilidad humana. Importante es señalar que en este inventario deben incluirse las señales existentes, así como las que no han sido colocadas en los caminos de la red vial cantonal. (ver anexo 37 Figura N°62)

8.2.1.2 *Recolección de datos sociales*

Los datos sociales de la red vial cantonal contienen igual relevancia que los datos técnicos, los datos sociales nos permiten conocer cuál es el nivel de incidencia de los proyectos sobre el espacio público, pero adicionalmente nos permite también complementar los datos técnicos y elaborar una priorización de la inversión de la red vial cantonal según indicadores que toman en consideración lo técnico y lo social. Como lo indica el manual de referencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en el artículo 15:

La información que se rescata es de gran utilidad para priorizar y asignar la categoría respectiva a la vía, para tomar en cuenta los kilómetros de la Red Vial Cantonal que se reconocerán en el cálculo de los recursos que se transferirán a las municipalidades con base en el Reglamento sobre Manejo, Normalización y Responsabilidades para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal y sus reformas. (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2014)

8.2.1.2.1 Inventario socioeconómico de la red vial cantonal

Este instrumento permite a los departamentos encargados de la gestión del espacio público de movilidad humana conocer cuáles son las características de la infraestructura relacionada a la población de un camino en específico, esta información contempla las unidades de vivienda visibles, los servicios básicos con que cuenta el camino, la infraestructura social, nivel de producción o comercios presentes en la zona, la existencia de organizaciones comunales, entre otros (ver anexo 38 Figura N°63)

8.2.1.2.2 Índice de vialidad técnico social

Este índice les permite a las municipalidades crear una base valorativa de su red vial cantonal, ordenar según indicadores y parámetros técnicos y sociales la priorización de las acciones y ejecución de proyectos de mantenimiento, rehabilitación y mejora de su red vial cantonal. Es el insumo de mayor importancia en la priorización de la inversión en el espacio público vial del cantón.

Tal como lo indica el artículo 33 del Decreto 38578-MOPT

“Este índice sirve para determinar la importancia relativa de una calle o camino dentro de un cantón, distrito o región, de condiciones similares. El IVTS se calcula con base en la información recopilada mediante el inventario socioeconómico, en el formulario que se muestra a continuación. La cuantificación de cada uno de los criterios ahí considerados permite la obtención de un índice relativo entre 0 y 100, que indica el grado de importancia de la vía. Entre mayor es el índice, mayor importancia revisten el camino o calle en estudio.” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2014)

8.2.1.2.3 *Mapeo de actores sociales*

Para poder garantizar el derecho humano a la participación el primer paso que tiene que dar el departamento de gestión del espacio público de movilidad humana, es contar con un mapeo de las y los sujetos sociales relacionados al proceso que desarrollan, esto por cuanto para garantizar que la gestión del espacio público contenga elementos participativos reales se debe propiciar la participación de las y los sujetos sociales desde la génesis de los procesos.

Como lo indica Tapella: el mapeo de actores sociales

“... supone el uso de esquemas para representar la realidad social en que estamos inmersos, comprenderla en su extensión más compleja posible y establecer estrategias de cambio para la realidad así comprendida. El MAC no solo consiste en sacar un listado de posibles actores de un territorio, sino conocer sus acciones y los objetivos del por qué están en el territorio y sus perspectivas en un futuro inmediato” (Tapella, 2011)

8.2.1.2.4 *Mapeo de actores vinculados a la gestión del espacio público y su grado de vinculación*

Conociendo la realidad y la dinámica de las y los sujetos sociales e institucionales que componen el proceso de gestión del espacio público de movilidad humana, el mapeo de estos actores debe contener también las acciones y objetivos que buscan cada uno de estos sujetos sociales en el uso de este espacio, adicional a esto, en este caso en específico es necesario esquematizar la lógica organizativa que se desarrolla entre los grupos o sujetos sociales.

En el caso del cantón de Goicoechea las y los involucrados se clasifican en dos grandes tipos, el área de asociaciones organizadas y el área de instituciones públicas y privadas, en el caso de la primera se aglutinan en los Concejos de Distrito que según el Código Municipal son: *“los órganos encargados de vigilar la actividad municipal y colaborar en los distritos de las respectivas municipalidades. Existirán tantos Concejos de Distrito como distritos posea el cantón correspondiente.” (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 1998)*

Es necesario contar con la información de las y los sujetos sociales involucrados este proceso de gestión, a fin de poder establecer un lazo comunicativo en el momento de requerir su participación directa o indirecta.

La promoción social debería contar al menos con información básica de estos sujetos con: nombre completo, teléfono de contacto, correo electrónico, nombre de grupo organizado al que pertenece. Adicional a esto la promoción social vinculará cada uno de esos contactos con el listado de caminos cantonales con que cuenta el departamento.

Figura 50. Participación ciudadana en la gestión del espacio público vial en el cantón de Goicoechea.



Fuente: Elaboración propia.

8.2.1.2.5 Ubicación georreferenciada de los distintos actores sociales

En el caso de la Municipalidad de Goicoechea, la Unidad Técnica de Gestión Vial Cantonal cuenta con su red vial cantonal georreferenciada, por lo que es recomendable que los datos de las y los sujetos sociales se realice de la misma manera, así mismo, permite compilar de una manera gráfica los rangos de acción de cada uno de los grupos organizados en relación a la red vial cantonal, tal como se observa en la figura N° 51

Figura 51. Ubicación georreferenciada de los ámbitos de acción de cada Asociación de Desarrollo o grupos organizados en el cantón.



Fuente: Elaboración propia.

8.2.1.2.6 Análisis de la información técnica y social

La información que se recolecta en las boletas mencionadas anteriormente debe sistematizarse de manera tal que pueda dar un resumen del estado de cada uno de los caminos del cantón, adicional a esto permite realizar un proceso de crear criterios de priorización de los caminos del cantón, esto con el fin de cumplir con la metodología de distribución de recursos que aplica la Ley N° 8114 y la Ley N° 9329.

Se construye una base de datos que contenga los datos e indicadores tanto sociales como técnicos por código de camino y permite también visualizar el Índice de vialidad técnico social, el cual es el parámetro para definir la priorización de los proyectos de gestión del espacio público vial.

Figura 52. Análisis de indicadores técnicos para la gestión vial

Id	Código	De:	A:	Nombre	Longitud (Km)	Tipo de superficie de rueda	Estado de superficie de rueda (Base S)	Estado del sistema de drenajes (Base S)	Estado de camino	TPO	IVTS	Jerarquia	Accesibilidad a servicios básicos	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Turismo	Nivel de producción	Comercio	Jerarquia
1	1-08-001-00A	Calle Urbanas Cuadrantes	Barrio Montelimar	0	1300	0%	32%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	0%	0%	0%	0%
2	1-08-001-00B	Calle Urbanas Cuadrantes	Barrio Montelimar	0	1600	0%	32%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	0%	0%	0%	0%
3	1-08-001-00C	Calle Urbanas Cuadrantes	Barrio Montelimar	0	4300	0%	32%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	0%	0%	0%	0%
4	1-08-002-00A	Calle Urbanas Cuadrantes	Barrio El Encanto	0	300	0%	24%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5	1-08-002-00B	Calle Urbanas Cuadrantes	Barrio El Encanto	0	1350	0%	24%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6	1-08-002-00C	Calle Urbanas Cuadrantes	Barrio El Encanto	0	2950	0%	24%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
7	1-08-003-00C	Calle Urbanas Cuadrantes	Vista de Mar Centro	0	700	0%	18%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
8	1-08-004-00C	(ENT. N. 238)	RIO DURAZNO LIMITE CANTONAL	0	200	0%	18%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
9	1-08-005-00C	(ENT. N. 238) TORRE DE TELECOMUNICACIONES	LIMITE CANTONAL LA UNION	0	900	0%	18%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (2017). Planes viales quinquenales de conservación y desarrollo: guía para la formulación y seguimiento. San José.

8.2.2 Etapa 2. Diagnóstico participativo y resumen de necesidades comunales para la gestión del espacio público de movilidad humana

Esta etapa reviste gran importancia pues adicional a los criterios técnicos y sociales elaborados con base a las condiciones que exige la normativa vigente para la priorización de los proyectos en el espacio público de movilidad, no se debe olvidar que los proyectos en el este espacio se elaboran y se construye para las y los sujetos sociales que transitan a diario por estos en cualquiera de las modalidades de movilidad humana.

Para realizar este proceso de una manera sistemática y metodológicamente ordenada la misma se basó en la metodología de marco lógico, donde se siguieron los siguientes pasos para llegar a las conclusiones que más adelante se detallan y que se incluirán en los procesos de gestión del espacio público de movilidad humana.

Entre los pasos seguidos en el capítulo se detallan a continuación:

- Fase de planificación y evaluación de la información existente: se realizó una revisión de datos poblacionales y datos existentes de la Unidad Técnica de Gestión Vial, luego se procesa esta información y se realiza una caracterización de los siete distritos del cantón.
- En la fase de inventario de necesidades comunales para la gestión del espacio público de movilidad humana se elabora un mapeo de actores sociales vinculados al proceso donde se les identifica y clasifica, se realizan entrevistas a actores claves y se realiza un taller por distrito para conocer las diferentes necesidades de las y los sujetos sociales en relación al tema de la movilidad.
- Luego en esta misma fase se trabaja en el procesamiento, sistematización y análisis de los talleres comunales y entrevistas a los actores claves escogidos, para como último paso realizar una síntesis de las visiones de los actores sociales.

Toda esta información es de suma importancia ya que permite incluir estas valoraciones en el plan quinquenal para la construcción de las políticas de intervenciones, así como la misión y la visión que se tendrá en este plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal.

Los principales aportes sobre las necesidades comunales y del proceso de gestión del espacio público de movilidad humana para la construcción del nuevo plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal para la Municipalidad de Goicoechea son

- Roles de cada sujeto en el tema de gestión vial.
- Participación: comunitaria y política.
- Roles de la comunidad: como receptor y participación mínima.
- Roles del gobierno local: ejecutor, planeamiento, generador de metodologías.
- Fluidez de información para una participación activa.

8.2.3 Etapa 3. Elaboración y aprobación del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal

Cuando ya se cuenta con el marco referencial a nivel técnico y social de como estarían priorizadas las intervenciones en la red vial cantonal, así como las necesidades de las y los sujetos sociales definidas y construido la forma de hacer partícipe a estos en los procesos, es hora de iniciar con la formulación del plan de conservación, desarrollo y seguridad vial, el cual también cuenta con un proceso técnico y también uno social, y como se dijo anteriormente ambos se complementan para desarrollar un solo marco de acción para el desarrollo del espacio público de movilidad humana.

Las instituciones deben contar con procesos y programas definidos que permitan desarrollar las inversiones, en este caso las municipalidades deben contar con programas o procesos que guíen las inversiones en el mantenimiento, rehabilitación y mejora del espacio público, y es así como en el marco normativo surge la figura del plan quinquenal o plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal, el cual como lo indica el Ministerio de Obras Públicas y Transportes es:

“...una estrategia en la que se definen las políticas e intervenciones prioritarias en infraestructura vial, obras complementarias y otras acciones encaminadas al fortalecimiento de capacidades locales en materia vial, para enfrentar los retos y oportunidades presentes en el cantón y lograr su aspiración de bienestar y desarrollo humano, considerando aspectos ambientales. Esta estrategia debe estar alineada a planes superiores en el ámbito local, intercantonal y nacional.” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

Este proceso no se define solo a nivel teórico, sino que su mayor aporte se conceptualiza a nivel práctico donde el MOPT lo define de la siguiente manera:

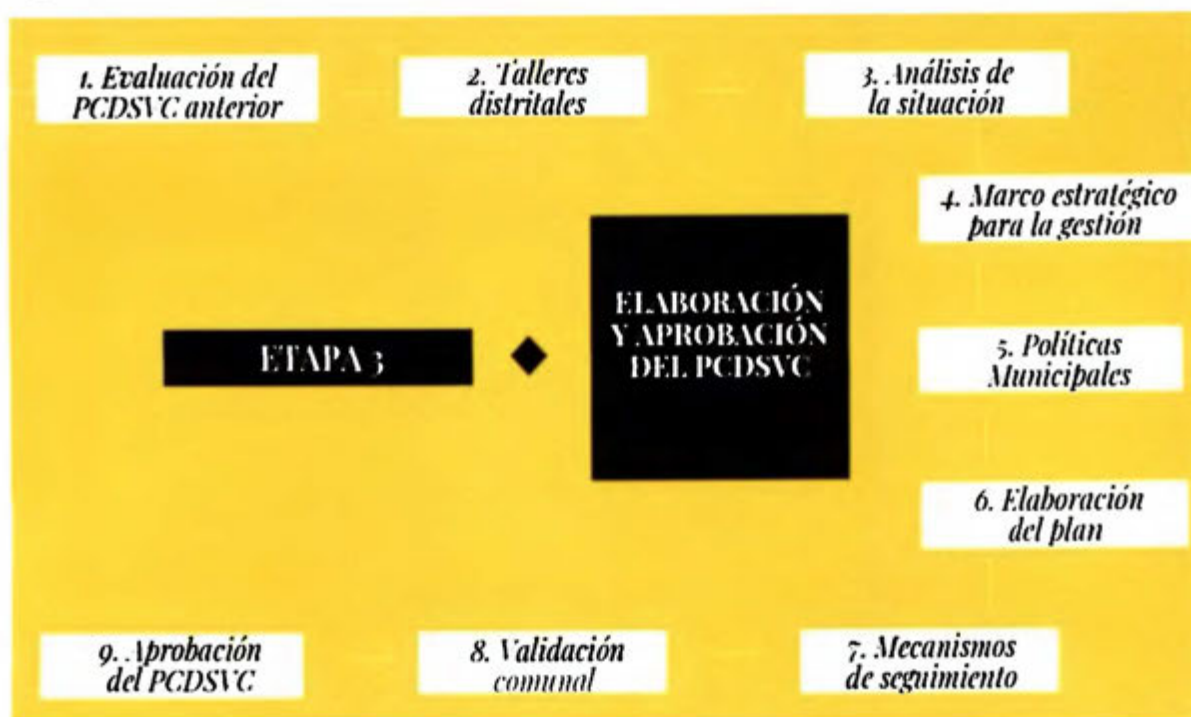
“... es un proceso de carácter altamente técnico, interdisciplinario y participativo, que conlleva la identificación y selección de alternativas de intervención para lograr el mejor desempeño de los activos y maximizar los beneficios. Se supone un conjunto de decisiones compartidas entre los interesados y aprobadas por instancias competentes, en las cuales se definen el orden de prioridad y el cronograma de ejecución de las obras a desarrollar en el cantón.” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

El aporte en el caso del proyecto realizado es realzar la figura de las y los sujetos sociales como sujetos de derechos tomadores de decisiones en los procesos de gestión del espacio público de movilidad humana, y no como meros espectadores del proceso, se ve a estas y estos como partícipes de cada uno de los procesos ejecutados y como tomadores de decisiones en relación a su entorno y en especial al referido al espacio público de movilidad.

Es por esta razón que en este caso se toma como base la normativa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (2017) para la formulación del plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal, pero además se elaboran los espacios donde se permita a las y los sujetos sociales construir y ejercer su derecho a la participación y a ser vistos como parte directa en los procesos y proyectos ejecutados en el espacio público.

Por esta misma razón es que a la formula definida por el MOPT se le agregan esos espacios participativos y de toma de decisiones que aseguren el derecho a la participación de las y los sujetos sociales, en este caso a los residentes del cantón de Goicoechea, esto con el fin de que sus necesidades y visiones del espacio público vial sean incorporadas tanto al plan como a los proyectos a ejecutarse dentro del mismo.

Figura 53. Etapa 3. Elaboración y aprobación del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal.



Fuente: Elaboración propia.

8.2.3.1 Evaluación del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal anterior

La evaluación de lo planteado en el anterior plan de trabajo y lo realizado durante los últimos cinco años es de suma importancia para determinar los objetivos de mejora de un proceso que inicia su elaboración.

Es por esta razón que se deben evaluar lo ejecutado hasta el momento y si hubo pendientes en la ejecución, así como debe hacerse una valoración a lo interno de la organización, como también de la relación que se generó con las y los distintos sujetos sociales involucrados.

Este ejercicio se contrapone con el ejecutado con anterioridad, donde las y los sujetos sociales comunales brindan a los encargados de la promoción social de la gestión del espacio público sus visiones sobre el uso y forma del espacio público de movilidad humana.

Estos dos ejercicios nombrados anteriormente, adicionalmente al ejercicio de priorización técnico-social definido en el marco normativo, se convierten en la base teórico-práctica para la

elaboración del plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal con un enfoque de derechos humanos.

8.2.3.2 Talleres distritales

Como parte del derecho humano de la participación de los sujetos sociales en la gestión del espacio público de movilidad humana, es indispensable contar sus aportes en cada uno de los procesos de construcción del plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal. Es importante que el personal de promoción social realice un listado de las necesidades de información que se requiere y cree estrategias metodológicas para atender cada una de las temáticas indispensables para la formulación de este plan.

Con el fin de contar con la información y visión provista por cada uno de las y los sujetos sociales y comunales involucrados en la gestión del espacio público de movilidad humana. Entre los temas que debe establecer la promoción social para estos talleres distritales se encuentran:

- **Priorización de rutas distritales.** Los y las sujetas sociales que viven su cotidianeidad directamente en sus comunidades y en sus distritos son los que conocen cuáles son sus calles principales y por dónde pasan o no pasan la mayor cantidad de vehículos. Esta información sirve como base para la estratificación de la red vial cantonal por categorías de uso.
- **Afectación de la red vial por eventos naturales.** Se deben utilizar los conocimientos de las y los sujetos sociales en la ubicación de los posibles puntos de afectación de las distintas estructuras que forman parte de la red vial distrital ante eventos naturales.
- **Rutas cantonales y su vinculación con la biodiversidad.** Al hablar de espacio público vial se debe contemplar la biodiversidad presente o que se pueda implementar en los proyectos a realizarse.
- **Mapeo de actores institucionales por distrito.** El flujo tanto vehicular como peatonal que se desarrolla tanto a nivel institucional como comercial debe ser considerado en la gestión del espacio público de movilidad humana. Es por esta razón que debe trabajarse en ubicar los puntos de mayor tránsito, esto permite priorizar las vías de una mejor manera en su fase de intervención y establecer las necesidades diversas que se tendrán en razón de esta peculiaridad.

- **Estado y funcionamiento de la red vial cantonal.** Adicional al análisis técnico que realizan los profesionales en el área de gestión del espacio público vial, para lograr un proceso de participación ciudadana incluso se hace necesario que las y los sujetos sociales conozcan y analicen los principales atributos de sus caminos y propongan su forma de priorizar sus caminos.
- **Visualización de la institución y su equipo de gestión del espacio público de movilidad humana.** Se debe analizar con las y los sujetos comunales cuáles son los procesos en los cuales debería mejorar la institución para gestionar el proceso de una mejor manera, analizar con ellos cuáles son las oportunidades de mejoras desde su perspectiva comunal.
- **Insumos para la creación de la misión, visión, metas institucionales y líneas generadoras de política cantonal.** La creación es estos insumos de una manera participativa les permite a los encargados de la gestión cantonal contar con una visión más amplia para poder sistematizar y contar con una guía de hacia dónde se quiere llevar elaborado de una manera participativa.
- **Construcción de tipos y escenarios y propuestas de intervención en la red vial cantonal.** Es necesario realizar al menos una actividad donde las y los sujetos sociales elaboren distintos escenarios de intervenciones que contemplen las necesidades comunales para insertar estos tipos y escenarios de intervenciones en la construcción del plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal.

Una vez realizados y finalizados estos talleres distritales la promoción social debe sistematizar la información a fin de contar con los insumos desarrollados por las y los sujetos sociales participantes, a fin de robustecer los procesos siguientes con la visión comunal sobre cada uno de los puntos especificados anteriormente.

8.2.3.3 Análisis de la situación

El estar en el entorno territorial de las municipalidades muchas veces provoca que estas se piensen como islas y que los proyectos se definan con esa perspectiva de solo un territorio, pero este territorio se desarrolla en relación constante con otros territorios, es por esa razón que se hace necesario como un primer paso analizar la situación externa e interna que vincula el mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación del espacio público vial dentro del cantón.

“corresponde al análisis del contexto interno y externo municipal y busca contar con información relevante para la formulación del plan. Es aquí donde se generan los principales insumos sobre los requerimientos cantonales para atender las necesidades existentes en materia vial y para potenciar el desarrollo. El diagnóstico situacional será el fundamento para la formulación de las estrategias en Gestión Vial Municipal y las políticas que guiaran la priorización de las intervenciones.” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

8.2.3.3.1 *Análisis de factores externos*

Las condicionantes externas como lo indicamos anteriormente son esas condiciones que se generan fuera del territorio que comprende la municipalidad, pero que tienen injerencia directa en la gestión del espacio público de movilidad humana. Se debe rescatar que debe haber un análisis de estas condicionantes pues en algún momento podrían incidir en los procesos planteados. Entre las temáticas a tomar en consideración: la temática vinculada a la materia de conservación vial, la ubicación geográfica y afectación de la red vial por eventos naturales

“El contexto externo es el que permitirá conocer las fuerzas o condiciones que actuarán a favor o en contra de una adecuada red vial cantonal. Son las condiciones cantonales presentes y que se vuelve indispensable conocer para plantear intervenciones pertinentes.” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

8.2.3.3.2 *Análisis técnico: Estado y funcionamiento de la red vial cantonal*

En la primera etapa los técnicos de la Unidad Técnica de Gestión Vial recolectaron toda la información necesaria que sirve como base que permite conocer la condición de la red vial, ya que es necesario organizar y determinar la información disponible de cada camino. Adicional a este rubro técnico se debe analizar la implementación del criterio de las y los sujetos sociales sobre la valoración de sus caminos de manera distrital.

Entre los insumos para realizar está el estado y funcionamiento de la red vial cantonal, la metodología utilizada por la municipalidad para la evaluación de las rutas, el inventario de la red vial cantonal, las características y condición de la red vial cantonal, características y estado de los puentes y por último los sitios con alta generación de tránsito, actual y proyectada.

8.2.3.3.3 *Análisis de factores internos*

Los factores internos hacen referencia a los factores institucionales con que se cuenta para hacerle frente al proceso de inversión en infraestructura en el espacio público de movilidad humana, entre los insumos que deben ser analizados se debe contemplar las siguientes variables: recurso humano, recurso financiero, equipamiento, sistemas de información, capacidad de gestionar recursos y disponibilidad de hacer alianzas con otros municipios.

8.2.3.3.4 *Análisis FODA*

Es importante desarrollar el análisis con base en una estrategia metodológica conocida y de fácil acceso para los distintos involucrados en el proceso de gestión del espacio público de movilidad humana, esto facilita el tener resultados para iniciar con la construcción del plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal. (Ver Anexo N°39 figura N°64)

“Para concretar el análisis realizado de factores externos, internos y el diagnóstico técnico, se utilizará el análisis FODA por ser una herramienta conocida y que facilita la organización sistematizar el diagnóstico y en función de ello, decidir las estrategias que se requieren. Esta herramienta provee los insumos necesarios al proceso de planeación estratégica para la implementación de acciones y medidas correctivas, así como la generación de nuevos o mejores proyectos de mejora.” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

8.2.3.4 Marco estratégico para la gestión del espacio público de movilidad humana

Cuando se desarrolla un plan de trabajo es necesario conocer cuáles son esas líneas que dirigen a la organización para el cumplimiento de las metas que están pronto a establecer para, en este caso la gestión del espacio público de movilidad humana, estas líneas permiten también definir los parámetros con los cuales evaluar en adelante el avance o retroceso.

“El marco estratégico comprende los elementos principales y esenciales orientadores del quehacer de la organización. Son los referentes básicos que guían la toma de decisiones para la formulación de acciones estratégicas y la asignación de recursos...el marco estratégico de la DTGV o cualquier otra dependencia responsable de la gestión vial, debe estar en total concordancia con el marco estratégico de la Municipalidad” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

Entre los productos que deben elaborarse en este punto se encuentran la misión, la visión y los valores que tendrá la municipalidad para la ejecución del mantenimiento, rehabilitación y mejora del espacio público de movilidad humana del cantón. Políticas municipales en materia de gestión del espacio público.

8.2.3.4.1 Políticas municipales en materia de gestión del espacio público de movilidad humana

La definición de las políticas municipales de gestión del espacio público de movilidad humana contempla tres pasos que en su conjunto permiten elaborar esas líneas esclarecedoras del camino que decide tomar la institución y las y los sujetos sociales en relación a la temática.

8.2.3.4.1.1 Construcción de las políticas

Para la construcción de las políticas de gestión del espacio público vial es necesario considerar aspectos construidos anteriormente. Estas políticas tienen que guardar relación directa con la misión, visión y valores; por otro lado, se deben considerar los resultados obtenidos de las consultas y otros mecanismos de participación realizados en los distritos del cantón y por último, el análisis interno realizado donde se determinan factores relevantes de la institución y del manejo de la gestión del espacio público. Todos estos insumos nos permiten elaborar políticas acordes a las necesidades y el aporte de todas y todos los sujetos sociales involucrados (ver figura N° 52)

Figura 54. Proceso de elaboración de políticas.



Fuente: Guía para la formulación y seguimiento del PVQCD. MOPT. 2017

8.2.3.4.1.2 Componentes

Estos componentes se dividen en específicos, los cuales son los componentes que se definen en acciones directamente relacionadas con los mecanismos que componen las intervenciones en el espacio público de movilidad humana, y por otro lado, encontramos los componentes transversales los cuales se definen como condiciones que deben cumplirse en todos los proyectos relacionados a la gestión del espacio público. (ver figura N°55)

Figura 55. Ejemplo de componentes específicos y transversales.



Fuente: Guía para la formulación y seguimiento del PVQCD. MOPT. 2017

8.2.3.4.1.3 Metas e indicadores de las políticas

Por último, como parte de la creación de estas políticas para las intervenciones de los espacios públicos de movilidad humana, es sumamente relevante crear las condiciones para elaborar metas e indicadores que permitan evaluar el cumplimiento de estas políticas y cuáles son los efectos en el mejoramiento de la infraestructura del espacio público de movilidad humana.

8.2.3.5 El Plan Quinquenal de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal

Como lo indica el MOPT (2017) *“es necesario que el PVQCD se encuentre fundamentado en criterio técnico y la realidad propia de cada red vial cantonal”* (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017). Los procesos anteriores nos brindan los insumos necesarios para establecer y formular un plan quinquenal que tenga la voz y las necesidades de todas las y los sujetos sociales e institucionales involucrados en la gestión del espacio público de movilidad humana.

8.2.3.5.1 *Criterios y priorización de caminos*

Los insumos necesarios para la priorización de caminos son el diagnóstico técnico y las políticas del plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal.

Como lo indica el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (2017) *“el objetivo es relacionar las políticas con información específica de cada camino y utilizar esta información como insumo para la priorización de caminos”*

Se establece una sección donde se define la metodología utilizada para la priorización de los caminos que se puede dar de dos maneras: priorización simple donde lo que se hace es ordenar los caminos según valores y orden determinados para la priorización, por otro lado, la priorización de criterios ponderados donde se fundamenta en la identificación y asignación de pesos ponderados a los criterios utilizados para priorizar los caminos.

Esta sección se realiza por parte del departamento técnico basándose en las políticas construidas con los aportes de todos los sujetos sociales involucrados, nótese que como se indicó anteriormente la participación ciudadana se transforma en un eje transversal que recorre cada uno de los pasos de elaboración del plan quinquenal.

8.2.3.5.2 *Caminos ordenados según priorización*

Luego de realizar la priorización de los caminos esta se refleja cómo se indica en la Guía para la formulación y seguimiento del PVQCD *“en una lista de los caminos ordenados en orden de prioridad, con los datos asociados a los criterios utilizados para su priorización”* (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

8.2.3.5.3 *Proyección de costos fijos, capacitación e imprevistos en materia de espacio público vial*

Los insumos necesarios para desarrollar esta actividad son: el histórico de egresos para la gestión de los caminos de los últimos cinco años y la información específica del municipio respecto a nuevas contrataciones o dinero comprometido (deudas, proyectos específicos, entre otros).

En este punto se vuelve relevante de nuevo la participación, en este caso de los actores institucionales, pues la información que se requiere para elaborar este paso comprende la colaboración de varias instancias municipales.

Como se expresa en la guía para la formulación y seguimiento del PVQCD

“En esta sección se describe y especifican los gastos históricos propios para el funcionamiento de la DGTV, tales como mantenimiento de maquinaria, remuneraciones, alquileres, imprevistos, servicios, mobiliario, papelería, dinero comprometido (deudas) y todo aquel gasto fijo que se presente anualmente.” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

8.2.3.5.4 *Disponibilidad futura de recursos para el espacio público vial*

Este punto es parecido al anterior, pero trabajando directamente con la construcción de supuestos de disponibilidad financiera futura. En este caso es necesario contar según la guía para la formulación y seguimiento del PVQCD (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017) con el histórico de ingresos para la gestión de caminos de los últimos cinco años, la estimación de egresos para la vigencia del plan, la legislación o normativa vigente que se refiera al presupuesto municipal para invertir en la red vial cantonal.

Estos datos permiten proyectar los montos disponibles para la ejecución de proyectos de mantenimiento, rehabilitación y mejora de la red vial cantonal. Por otro lado, estas acciones son desarrolladas por el personal técnico del departamento de gestión vial.

8.2.3.5.5 *Costo por kilómetro según intervención*

Al tener recursos limitados para la ejecución de proyectos en la red vial cantonal se hace necesario establecer parámetros o puntos de partida para definir los costos de cada uno de los proyectos que se elaboran y se priorizan para su ejecución en los próximos años. Es necesario contar con el diagnóstico técnico, las políticas y el costo unitario por actividad de intervención (reglones de pago).

Según la guía para la formulación y seguimiento del PVQCD

El costo del kilómetro por tipo de intervención se establece por medio de normas de calidad, las cuales se definen según el estado y tipo de superficie de ruedo actual y a la cual pasaría el camino luego de ser intervenido. Las

normas de calidad están compuestas por actividades específicas que se deben aplicar para cambiar el tipo o estado de superficie de un camino. El objetivo primordial de esto es definir el costo de intervención unitario según tipo” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

8.2.3.5.6 *Escenarios de intervención*

Para la elaboración de los escenarios de intervención es necesario contar con insumos como el diagnóstico técnico, las políticas y el costo unitario según el tipo de intervención, adicional a esto se debe contar con la sistematización del trabajo realizado en los talleres comunales en relación a este tema. Se debe mencionar que este aspecto es uno que debe trabajarse con las y los sujetos sociales en los talleres participativos, para así lograr contener en estas normas de intervención todas las actividades a ejecutarse para el mantenimiento y mejoramiento del espacio público de movilidad humana.

La guía para la formulación y seguimiento del PVQCD señala que los escenarios son:

“son conjuntos de normas de intervención por medio de los cuales se pone en ejecución los planteamientos definidos en las políticas que se definieron como base para sustentar el PVQCD. Cada uno de los escenarios debe considerar todos los caminos que fueron incorporados en el diagnóstico y que satisfacen la política, es decir, considerar la totalidad de la red vial cantonal en la que es posible aplicar cada norma de intervención y la política”. (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

Con toda la información se conforman los escenarios de intervención que serán valorados e incluidos en el plan y que estarán sujetos a las necesidades técnicas y comunales presentadas.

8.2.3.5.7 *Propuestas de intervención*

Para la elaboración de las propuestas de intervención es necesario contar con el diagnóstico técnico, las políticas, el costo por kilómetro según el tipo de intervención, los escenarios de intervención (reglones de pago), por último se debe contar con la sistematización del trabajo realizado en los talleres comunales en relación a este tema.

La guía para la formulación y seguimiento del PVQCD señala que las propuestas de intervención son:

“un conjunto de escenarios de intervención que tienen como propósito cumplir y ejecutar las políticas en las cuales se basa el PVQCD, restringiendo el presupuesto requerido para su ejecución. Para esto se puede hacer un recorte presupuestario de cada escenario o se puede obviar alguno de los escenarios en la propuesta. Normalmente, se establecen al menos 3 propuestas de intervención, con el objetivo de maximizar el beneficio obtenido con los recursos disponibles. (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

8.2.3.5.8 Proyectos de financiamiento externo para el espacio público de movilidad humana

No solo la municipalidad cuenta con presupuestos que se destinan a la rehabilitación o mejora de los espacios públicos de movilidad, otras instituciones cuentan con presupuestos para estos fines y los mismos deben incorporarse en este plan y seguir la lógica que se propone en este. Adicional a esto debe realizarse una valoración comunal que defina la conveniencia y viabilidad de cada uno de estos proyectos.

8.2.3.5.9 Análisis de viabilidad de las propuestas de intervención

Luego de realizar los procesos anteriormente descritos, se llega al punto de analizar la viabilidad de las propuestas de intervenciones que se han construido por parte de los técnicos y con los aportes comunales, según la guía para la formulación y seguimiento del PVQCD consiste en

“...detectar todos aquellos factores o variables que estarán interactuando durante el ciclo de vida del plan, programa o proyecto; y valorar a priori, los impactos que estas ocasionarían al correcto desarrollo de las acciones, para de esta manera, anticipar acciones pertinentes.” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

Los proyectos se analizan tomando en cuenta la viabilidad política, jurídica, financiera, social, técnica, ambiental, organizativa y tecnológica de cada una de las propuestas de intervención desarrolladas.

8.2.3.6 Validación comunal del plan

Es de suma relevancia que las y los sujetos sociales validen no solo el proceso seguido, sino los resultados, puesto que ellos directa e indirectamente han construido parte del producto, por lo tanto, debe establecerse un proceso de validación que incluya talleres en los distintos distritos donde como objetivo principal se priorice presentar el proceso y los productos construidos para el desarrollo de este plan. Con la posibilidad de que las y los sujetos sociales distritales participantes tengan la capacidad de validar e implementar cambios en el proceso, eso sí, estos cambios deben contener la misma fundamentación teórico-práctica con que cuenta este plan a presentar.

Una vez realizados estos talleres se sistematiza la información, se presenta al grupo que elaboró el plan para incluir los cambios pertinentes y se prepara el documento final para su aprobación.

8.2.3.7 Aprobación del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal

Según el marco normativo el plan debe ser aprobado en primera instancia por la Junta Vial Cantonal y una vez aprobado por este órgano deliberativo, debe trasladarse al Concejo Municipal para su debida aprobación.

8.2.4 Etapa 4. Ejecución del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal. Primer año

Uno de los aspectos más relevantes de la gestión del espacio público de movilidad humana es cuando lo que se ha proyectado realizar se lleva a cabo, es decir, cuando los proyectos se materializan en acciones y objetivos cumplidos. Esta etapa cuatro se refiere a eso, y es donde se materializan los criterios tanto de los técnicos municipales, como los de las y los sujetos sociales para lograr proyectos que logren mejorar las condiciones de vida de las personas que transitan por esos espacios.

Figura 56. Etapa 4. Ejecución del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal. Primer, segundo y tercer año.



Fuente: Elaboración propia.

8.2.4.1 Elaboración de proyectos comunales

Con el plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal aprobado, ya se cuenta con los insumos necesarios y en el caso del primer año se cuenta con los recursos que podrán disponerse en ese año, así como la priorización de los proyectos nos indica cuáles son esos proyectos a realizarse. Por lo que se siguen los siguientes pasos:

8.2.4.1.1 *Elaboración de inventario de necesidades comunales*

En este paso se convoca a las y los sujetos sociales integrantes del grupo comunitario a una sesión de trabajo donde se recorre el camino para determinar las necesidades de mejora del espacio público de movilidad humana, que tiene programada la intervención, en esta sesión de

trabajo se cuenta como herramienta denominada “inventario de necesidades del camino (ver anexo 40 Figura 65)

8.2.4.1.2 Sistematización de necesidades comunales e inclusión en el expediente del proyecto

Se analizan las necesidades determinadas por las y los sujetos sociales y se filtran en el marco normativo y técnico definido en el plan quinquenal, para incluir las necesidades definidas por las y los sujetos sociales que cumplan estos dos filtros. En el momento de tener esta información, el personal técnico se encarga de diseñar el proyecto para su posterior ejecución.

8.2.4.1.3 Presentación del proyecto final a las comunidades

Una vez elaborado el proyecto con los aportes comunales se realiza una sesión de trabajo adicional donde se presenta a las y los sujetos sociales de las comunidades el proyecto que se va a efectuar en su camino, si no se incluyen propuestas realizadas por ellos, se les dará una explicación con base en las normas técnicas y jurídicas del por qué no se incluyeron.

8.2.4.2 Ejecución de proyectos

En el proceso de ejecución de los proyectos es importante la coordinación con las comunidades afectadas, en un primer instante para que funcione como un grupo multiplicador de los trabajos que se tiene proyectado ejecutar, pero también de las necesidades de las y los sujetos sociales residentes en la zona directa de impacto del proyecto, así como sus necesidades de movilidad durante el proceso constructivo.

En un segundo momento y según el desarrollo del proceso de fortalecimiento de capacidades comunales, las y los sujetos sociales se convierten en fiscalizadores de los trabajos realizados, ya sea por la cuadrilla municipal, o por parte de las cuadrillas externas contratadas por la municipalidad para realizar las obras.

8.2.4.3 Evaluación de proyectos

Una de las ventajas de ser participe de la génesis y el desarrollo de las obras de infraestructura en el espacio público vial es que se permite tener una mejor visión de los

resultados obtenidos, es por esta razón que la participación ciudadana debe darse en los tres niveles, pero especialmente en este proceso de evaluación de las obras, donde en cada uno de los proyectos será necesario establecer procesos de evaluación en conjunto con las comunidades.

8.3 Programa de fortalecimiento de capacidades comunales en la gestión del espacio público vial y la movilidad humana

Uno de los aspectos descritos y que indican las y los sujetos sociales participantes en los talleres comunales como un aspecto de mejora en los procesos institucionales de la gestión del espacio público de movilidad humana es la falta de conocimientos de ellos como parte del proceso de gestión vial sobre la temática referente a este proceso, es por eso que relatan de suma importancia la elaboración de talleres o mesas de diálogo sobre el proceso de gestión del espacio público vial y los elementos relevantes.

Es por esta razón que se consideró conveniente elaborar dentro del marco de este proyecto de graduación un programa de fortalecimiento de capacidades comunales en la gestión del espacio público vial y la movilidad humana.

Entendiendo este concepto de desarrollo de capacidades como lo describe el Centro Virtual de Conocimiento para poner fin a la violencia contra las mujeres y niñas.

“...es el proceso a través del cual los individuos, organizaciones y sociedades obtienen, fortalecen o mantienen las capacidades para establecer y lograr sus propios objetivos de desarrollo a lo largo del tiempo. El desarrollo de capacidades es esencial para hacer una contribución sostenida...” (ONU Mujeres, 2010)

Ejecutar estas acciones va a permitir a las y los sujetos sociales conocer todos los aspectos relacionados a la temática con el fin de participar de una manera más activa en la definición de proyectos y toma de decisiones.

Para esta misma organización (ONU Mujeres, 2010) hay elementos claves para desarrollar un proceso de fortalecimiento de capacidades, en este caso para la gestión del espacio público vial, entre los que se encuentran:

- a. Realizar una evaluación de las necesidades existentes en los diferentes niveles de las comunidades y entre los variados actores involucrados, incluyendo en la evaluación, áreas de conocimientos, actitudes, conductas y las prácticas.

- b. Desarrollar planes de desarrollo de capacidades adaptados a los diferentes actores involucrados, de acuerdo a sus roles y la población objetivo que se beneficiará por el programa o política.
- c. Evaluar las fortalezas y debilidades institucionales en relación a los convenios de cooperación multisectorial y sistemas de referencia para la implementación de políticas y protocolos, a fin de determinar en qué consiste el apoyo que se necesita.
- d. Usar enfoques de sistemas amplios, de modo que las iniciativas que se concentran en un aspecto del desarrollo de capacidades.
- e. Posibilitar los intercambios directos entre los actores involucrados y profesionales, desde el gobierno y el sector no gubernamental, desde los niveles locales y nacionales, para compartir experiencias significativas, buenas prácticas y prácticas prometedoras, lecciones aprendidas, herramientas y otros recursos.

Al realizar los talleres distritales y las entrevistas a expertos se analizó que una de las necesidades que mostraban las y los sujetos sociales son las necesidades de capacitación en temas relacionados a la gestión del espacio público vial, temática que ellos mismos relacionaban con la participación ciudadana en los procesos de elaboración de infraestructura para la movilidad.

Se retoman las temáticas que expresan las y los sujetos sociales y se realiza un reacomodo de las temáticas de la siguiente manera: marco legal referente a la ley N°8114, ley N°9329 y otras vinculadas a la gestión del espacio público vial; elementos técnicos del espacio público vial; elementos para las evaluaciones e inspecciones de obras sobre el espacio público vial; elaboración de anteproyectos en el espacio público vial; por último, inspección de obra vial. Todas estas macro temáticas se desagregan en temas específicos para el desarrollo de las capacidades comunales, mediante un cuadro integrado que incluye entre otros los roles, los objetivos y los efectos esperados cuyo eje transversal es el enfoque de los derechos humanos.

8.3.1 Método propuesto para el fortalecimiento de capacidades comunales en gestión del espacio público de movilidad humana

Basado en lo que indica el Decreto 40138-MOPT que se refiere a las competencias de los Gobiernos Locales del país en relación a la gestión del espacio público de movilidad humana, y fundamentado en el carácter participativo al que se refiere el artículo N° 8 de dicho decreto donde también a algunas funciones institucionales para proveer a las y los sujetos sociales de este carácter participativo se indica *“La modalidad participativa requiere acompañar las distintas metodologías de ejecución de las obras técnicas con otros elementos como organización, capacitación, promoción y control social, que motiven el interés de los usuarios, la cooperación y la solidaridad.”* (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 2017)

Se observa como este decreto les indica a las corporaciones municipales que la modalidad participativa debe ir acompañada de una serie de acciones adicionales para acompañar las acciones técnicas en las intervenciones de los espacios de movilidad humana. En este contexto se designan estas tareas a la promoción social de las Unidades Técnicas de Gestión Vial. Es importante recalcar que estos procesos deben realizarse de manera ordenada y con metodologías establecidas a fin de poder definir para este proceso acciones de evaluación de los aportes a la gestión del espacio público de movilidad humana.

8.3.1.1 Mapeo de necesidades comunales en fortalecimiento de capacidades para la gestión del espacio público de movilidad humana

Como se ha venido desarrollando, en concordancia con el enfoque de los Derechos Humanos es de suma importancia contar con la perspectiva de las y los sujetos sociales para conocer de primera mano las necesidades que perciben ellos para que dentro de las comunidades se pueda desarrollar la gestión del espacio público de movilidad humana.

8.3.1.1.1 Planeación metodológica y logística de taller de inventario de necesidades en fortalecimiento de capacidades comunales

Para el mapeo de necesidades comunales el o la promotora social debe elaborar una planeación del taller o los talleres a realizar, esto para poder contar con la mayor cantidad de información disponible de las y los sujetos sociales comunales en relación a las necesidades

sobre capacitaciones y desarrollo de capacidades en sus comunidades con relación a la temática.

El o la promotora social deben tomar en consideración las dinámicas de cada una de las comunidades o distritos para realizar una cantidad de talleres que le permita obtener la información de todas y todos los actores sociales involucrados en la gestión del espacio público de movilidad humana.

Los talleres o actividades deben tener establecido un objetivo, estrategias de invitación a las y los sujetos sociales para su asistencia a la actividad, actividades a realizar, metodologías y formas de recolección de la información brindada por las y los sujetos sociales asistentes a los mismos, esto permitirá una mejor sistematización de los datos.

8.3.1.1.2 Desarrollo de taller de inventario de necesidades en fortalecimiento de capacidades comunales

Estos talleres tienen la finalidad de obtener los insumos necesarios para construir un proceso de fortalecimiento de capacidades comunales para la gestión del espacio público de movilidad humana, por esta razón, entendiendo la diversidad de necesidades según la región, realizar al menos un taller por distrito, esto a fin de establecer necesidades de formación y fortalecimiento alrededor de este tema con la mayor cantidad de visiones posible.

Es de suma relevancia la coordinación con las comunidades para la ejecución de dichos talleres, es aquí donde se hace uso del mapeo de actores y sujetos sociales comunales que debe ser realizado por el profesional en promoción social, para que a esta actividad este llamado a participar todos y todas las comunidades del distrito.

8.3.1.1.3 Establecer temáticas para el fortalecimiento de capacidades comunales

Antes de la sistematización de esas necesidades comunales en fortalecimiento de capacidades, el personal de promoción social debe definir con los resultados de los talleres y con base en su experiencia en gestión del espacio público de movilidad humana temas generales que aglutinen los tópicos definidos por las y los sujetos sociales participantes de los distintos talleres realizados, esto con el fin de aglutinar los temas establecidos en los talleres por los participantes en esos grupos de temáticas referentes a la gestión del espacio público de

movilidad humana, con tal de facilitar el establecimiento de estrategias para desarrollar las temáticas definidas por las y los sujetos sociales.

Se definieron siete grandes áreas de trabajo para el fortalecimiento de capacidades comunales las cuales son: necesidades en torno al marco legal, en relación a elementos técnicos del espacio público, elaboración de anteproyectos, inspección de obras, elementos de evaluación y roles comunales en la gestión del espacio público de movilidad humana.

8.3.1.2 Sistematización de necesidades comunales en fortalecimiento de capacidades

Entendiendo la sistematización como lo indica Sáenz, Vindas y Villalobos (2013)

“un procedimiento cualitativo por medio del cual se pretenden recuperar las experiencias llevadas a cabo por una iniciativa de acción social, esto como parte de un proceso de aprendizaje que permita a los involucrados e involucradas en la acción social aprender de los errores del pasado para posteriormente, hacer frente a las dificultades que se presentarán en el futuro: “a través de ella nos interesaba identificar el modo en que se relacionan esos saberes distintos, esos actores diferenciados, la manera como estos interpretan lo ocurrido y los modos de legitimación que instruye cada proyecto” (Sáenz, Vindas y Villalobos, 2013)

Una vez finalizados los talleres, el trabajo del personal dedicado a la promoción social es realizar la sistematización de los mismos, para obtener la información de las y los sujetos sociales sobre las necesidades de fortalecimiento de capacidades en gestión del espacio público de movilidad humana.

8.3.1.2.1 Definir las necesidades de fortalecimiento comunal

El primer ejercicio de sistematización se refiere a tomar los resultados de los talleres realizados y elaborar una estrategia de procesamiento de los datos recolectados de las y los sujetos sociales, a fin de construir un resumen de las temáticas definidas por las y los sujetos sociales en relación a la gestión del espacio público de movilidad humana. Estas temáticas deben ser valoradas de igual manera por el grupo técnico que compone la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal o el departamento encargado en la municipalidad.

8.3.1.2.2 Mapeo de actores institucionales que puedan colaborar con el fortalecimiento de capacidades

La diversidad de temáticas que pueden desprenderse de la sistematización de necesidades para el fortalecimiento de capacidades comunales requiere que la promoción social de la *municipalidad* vaya más allá muchas veces de sus capacidades, es por esta razón, que se propone realizar un mapeo de actores institucionales del cantón para brindar a las comunidades acceso al fortalecimiento de todas esas capacidades descritas por ellos en los talleres.

8.3.1.2.3 Elaboración de estructura lógica de temáticas para el desarrollo del proceso

Este proceso de fortalecimiento de capacidades incluyendo sus técnicas y metodología para trabajar con las y los sujetos sociales comunales debe ser en primera instancia validado por las comunidades, es por esta razón que, luego de la sistematización se debe realizar por parte de las y los encargados de la promoción social de un ejercicio en el cual se presente a las comunidades la sistematización y las propuestas de trabajo para el fortalecimiento de capacidades comunales en gestión del espacio público de movilidad humana. Una vez presentado y validado dicha propuesta de trabajo es cuando la promoción social de las Unidades Técnicas de Gestión Vial puede iniciar con el desarrollo del proceso de fortalecimiento de capacidades.

Las realidades sociales de cada uno de los cantones y distritos son diferentes uno del otro, por lo que se deja a libertad de las y las personas profesionales en promoción social o quien se designe para que defina cuál será la estrategia metodológica que se adapte mejor a las necesidades de su cantón y de sus distritos.

8.3.1.3 Planeamiento de metodologías de fortalecimiento de capacidades

Se debe escoger una metodología de trabajo que permita contemplar las necesidades de las y los sujetos sociales comunales, y que permita a partir de sus experiencias personales y cotidianas establecer relaciones entre los temas de la gestión del espacio público de movilidad humana y sus vidas diarias.

Relacionado a valorizar las experiencias y la cotidianeidad de las y los sujetos sociales y sus vivencias en el espacio público de movilidad humana, y cómo estas vivencias se relacionan con la gestión institucional que realiza la municipalidad en la gestión del espacio de movilidad humana en las distintas comunidades, es que se propone basar la estrategia metodología en la dinámica de aprender-haciendo que tal como lo describe Ruiz (2013)

“Dewey sostenía una visión dinámica de la experiencia ya que constituía un asunto referido al intercambio de un ser vivo con su medio ambiente físico y social y no solamente un asunto de conocimiento. En este sentido, insistió en el carácter precario que presenta el mundo de la experiencia: la distribución azarosa de lo bueno y lo malo en el mundo evidenciaba el carácter incierto y precario de la experiencia. Esta precariedad de la experiencia conformaba la base de todas las perturbaciones de la vida y era condición de la realidad. La experiencia también supone un esfuerzo por cambiar lo dado y en este sentido poseía una dimensión proyectiva, superando el presente inmediato. Está basada en conexiones o interacciones y continuidades, e implica de manera permanente procesos de reflexión e inferencia.” (Ruiz, 2013)

Ya que es apoyado en la experiencia de las y los sujetos sociales que debe construirse una relación dialéctica entre las comunidades y la municipalidad, entendiendo esta relación como un aprendizaje de una a la otra y viceversa. La metodología de aprender haciendo permite ese ir y venir en ambas direcciones que fortalece el proceso de intercambio de experiencias entre los profesionales encargados y las comunidades.

8.3.1.3.1 Planeación metodológica y elaboración de taller de validación comunal

Una vez analizadas las temáticas establecidas por las y los sujetos sociales y definida la o las metodologías a utilizar para el desarrollo del proceso de fortalecimiento de capacidades comunales en gestión del espacio público de movilidad humana y respetando el enfoque de derechos humanos, el cual es un eje transversal de estas propuestas, la promoción social debe proyectar la realización de una sesión de trabajo con las y los sujetos sociales donde se presente la propuesta de trabajo para el proceso de fortalecimiento de capacidades, y que estos tengan la capacidad de mejoras en el documento planteado.

En este punto se hace necesario establecer coordinación con las y los sujetos sociales con el fin de, una vez establecidas esas mejoras al plan, si las existiese, negociar los tiempos para poder realizar el proceso de fortalecimiento de capacidades, es decir, las y los sujetos sociales

tendrán la capacidad de definir los horarios en los cuales se estará realizando dicho proceso.

8.3.1.3.2 Planeación anual de comunidades a capacitar y temáticas

Una vez conocidas las posibilidades de las comunidades de días y horarios para asistir a las distintas actividades del proceso de fortalecimiento de capacidades comunales en gestión del espacio público vial, las y los encargados de la promoción social realizan una distribución de las distintas actividades y definen un cronograma de trabajo para cada uno de los distritos que será socializado a las y los sujetos sociales comunales.

8.3.1.4 Ejecución de los procesos de fortalecimiento de capacidades

Es de suma importancia para el fortalecimiento de los procesos de gestión del espacio público de movilidad humana que lo que se construye con las comunidades se llegue a concretar, esto provoca una validación comunal y social a los distintos procesos de obra pública, es decir, es importante cerrar el ciclo iniciado con las comunidades, ejecutando los procesos de fortalecimiento de capacidades definido de manera conjunta con las y los sujetos sociales comunales.

8.3.1.4.1 Coordinación con actores comunales

A pesar de que con anterioridad se pasa el cronograma a todas y todos los sujetos sociales comunales, es importante realizar el proceso de coordinación conforme se acercan las fechas, no solo con estos actores comunales, en el caso de que sea otra persona la que realiza el proceso en ese momento, el o la promotora social se convierte en un facilitador de que este proceso se realice, adicional a esto, es el encargado de realizar las sistematizaciones de cada una de las actividades realizadas.

8.3.1.4.2 Desarrollo del proceso de fortalecimiento de capacidades

Es aquí donde se pone en práctica y se trabaja con las comunidades y las y los sujetos sociales lo que se ha trabajado y construido en conjunto entre la municipalidad y las comunidades para el fortalecimiento de capacidades en gestión del espacio público de movilidad humana, y que tiene como fin el mejorar los procesos institucionales y comunales para este fin.

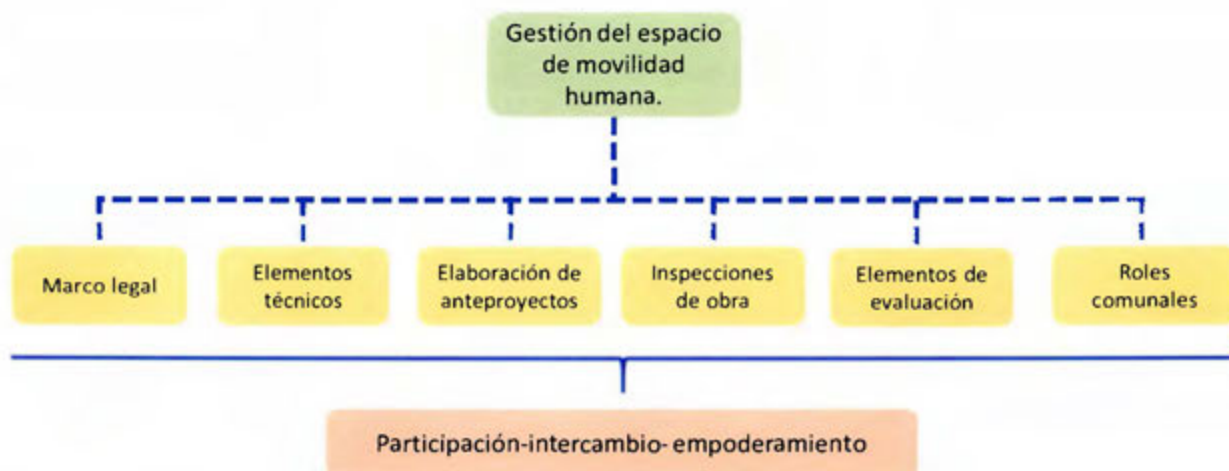
8.3.2 Propuesta de fortalecimiento de capacidades comunales en gestión del espacio público de movilidad humana para el cantón de Goicoechea

Una vez realizados todos los pasos descritos en el punto anterior, para la Municipalidad de Goicoechea, donde las y los sujetos sociales participaron en cinco talleres distritales, más las entrevistas realizadas a los actores institucionales que representaron las visiones políticas, técnicas ingenieriles, técnicas de promoción social, comunales y de poblaciones con discapacidad, se logran evidenciar seis grandes temas a desarrollar para lograr un proceso de fortalecimiento de capacidades comunales en la gestión del espacio público de movilidad humana, estos temas son:

- El marco legal para la gestión del espacio público vial y la movilidad humana.
- Elementos técnicos del espacio público vial.
- Elaboración de anteproyectos en el espacio público vial.
- Inspección de obras viales.
- Elementos para la evaluación e inspección de obras sobre el espacio público vial.
- Roles de los sujetos sociales involucrados en la gestión del espacio público de movilidad humana.

Estos siete grandes temas se desagregan en subtemas que se trabajaran con las y los sujetos sociales comunales de cada uno de los siete distritos del cantón, esto con el fin de lograr un proceso conjunto de fortalecimiento de capacidades técnicas en gestión del espacio público de movilidad humana. Pero no solo eso, se trata de un fortalecimiento de capacidades en ambas vías, pues la institución, en este caso representada por la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, se verá fortalecida con los insumos y la participación activa y real de las y los sujetos comunales en los procesos desarrollados.

Figura 57. Temáticas de proceso de fortalecimiento de capacidades comunales en gestión del espacio público de movilidad humana para la Municipalidad de Goicoechea.



Fuente: Elaboración propia con base en resultado de los talleres comunales en los distritos de Goicoechea. 2019

8.3.2.1 Marco legal para la gestión del espacio público vial y la movilidad humana

La gestión del espacio público de movilidad humana tiene su génesis en una serie de leyes emitidas por la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, adicional a esto una serie de decretos emitidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que los emite como parte de sus funciones como ente rector en materia de vialidad a nivel nacional.

Por esto es importante que las y los sujetos sociales comunales conozcan las generalidades de estas leyes, y cómo están definidos los procesos de gestión del espacio en dichas leyes, así también el cómo este marco normativo afecta el desarrollo de los procesos participativos y los procesos de ejecución de obra en cada uno de los cantones del país.

Pero no solo a nivel central se definen leyes o normativas en relación a este tema, la municipalidad también cuenta con una serie de reglamentos que involucran la gestión del espacio, por otro lado, conociendo este marco normativo tanto a nivel nacional como a nivel local, los sujetos sociales pueden proponer mejoras en dichos reglamentos a nivel cantonal, o la elaboración de nuevos instrumentos normativos para el desarrollo de este tema.

Cuadro 17. Propuesta de desarrollo de proceso de fortalecimiento de capacidades en el tema de marco legal para la gestión del espacio público vial y la movilidad humana.

	<p>El marco legal reciente que guarda el tema de gestión del espacio público de movilidad humana, el aseguramiento del derecho de participación corresponde a uno de los primordiales derechos de las y los sujetos sociales en la comunidad en la que viven. El ejercicio de este conlleva al desarrollo social, económico y a la transparencia de la gestión pública.</p>
Fundamento	<p>Es por eso y con base en las necesidades expresadas en los talleres comunitarios y en las entrevistas, las capacitaciones en el conocimiento del marco legal y los derechos es fundamental para el adecuado cumplimiento del derecho de participación.</p> <p>De ahí la importancia de generar espacios de creación de capacidades para los conocimientos del marco legal por parte de las y los sujetos sociales que habitan en el cantón y en cada uno de los distritos.</p>
Objetivo	<p>Promover capacidades en los conocimientos del marco legal por parte de las y los sujetos sociales que conforman el distrito definido con el fin empoderar a las comunidades en el ejercicio del derecho humano de participación</p>
Persona a cargo.	<p>La coordinación con el área de promoción social de la municipalidad quien convocará a las personas encargadas de instituciones para la capacitación del tema.</p> <p>Al menos un invitado experto en el tema legal de las instancias correspondientes: MOPT, CONAVI, LANAMME y Municipalidad de Goicoechea.</p>

Metodología Para la gestión de esta capacitación es necesario la utilización de metodologías cruzadas: magistral y metodología aprender haciendo a través de talleres participativos.

Sesiones teórico prácticas de elementos principales de las normativas por sesión para completar el módulo del marco legal:

Sesión 1: Ley N°5060, N°8114 y N°9329.

Sesión 2: Decreto 40137-MOPT y Decreto 40138-MOPT

Sesión 3: Decreto 40139-MOPT y Ley de Planificación Urbana.

**Posibles
actividades**

Sesión 4: Ley N°7600 y su aplicación en el espacio público vial. Distintos reglamentos municipales de gestión vial. El mantenimiento preventivo, clave para la protección del patrimonio vial.

Sesión 5: Gestiones municipales: cómo presentar quejas, cómo exigir derechos, como realizar trámites para la comunidad, como solicitar obras de infraestructura, de cómo informar y cómo corregir obras, entre otros.

Cada sesión o módulo estará provisto de una sesión magistral que se combinará con una sesión teórico práctica mediante la metodología “aprender haciendo”, se podrá trabajar mediante estudios de casos o bien plantear problemáticas vivenciales que pueden ser resueltas a través del marco legal.

Al menos 30 personas líderes comunales capacitadas en el tema del marco legal en gestión vial y movilidad humana con conocimientos para velar por el cumplimiento de la leyes relacionadas a la gestión vial.

Resultados esperados	<p>Creación de una red de trabajo interdistrital que permita conocer las distintas problemáticas del cantón que están experimentando las personas participantes y que se comprometen a participar en la resolución de estas.</p> <p>Al menos 30 problemáticas en las que el marco normativo permita resolver y reportar ante las instancias pertinentes.</p> <p>La organización estará a cargo de la Municipalidad de Goicoechea, quien a través del mapeo de actores promoverá la convocatoria.</p>
Organización	<p>Se gestionarán certificados de participación que evidencien y motiven la participación comunitaria en el tema.</p> <p>Además, se discutirán temáticas de: Derechos de participación, modos de gestión de denuncias e incumplimientos legales en la gestión de la infraestructura vial y el espacio público vial, apropiación del espacio público y las distintas formas de participación comunitaria, así como la capacidad de incidencia en el tema.</p>
Público meta	<p>Asociaciones de Desarrollo, grupos formales e informales, líderes comunales, y personas interesadas en la temática.</p>
Cantidad de sesiones de trabajo.	<p>5 sesiones</p>

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los talleres en los diferentes distritos del cantón de Goicoechea

8.3.2.2 Elementos técnicos del espacio público de movilidad humana

Para comprender las intervenciones que se realizan en el espacio público es necesario conocer cuáles son esos espacios y cuáles son las características de cada uno de estos espacios.

Cada espacio cuenta con características que lo hacen único, pero no solo eso, sino que esto provoca que a nivel técnico se deba comprender para poder diseñar y ejecutar acciones que contemplen las individualidades de cada sección.

En el marco de la participación, el intercambio de saberes entre lo técnico y lo comunal aporta un valor agregado al estudio de esos elementos técnicos del espacio público de movilidad humana, dado que en la cotidianeidad las y los sujetos sociales descubren situaciones que a simple vista no son fáciles de ver.

Por otro lado, son las y los sujetos sociales los que en su diario vivir descubren cuáles son las necesidades y por eso es importante que estas y estos sujetos sociales conozcan las diferentes partes de un espacio público y cuáles son los elementos técnicos que le componen.

Cuadro 18. Propuesta de desarrollo de proceso de fortalecimiento de capacidades en el tema de elementos técnicos del espacio público de movilidad humana

	<p>El marco legal reciente que guarda el tema de gestión del espacio público de movilidad humana, el aseguramiento del derecho de participación corresponde a uno de los primordiales derechos de las y los sujetos sociales en la comunidad en la que viven. El ejercicio de este conlleva al desarrollo social y económico y a la transparencia de la gestión pública.</p>
Fundamento	<p>Es por eso y con base en las necesidades expresadas en los talleres comunitarios y en las entrevistas, las capacitaciones en los conocimientos de los elementos técnicos que involucran los proyectos de gestión del espacio público vial.</p> <p>De ahí la importancia de generar espacios de creación de capacidades para los conocimientos de los elementos técnicos que componen el espacio público de movilidad humana por parte de las y los sujetos sociales que habitan en el cantón y en cada uno de los distritos.</p>
Objetivo	<p>Promover capacidades en los conocimientos de los elementos técnicos que componen el espacio público de movilidad humana por parte de las y los sujetos sociales que conforman el distrito, con el fin empoderar a las comunidades en el ejercicio del derecho humano de participación</p>
Persona a cargo.	<p>La coordinación con el área de promoción social de la municipalidad quien convocará a las personas encargadas de instituciones para las capacitaciones del tema.</p> <p>Al menos un invitado experto en el tema legal de las instancias correspondientes: MOPT, CONAVI,</p>

LANAMME, Municipalidad de Goicoechea.

Metodología

Para la gestión de esta capacitación es necesario la utilización de metodologías cruzadas: magistral y metodología aprender haciendo a través de talleres participativos.

Posibles actividades

Sesión 1: Partes del espacio público vial. Elementos técnicos de aceras.

Sesión 2: Elementos técnicos de estructuras de pavimento.

Sesión 3: Elementos técnicos de señalización vertical y horizontal. Elementos técnicos de los puentes y pasos inferiores.

Sesión 4: Elementos de movilidad humana. Estudios para el diseño de pavimentos y puentes.

Cada sesión o módulo estará provista de una sesión magistral que se combinará con una sesión teórico práctica mediante la metodología “aprender haciendo”, se podrá trabajar mediante estudios de casos o bien plantear problemáticas vivenciales que pueden ser resueltas a través del marco legal.

Resultados esperados

Al menos 30 personas líderes comunales capacitadas en el tema de elementos técnicos de la gestión del espacio público de movilidad humana, con conocimientos para velar por el cumplimiento de la ley.

La organización estará a cargo de la Municipalidad de Goicoechea quien a través del mapeo de actores promoverá la convocatoria.

Organización

Se gestionarán certificados de participación que evidencien y motiven la participación comunitaria en el tema.

Público objetivo Asociaciones de Desarrollo, grupos formales e informales, líderes comunales, y personas interesadas en la temática.

Cantidad de sesiones de trabajo. 4 sesiones

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los talleres en los diferentes distritos del cantón de Goicoechea

8.3.2.3 Elaboración de anteproyectos en el espacio público de movilidad humana

Con el enfoque de la gestión del espacio público de movilidad humana transversalizado por los derechos humanos, los proyectos que anteriormente se elaboraban desde una oficina y con un criterio de un técnico, el cual definía desde su nivel profesional cuáles eran las necesidades no solo de la infraestructura, sino también indirectamente, cuáles eran o son las necesidades de las personas que transitan por esa infraestructura pública. Estos proyectos ahora se elaboran en el marco de un proceso participativo con las y los sujetos sociales que conviven con el espacio público de movilidad, es decir, la cotidianeidad que cada uno y una de ellas define en su diario vivir debe verse reflejado en los proyectos a realizarse.

Cuadro 19. Propuesta de desarrollo de proceso de fortalecimiento de capacidades en el tema de elaboración de anteproyectos en el espacio público de movilidad humana

Fundamento	<p>El marco legal reciente que guarda el tema de gestión vial y de movilidad humana, el aseguramiento del derecho de participación corresponde a uno de los primordiales derechos de las y los sujetos sociales en la comunidad en la que viven. El ejercicio de este conlleva al desarrollo social y económico y a la transparencia de la gestión pública.</p> <p>Es por eso y con base en las necesidades expresadas en los talleres comunitarios y en las entrevistas, las capacitaciones en los conocimientos del marco legal y los derechos es fundamental para el adecuado cumplimiento del derecho de participación.</p> <p>De ahí la importancia de generar espacios de creación de capacidades para los conocimientos para la elaboración de anteproyectos en el espacio público de movilidad humana por parte de las y los sujetos sociales que habitan en el cantón, en cada uno de los distritos y en acompañamiento del departamento técnico correspondiente.</p>
Objetivo	<p>Promover capacidades en los conocimientos de la elaboración de proyectos en el espacio público de movilidad humana por parte de las y los sujetos sociales que conforman el distrito definido, con el fin empoderar a las comunidades en el ejercicio del derecho humano de participación</p>
Persona a cargo.	<p>La coordinación con el área de promoción social de la municipalidad, quien convocará a las personas encargadas de instituciones para las capacitaciones del tema.</p> <p>Al menos un invitado experto en el tema legal de las instancias correspondientes: MOPT,</p>

	CONAVI, LANAMME y la Municipalidad de Goicoechea.
Metodología	Para la gestión de esta capacitación es necesario la utilización de metodologías cruzadas: magistral y metodología aprender haciendo a través de talleres participativos.
Posibles actividades	<p>Sesión 1: Distribución del espacio público vial. Establecimiento de necesidades comunales en el espacio público vial.</p> <p>Sesión 2: Llenado de boleta de necesidades del camino. Elaboración de anteproyectos.</p> <p>Cada sesión o módulo estará provista de una sesión magistral que se combinará con una sesión teórico práctica mediante la metodología “aprender haciendo”, se podrá trabajar mediante estudios de casos, o bien plantear problemáticas vivenciales que pueden ser resueltas a través del marco legal.</p>
Resultados esperados	Al menos 30 personas líderes comunales capacitadas en el tema de elaboración de anteproyectos para el mejoramiento del espacio público de movilidad humana.
Organización	<p>La organización estará a cargo de la Municipalidad de Goicoechea, quien a través del mapeo de actores promoverá la convocatoria.</p> <p>Se gestionarán certificados de participación que evidencien y motiven la participación comunitaria en el tema.</p>
Público objetivo	Asociaciones de Desarrollo, grupos formales e informales, líderes comunales, y personas

interesadas en la temática.

Cantidad de sesiones de trabajo. 2 sesiones

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los talleres en los diferentes distritos del cantón de Goicoechea

8.3.2.4 Elementos para la evaluación e inspección de obras sobre el espacio público de movilidad humana

Para definir proyectos dentro del espacio público vial es necesario contar con una evaluación de lo existente hasta el momento, hay evaluaciones que se realizan por medio de equipos mecánicos y electrónicos que permiten conocer a más profundidad los elementos, y si estos están fallando o no, esto en el caso de la red vial.

Pero también existen formas en las cuales se establece por medio de una caracterización visual los daños y las posibilidades del porqué esos daños se están presentando. Las municipalidades al contar con recursos limitados, en la mayoría de ocasiones utilizan o han utilizado estas técnicas manuales sobre las mecánicas.

Pero para realizar estas labores y conocer las razones por las cuales se detalla uno u otros fallos en las estructuras pertenecientes al espacio público de movilidad humana, hay razones técnicas que caracterizan cada una de esas anomalías sobre el espacio.

Cuadro 20. Propuesta de desarrollo de proceso de fortalecimiento de capacidades en el tema de elementos para la evaluación de obras sobre el espacio público de movilidad humana.

Fundamento	<p>El marco legal reciente que guarda el tema de gestión del espacio público de movilidad humana, el aseguramiento del derecho de participación corresponde a uno de los primordiales derechos de las y los sujetos sociales en la comunidad en la que viven. El ejercicio de este conlleva al desarrollo social y económico y a la transparencia de la gestión pública.</p> <p>Es por eso y con base en las necesidades expresadas en los talleres comunitarios y en las entrevistas, las capacitaciones en el fortalecimiento de capacidades en los elementos que se deben tener en consideración para la evaluación de las obras sobre el espacio público de movilidad humana.</p> <p>De ahí la importancia de generar espacios de creación de capacidades para los conocimientos para la evaluación de obras sobre el espacio público de movilidad humana por parte de las y los sujetos sociales que habitan en el cantón, y en cada uno de los distritos y en acompañamiento del departamento técnico correspondiente.</p>
Objetivo	<p>Promover capacidades en los conocimientos para la evaluación de proyectos en el espacio público de movilidad humana por parte de las y los sujetos sociales que conforman el distrito definido, con el fin empoderar a las comunidades en el ejercicio del derecho humano de participación</p>
Persona a cargo.	<p>La coordinación con el área de promoción social de la municipalidad, quien convocará a las personas encargadas de instituciones para las capacitaciones del tema.</p> <p>Al menos un invitado experto en el tema legal de las instancias correspondientes: MOPT, CONAVI,</p>

LANAMME y la Municipalidad de Goicoechea.

Metodología

Para la gestión de esta capacitación es necesario la utilización de metodologías cruzadas: magistral y metodología aprender haciendo a través de talleres participativos.

Posibles actividades

Sesión 1: Guía de inventario y evaluación de aceras.

Sesión 2: Guía para la determinación de la condición en puentes mediante inspección visual

Sesión 3: Guía de la evaluación de estado y desempeño de estructuras tipo alcantarillas.

Sesión 4: Manual de auscultación visual de pavimentos de Costa Rica.

Sesión 5: El mantenimiento preventivo, clave para la protección del patrimonio vial. Manual de recepción de obra vial.

Cada sesión o módulo estará provista de una sesión magistral que se combinará con una sesión teórico práctica mediante la metodología “aprender haciendo”, se podrá trabajar mediante estudios de casos o bien plantear problemáticas vivenciales que pueden ser resueltas a través del marco legal.

Resultados esperados

Al menos 30 personas líderes comunales capacitadas en el tema de elaboración de anteproyectos para el mejoramiento del espacio público de movilidad humana.

Organización

La organización estará a cargo de la Municipalidad de Goicoechea, quien a través del mapeo de actores promoverá la convocatoria.

Se gestionarán certificados de participación que evidencien y motiven la participación comunitaria en el tema.

Público objetivo Asociaciones de Desarrollo, grupos formales e informales, líderes comunales, y personas interesadas en la temática.

Cantidad de sesiones de trabajo. 5 sesiones

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los talleres en los diferentes distritos del cantón de Goicoechea

8.3.2.5 Inspección de obra sobre el espacio público de movilidad humana

Una de las áreas más críticas de la gestión del espacio público de movilidad humana es a la hora de estar desarrollando proyectos, ya que los mismos requieren una inspección constante a fin de que se valore la calidad de los materiales y del proceso seguido por los contratistas para el desarrollo de estas obras.

Las y los sujetos sociales residentes en el cantón, en los talleres realizados indicaron que era de su interés conocer cuáles eran esas formas de validar técnicamente si las obras se estaban realizando de una manera conveniente, esto con el fin de apoyar y aportar en controlar el buen uso de los fondos públicos invertidos por la municipalidad en los espacios públicos de movilidad.

Esta inspección que se realiza contiene una serie de condicionantes técnicas que deben ser aprendidas y evaluadas para el buen desarrollo de los proyectos, pero, ante todo, la confiabilidad y ética de las personas que practican la inspección de obra pública es el bien máspreciado en ese campo.

Cuadro 21. Propuesta de desarrollo de proceso de fortalecimiento de capacidades en el tema de inspección de obra sobre el espacio público de movilidad humana

Fundamento	<p>El marco legal reciente que guarda el tema de gestión del espacio público de movilidad humana, el aseguramiento del derecho de participación corresponde a uno de los primordiales derechos de las y los sujetos sociales en la comunidad en la que viven. El ejercicio de este conlleva al desarrollo social y económico y a la transparencia de la gestión pública.</p> <p>Es por eso y con base en las necesidades expresadas en los talleres comunitarios y en las entrevistas, las capacitaciones en el fortalecimiento de capacidades en los elementos que se deben tener en consideración para la evaluación de las obras sobre el espacio público de movilidad humana.</p> <p>De ahí la importancia de generar espacios de creación de capacidades para los conocimientos para la inspección de obras sobre el espacio público de movilidad humana por parte de las y los sujetos sociales que habitan en el cantón, y en cada uno de los distritos y en acompañamiento del departamento técnico correspondiente.</p>
Objetivo	<p>Promover capacidades en los conocimientos de la elaboración de proyectos en el espacio público de movilidad humana por parte de las y los sujetos sociales que conforman el distrito definido, con el fin empoderar a las comunidades en el ejercicio del derecho humano de participación</p>
Persona a cargo.	<p>La coordinación con el área de promoción social de la municipalidad quien convocará a las personas encargadas de instituciones para las capacitaciones del tema.</p> <p>Al menos un invitado experto en el tema legal de las instancias correspondientes: MOPT, CONAVI,</p>

	LANAMME y Municipalidad de Goicoechea.
Metodología	Para la gestión de esta capacitación es necesario la utilización de metodologías cruzadas: magistral y metodología aprender haciendo a través de talleres participativos.
Posibles actividades	<p>Sesión 1: Ética en la inspección de obra vial. Llenado de boletas de inspección de obra vial.</p> <p>Sesión 2: Guía para inspectores: aplicación del riego de liga.</p> <p>Sesión 3: Guía para inspectores: colocación de sobre capas asfálticas.</p> <p>Sesión 4: Guía para inspectores: bacheo formal con mezcla asfáltica en caliente.</p> <p>Sesión 5: Manual técnico de dispositivos de seguridad y control temporal de tránsito para la ejecución en las vías y elaboración de expediente de proyecto.</p> <p>Cada sesión o módulo estará provista de una sesión magistral que se combinará con una sesión teórico práctica mediante la metodología “aprender haciendo”, se podrá trabajar mediante estudios de casos o bien plantear problemáticas vivenciales que pueden ser resueltas a través del marco legal.</p>
Resultados esperados	Al menos 30 personas líderes comunales capacitadas en el tema de inspección de obra sobre el espacio público de movilidad humana.
Organización	La organización estará a cargo de la Municipalidad de Goicoechea, quien a través del mapeo de actores promoverá la convocatoria.

Se gestionarán certificados de participación que evidencien y motiven la participación comunitaria en el tema.

Público objetivo

Asociaciones de Desarrollo, grupos formales e informales, líderes comunales, y personas interesadas en la temática.

Cantidad de sesiones de trabajo.

5 sesiones

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los talleres en los diferentes distritos del cantón de Goicoechea

8.3.2.6 Roles de los sujetos sociales involucrados en la gestión del espacio público de movilidad humana

Parte fundamental de transversalizar los derechos humanos a la temática de gestión del espacio público de movilidad humana, es lograr la participación activa de las y los sujetos sociales que forman parte de las comunidades.

Se debe recalcar que son esas y esos sujetos sociales los que desarrollan su cotidianeidad en esos espacios públicos y, por ende, es necesario escucharlos y tomar en cuenta sus necesidades en el proceso de génesis, desarrollo y evaluación de proyectos.

Pero no solo la institucionalidad debe desarrollar las estrategias y crear los espacios para que las y los sujetos sociales puedan participar, sino que esos sujetos deben estar dispuestos a participar activamente en el desarrollo de esas actividades y crear un vínculo de compromiso, entre la institución y las comunidades.

Cuadro 22. Propuesta de desarrollo de proceso de fortalecimiento de capacidades en el tema de roles de los sujetos sociales involucrados en la gestión del espacio público de movilidad humana.

Fundamento	<p>Dentro del derecho de participación que atañe a las y los sujetos sociales de la comunidad en el tema de gestión del espacio público de movilidad humana, se encuentra la necesidad de generar capacidades en el conocimiento de los roles que les atañe.</p> <p>Aunque el derecho humano de participación es básico en el desarrollo económico y social de las comunidades, no todas las personas “pueden hacer todo”, ciertamente existen roles definidos para cada individuo que forma parte de la comunidad.</p> <p>En este caso, se tiene que la institucionalidad juega un papel importante en su visión y misión y lo que demanda y exige la ley.</p> <p>Las y los sujetos sociales fungen un papel no solo como receptores de las decisiones de la institucionalidad o como sujetos y sujetas de derechos, sino también como actores que pueden cambiar su realidad y contribuir al desarrollo de su comunidad.</p>
Objetivo	<p>Concientizar en las personas participantes la importancia de los roles de participación en materia de gestión vial y movilidad humana, con el fin de generar una visión integral del papel correspondiente a cada uno en el desarrollo de su distrito.</p> <p>Área de promoción social de la Municipalidad de Goicoechea, quien gestionará con personas expertas e invitadas en temas. (LANNAME UCR, Líderes comunales expertos en la gestión comunal, entre otros)</p>

Persona a cargo.

Metodología

El eje transversal de la creación de capacidades se centra en la metodología “aprender haciendo” así como charlas magistrales y talleres comunitarios

Dentro de las actividades que se planean se encuentra una serie de sesiones para comprender el rol de cada uno de los sujetos del espacio público:

- Rol municipal en el cantón en materia de gestión ambiental y movilidad humana.
- Rol de las y los sujetos sociales que habitan en las comunidades para el ejercicio del derecho humano de participación en gestión vial y movilidad humana.
- Rol de las instituciones públicas involucradas en la gestión vial y la movilidad humana
- Roles conjuntos y roles individuales

Posibles actividades

- Alternativas ante el incumplimiento de roles y posibles resultados.
- Sanciones: capacidad en cuanto las sanciones o incumplimiento de acuerdos- Resolución de conflictos.
- Capacitaciones sobre los temas de gestión vial municipal para gestionar soluciones y alternativas a problemáticas.
- Formación de programas de talleres comunales para concientizar a los vecinos sobre la importancia del

	<p>cumplimiento de los roles.</p>
Resultados esperados	<p>Al menos 30 sujetos y sujetas capacitados en el tema de los roles de participación de la gestión vial y movilidad humana acorde al marco legal y soluciones en el incumplimiento de estos.</p> <p>Al menos una gestión de trabajo conjunto para llevar a cabo acciones que promuevan una gestión de roles.</p> <p>Se espera la apertura de al menos cuatro espacios para expresar necesidades, generar ideas, establecer alianzas, entre otros.</p> <p>Al establecer los roles de cada uno de los involucrados en gestión vial y movilidad humana, se espera lograr mayores acercamientos de la municipalidad a las comunidades.</p>
Organización	<p>La organización estará a cargo de la Municipalidad de Goicoechea, quien a través del mapeo de actores promoverá la convocatoria.</p> <p>Se gestionarán certificados de participación que evidencien y motiven la participación comunitaria en el tema.</p>
Público objetivo	<p>Asociaciones de Desarrollo, grupos formales e informales, líderes comunales, y personas interesadas en la temática.</p>
Cantidad de sesiones de trabajo.	<p>Al menos 4 sesiones con los temas prioritarios a definir con las personas participantes.</p>

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de los talleres en los diferentes distritos del cantón de Goicoechea

Conclusiones

Cuando se analiza la presencia del enfoque y el ejercicio de los derechos humanos en la participación de las y los sujetos sociales en los procesos de gestión vial y de los espacios públicos de movilidad humana en el cantón de Goicoechea, si bien es cierto las personas de las comunidades indicaron que existen actividades de las cuales participan, es indispensable un fortalecimiento real que ponga en práctica el enfoque de derechos humanos basado en las necesidades de las propias comunidades.

Para lograr esto, es necesaria la creación y ejecución de nuevas políticas relacionadas a la movilidad humana, por cuanto se evidenció el reto hacia el cambio cultural de participación comunitaria, tanto desde la municipalidad hacia las comunidades como en ambos sentidos; lo anterior no depende solamente de las cúpulas de poder, sino de las y los sujetos que ejercen sus derechos y deberes comunitarios, pues a lo largo de la historia de Goicoechea, el desencanto político ha ido mermando la participación, según expresaron las y los sujetos sociales.

En este sentido, las mismas comunidades apelan a la participación integral e integradora, esta debe ser en ambas vías en las cuales no solo exista un aporte y participación equilibrada y voluntaria de las y los sujetos, sino que se evidencie, que invite a formar parte de las decisiones del gobierno local y, por ende, sea generadora de proyectos, seguidora y evaluadora de los mismos. Esto produciría un acercamiento y un vínculo entre municipalidad y las comunidades, mejorando los canales de comunicación y fortaleciendo la confianza entre las y los vecinos del cantón.

Por consiguiente, la generación y acción de los tres productos propuestos brindan, un aporte en este sentido, el primer producto, la metodología participativa que permite y contribuye al proceso de apropiación del espacio público, la perspectiva y el enfoque de los derechos humanos.

Por otro lado, el segundo producto referente a un modelo de gestión de la participación comunal basado en el enfoque de derechos humanos en la gestión del espacio público de movilidad humana en el cantón de Goicoechea- integra este enfoque y se brinda este aporte al municipio y al cantón para su aplicabilidad inmediata, que no implica mayor inversión que los recursos que la municipalidad ya tiene, sino una voluntad política.

Asimismo, el tercer producto que se refiere a un programa de fortalecimiento de capacidades comunales en la gestión del espacio público vial y la movilidad humana brinda un sustento y logra integrar las perspectivas legales, técnicas y comunitarias de la gestión vial, para así facilitar la construcción participativa. Este fue incluso solicitado por las mismas personas participantes de los procesos comunitarios, quienes destacan necesidades de capacitación para ejercer ese derecho de participación y apropiarse de sus espacios, generando un proceso de vinculación y “confianza” en el otro, y no solo en el otro como vecino sino en las personas que ostentan el poder político.

Esta participación debe generarse también desde un enfoque de equidad de género, el espacio público también es un asunto político y de posiciones de poder, por lo tanto, debe estar transversalizada desde la equidad, esta misma conclusión fue expresada en los talleres, el uso del espacio y el derecho ejercido para el uso de este, es una cuestión tanto política como de género, no solo por una cuestión de representatividad en el liderazgo comunal, sino en la apropiación misma del espacio y en la ejecución, es un asunto de construcción para todos y todas las que hacen uso de esos espacios.

Por lo anterior, el presente proyecto deja tres productos que pueden aportar a ser formas de trabajo para establecer no solo en el tema de gestión vial y movilidad humana, sino que las metodologías y modelos acá planteados se pueden adaptar a otros procesos municipales como levantamientos de necesidades comunitarias de otros temas sociales, económicos, comunitarios, entre otros. Estos productos son necesidades manifestadas por promotores sociales e ingenieros municipales consultados en once comunidades del país, no solo para el tema de la gestión vial y la movilidad, sino para destacar la importancia de los temas socio comunitarios en los municipios.

Según lo indagado en talleres comunales y en las entrevistas las características y necesidades comunales entre un camino y otro varían, por lo que se hace necesario contar con los insumos comunales para intervenciones integrales del espacio público de movilidad humana, que resuelvan las necesidades físico espaciales de todas y todos los sujetos sociales que hacen uso del espacio público dedicado a la movilidad, y se adapten estas intervenciones a los distintos distritos y comunidades dentro de estos.

De acuerdo con esto, si se desea que el enfoque de derechos humanos sea el eje transversal en

la participación y los procesos metodológicos debe realizarse desde el ambiente colaborativo y constructivo, mediante la participación activa y significativa para que todas las personas sean visibilizadas y representadas según las necesidades de movilidad humana y gestión vial.

En este sentido, se cumple con el propósito de definir las funciones y acciones de cada uno de los sujetos sociales, quedando claro los roles que cada uno de estos debe realizar de acuerdo con su posición en el cuadro de actores sociales, esto es, los aportes que cada uno puede realizar desde su posicionamiento y cuota poder indicada en el marco legal de la gestión vial y la movilidad humana.

Por otro lado, la propuesta de fortalecimiento de capacidades comunales presentada en materia de gestión vial cantonal y movilidad humana, se basa entonces en las necesidades comunitarias de las y los sujetos sociales que han expresado a lo largo de las entrevistas y los talleres comunitarios, y se incluyen como parte en el modelo de gestión de la Municipalidad de Goicoechea, el cual es inclusivo en el enfoque de derechos humanos, y la participación de estos como sujetos constructores de su propia historia.

En las distintas visiones (comunitaria, técnico social, técnico ingenieril, política y legal) se destaca la participación comunitaria como un recurso valioso. En su mayoría se concuerda que, de potencializarse, podría financieramente economizar millones de colones a los municipios. Tomando en cuenta que el trabajo comunitario en muchas ocasiones es voluntario, coadyuva en los aportes de grandes ideas, propuestas, seguimiento y evaluación de los proyectos y la gestión municipal, así también que al utilizar los conocimientos de las y los sujetos sociales que hacen uso de ese espacio público a diario, permite realizar inversiones justas, es decir, ni subdiseñar ni sobre diseñar las obras necesarias en las comunidades.

Sin embargo, lo que limita esta participación es el arraigo cultural e histórico de la falta de participación, que todavía permea en el colectivo y sobrepasa el filtro de la voluntad, teñida además de un tinte del desencanto político acumulado por años, y esto podría estar generando pérdidas al municipio en materia de recurso humano aprovechable.

Ahora bien, con base en lo analizado se responde a la interrogante del proyecto, pues la Municipalidad de Goicoechea carece de procesos participativos, inclusivos y con enfoque de

derechos humanos en la gestión vial cantonal, pues los procesos realizados se hacen en su mayoría y según las y los sujetos sociales de forma vertical, informativa y en una sola vía.

En estos procesos si bien existen intercambio de pareceres y opiniones, no existe garantía de la atención de necesidades específicas en materia del ejercicio de derechos humano en la gestión vial cantonal y la movilidad humana, hasta que no se aplique una metodología que incluya este enfoque, como la que se plantea el presente proyecto.

Si bien es cierto, las incidencias, los roles y los grados de poder que las y los sujetos sociales actualmente desempeñan en gestión vial y movilidad humana es bajo y no permite un adecuado uso del espacio, la potencialización y la explotación de las capacidades de estos podrían hacer que esa incidencia, los roles y el poder sean ejercidos y sean altos, para el beneficio del desarrollo comunitario.

Es evidente que para lograr lo anterior, es indispensable desde ya, aplicar el cambio de paradigma de transformación desde la gestión vial a la gestión del espacio público de movilidad humana, respondiendo a las necesidades que se han dado históricamente de retomar los espacios por las y los sujetos de derechos, y esto a mediano plazo aplicado en el plan de la municipalidad, podría generar resultados realmente beneficiosos, siendo el cantón de Goicoechea de los primeros en generar resultados en materia de movilidad humana.

Cabe preguntarse ¿cuál es la mejor ruta para lograr este cambio de paradigma en Goicoechea? De acuerdo con los resultados obtenidos, lo principal es reconocer la necesidad de ese cambio desde la perspectiva institucional y comunitaria, en todos los distritos, la importancia de trabajar en conjunto con los distintos actores comunales, públicos y privados que intervienen y participan del espacio público.

Este cambio de paradigma hacia la movilidad humana (entendida ésta como la transformación del modelo carrocentrista que se vincula a la visión de la gestión vial donde se tome en consideración a todos los seres humanos que comparten el espacio y sus necesidades) implica una serie de elementos en conjunto que deben trabajarse por las etapas ya expuestas, y para lograrlo se debe contar con recursos, tanto económicos, humanos, y materiales.

Por lo anterior, y con base en las necesidades expuestas por las comunidades, es de alta importancia que la Municipalidad de Goicoechea valore y gestione contenido presupuestario de los recursos de la Ley N°8114 y la Ley N° 9329, para la ejecución de la propuesta con miras a esta transformación.

Asimismo, es importante fortalecer a las nuevas ciudadanía, en el sentido de posicionarlas como sujetos de derechos mediante la integración a procesos participativos, además se ha indicado que la participación de la ciudadanía es importante para que esta se vea representada en la municipalidad, ganando esta sostenibilidad y legitimidad democrática, haciendo que la participación trascienda de los procesos electorales a procesos de construcción conjunta para la gestión vial y la movilidad.

Además, como se indicó, estos elementos de vinculación impulsan la democracia participativa y revalorizan el quehacer público y los procesos de construcciones políticas, y es una forma de participación ciudadana en la gestión, implementación y resultados en la gestión pública de Goicoechea, de forma que se promuevan los derechos humanos ya mencionados: derecho a igual status de ciudadanía, derecho a la información, derecho a la representación, a la participación, entre otros.

Esto permite un pensamiento crítico y la formación de nuevas ciudadanía, más activas con formación integrada, y participante de las decisiones del municipio, esto pues como se indicó, la Municipalidad no puede desentenderse desconociendo las demandas democráticas de las comunidades, esta participación integrada aporta a la mejora de toma de decisiones, pero para esto es necesario integrar a las personas de manera pluridimensional.

Además, existe un problema principal percibido en el cantón y al cual se le debe buscar solución. En el árbol de problemas comunitarios, se plantea como eje una inadecuada gestión municipal para la participación comunitaria, que tiene entre muchas otras causas una carencia de la voluntad político - administrativa para gestionar los procesos de participación, a esto se suma el desconocimiento de las capacidades comunitarias producto de esta inadecuada gestión en la participación.

Esto provoca actualmente efectos negativos, como un bajo o nulo ejercicio de los derechos de

participación en los procesos de gestión vial y movilidad humana, desconocimiento de este enfoque, información no gestionada de forma adecuada a las y los sujetos, politización de la participación de unos pocos, incumplimiento del marco legal, insatisfacción comunal, desconocimiento de las realidades comunitarias y de sus necesidades, falta de cohesión y desagregación de las fuerzas organizativas, desinformación, desconocimientos, pérdida de confianza institucional, entre otros efectos.

En este punto se nota las relaciones con los sentimientos negativos expresados por las y los sujetos sociales, entre los cuales se mencionan: desilusión, necesidad, impotencia, enojo, frustración, desamor, decepción, envidia, tristeza, entre otros. Los cuales son reforzados ante la falta de cohesión, consideración o bien ante la falta de una misma visión por lo que se desea en las comunidades.

Sin embargo, esta realidad, podría transformarse en todo el cantón a lo opuesto, a través del reconocimiento de estas capacidades comunitarias, una voluntad político administrativa más abierta a una buena gestión de participación de las y los sujetos sociales, que desemboque entre otros efectos positivos en la aplicación del derecho humano de participación, fortalecimiento de las fuerzas vivas y organizativas, así como una adecuada gestión para informar mejor de estos procesos.

Además de esto es importante considerar el elemento de los sentimientos de las y los sujetos sociales de la comunidad hacia la misma comunidad, los cuales están relacionados a las transformaciones de las formas de trabajo comunitario, pues a pesar del descontento se tienen sentimientos positivos que impulsan el trabajo y el involucramiento en las comunidades: apego, respeto, amor, placer, esperanza, cariño, apego, optimismo, entre otros. Estos sentimientos movidos por el resultado positivo de esfuerzos o los apegos hacia el espacio en el que se desenvuelve lo cotidiano.

Recomendaciones y retos

Para concluir este proyecto, en este apartado se muestra una serie de recomendaciones, las cuales se han dividido según el área correspondiente, se espera sean tomadas en cuenta en la búsqueda de las mejoras del cantón de Goicoechea y sus distritos, así como la ampliación en los conocimientos sociológicos y académicos del tema.

Se inicia con las recomendaciones para la Municipalidad de Goicoechea, la primera se define en el marco de potenciar la labor de la Unidad Técnica de Gestión Vial, ya que este departamento al ser un equipo interdisciplinario permite que haya intercambios en el cual se permean los conocimientos desde lo técnico ingenieril a lo social y de lo social a lo técnico, destacando la importancia de las comunidades como elemento y actores en la gestión vial, y siendo un ente de gran capacidad para liderar el proceso de transición de la gestión vial a la movilidad humana, potencializado por el contacto directo con las comunidades debido a las funciones que les competen.

Se ha evidenciado expresamente por los sujetos sociales que, desde la creación de las Unidades Técnicas de Gestión Vial, los conocimientos de los temas han ido en aumento, se ha expresado directamente las necesidades de creación de capacidades en los liderazgos comunales para el empoderamiento de los sujetos y el ejercicio de los derechos de participación y uso del espacio.

Es recomendable que la Municipalidad de Goicoechea, aproveche los vínculos comunitarios que ha desarrollado la Unidad Técnica de Gestión Vial, como potencial colaborativo en la búsqueda de las mejoras de la gestión municipal, en materia de gestión vial y gestión del espacio público de movilidad humana.

Lo anterior, dado que se han ido estableciendo los contactos comunitarios poco a poco y a través del tiempo, las personas profesionales este departamento han generado lazos de confianza y prestigio que se debe perpetuar en búsqueda del desarrollo local y la mejora de estos procesos de gestión.

Además, tanto a municipalidad y como la Unidad Técnica de Gestión Vial deben contar con esquemas definidos que potencien la transparencia de los procesos que ejecutan a través de la comunicación, la divulgación y la proyección del trabajo en conjunto con las comunidades, esto por cuanto todavía existe desconocimiento en los distritos sobre las labores desempeñadas.

Otro elemento a considerar es, visibilizar los aportes de la promoción social y la participación comunitaria a la gestión municipal, pues la labor comunitaria de la unidad técnica y del área de promoción social en muchas ocasiones se encuentra visibilizada dentro de la gestión municipal, pues en ocasiones es vista como una labor secundaria o que no tiene el potencial para aportar a la gestión municipal. Es necesario que las recientes y creadas unidades técnicas de gestión vial se posicionen como ente de liderazgo en materia comunitaria.

La UTGV al ser un equipo interdisciplinario, permite que haya intercambios en los cuales se permean los conocimientos desde lo técnico ingenieril a lo social y de lo social a lo técnico, destacando la importancia de las comunidades como elementos trascendentes de la gestión vial y también como ejecutores de esta.

En cuanto a los procesos de mejora en el trabajo comunitario conjunto y procesos informativos para la mejora de la gestión vial. Se deben mejorar los canales de comunicación a lo interno de los distintos departamentos que conforman la municipalidad, pues los esfuerzos que realizan para trabajar con y para las comunidades se ven mermados por iniciativas propias que entorpecen el potencial las posibles acciones conjuntas que fortalezcan el trabajo, no solo en gestión vial y gestión del espacio público para la movilidad humana a nivel cantonal, sino en temas de gran trascendencia para las comunidades.

Además, realizar actividades a lo interno en las cuales se socialice lo trabajado por los distintos departamentos en las comunidades potencia posibles acciones conjuntas.

Por otro lado, se debe realizar en el cantón de Goicoechea un proceso de transición a movilidad humana con enfoque de derechos humanos.

Tomando en consideración la evolución histórica en el tema de gestión vial, se recomienda a la municipalidad tomar acciones pertinentes para la transición hacia la gestión de los espacios

públicos dedicados a la movilidad humana del cantón, con enfoque de derechos humanos pues la promoción y el ejercicio de estos derechos es caldo de cultivo para comunidades inclusivas, equitativas y desarrolladas.

Lo anterior pues, si bien es cierto se visibilizan los esfuerzos a través de cambios en infraestructura en la cual se facilita la movilidad a la persona peatona (rampas, pasos peatonales o de cebra, barandas, entre otros) es necesario que más allá de facilitar la movilidad, la jerarquía de la movilidad humana sea la prioridad, tomando en consideración las características comerciales, y de paso del cantón.

Se debe trabajar en la generación de una mayor apertura hacia las comunidades para la movilidad humana integral. Uno de los elementos que se destacó en los talleres realizados fue la falta de acercamiento de las altas jerarquías de la municipalidad a las comunidades, de forma tal que la relación municipalidad - comunidades es limitada y quedan diluidas las necesidades en gestión vial y movilidad humana, generando por lo tanto un sentimiento de abandono e indiferencia por parte del gobierno local.

Para iniciar con esta apertura, es recomendable trabajar la “misión” y la “visión” que actualmente posee la municipalidad, la cual es enfocada desde una visión de cliente y carece de una visión de sujeto de derechos y capacidades que pueden aportar, realzar las capacidades tanto de la municipalidad como de las mismas comunidades. La aplicación no solo teórica, sino práctica del cambio de visión hacia los sujetos desde esa misión y visión promoverá un mayor desarrollo de las comunidades y una transición más práctica a la movilidad.

Por otro lado, se realizan recomendaciones para las y los sujetos que trabajan para y en las comunidades de Goicoechea

La primera se relaciona con la promoción del ejercicio del involucramiento activo como derecho humano y herramienta del empoderamiento en gestión vial: la participación y el involucramiento como ejercicio de los derechos humanos, permite a las y los sujetos sociales no solo el disfrute de estos derechos, sino también la creación de conciencia sobre los roles que se tienen como miembros de una comunidad determinada para el adecuado desarrollo comunitario en gestión vial.

Como segundo punto se recomienda apropiarse del espacio público como resultado del ejercicio de los derechos de participación en gestión vial y movilidad humana. Ya que en la medida que las y los sujetos sociales se apropien de los espacios públicos a través de distintos medios, ya sea con *actividades culturales*, lúdicas, recreativas, de ocio, entre otras, la jerarquía piramidal de la movilidad tomará mayor sentido cultural y de arraigo en el imaginario colectivo.

Un tercer aspecto se relaciona con la capacidad de demanda de espacios dialógicos de comunicación e información en gestión vial

Al asistir a espacios informativos una sola vía, las y los sujetos sociales pueden ejercer el derecho de solicitar espacios de intercambios y construcciones conjuntas, de forma tal que se conviertan en espacios en los cuáles se visibilice los aportes que se puede dar desde las comunidades a la gestión municipal, así como la exposición de las necesidades comunitarias en la materia.

Una última recomendación para las y los sujetos sociales involucrados en el proceso de gestión vial y de la movilidad humana se refiere a fomentar el desarrollo y puesta en marcha de redes de gestión vial en conjunto con el área de promoción social.

A través de las distintas personas que conforman los liderazgos comunitarios, así como las personas de los distintos distritos que colaboran en organizaciones comunitarias, asociaciones o iniciativas individuales, se pueden generar distintas redes de trabajo, que con las experiencias en el espacio en el que se desarrolla lo cotidiano pueden aportar gran capital intelectual y de conocimientos en la toma de decisiones y acciones de la promoción social.

Existe un vacío bastante palpable de estudios de gestión vial cantonal, basados en el enfoque de derechos humanos de participación, el tema aún se encuentra en sus estadios más incipientes, pues no solo depende de la investigación, sino del cambio cultural, de la política y de las voluntades políticas que se mueven en las estancias de poder.

Entre los retos para la municipalidad se presentan temáticas pendientes y retos futuros a desarrollar para brindar una base clara para el desarrollo de la gestión de los espacios públicos

dedicados a la movilidad humana, basados estos en el enfoque y la práctica de los derechos humanos.

Dentro de los retos se encuentra realizar un estudio de las implicaciones económicas y culturales una política cantonal de la transición de gestión vial a movilidad humana en el cantón de Goicoechea. Si bien es cierto la transición a estos enfoques depende de la voluntad política, es importante realizar un proceso planificado, consensuado y medido, de forma tal que incluya los costes económicos, sociales y cambios culturales que implica la transición, con el fin de lograr que esta transición coadyuve en el desarrollo local sabiendo que el beneficio social y ambiental, es mayor a los esfuerzos e inversiones.

Así mismo se ve importante realizar un proceso evaluativo de investigación - acción de la gestión vial cantonal: La evaluación como eje transversal en la ejecución del modelo de participación comunitaria es fundamental para medir el logro de los objetivos planteados al inicio del proceso, y según las necesidades expresadas por las y los sujetos sociales, de esta forma se puede encaminar el planteamiento inicial según los resultados obtenidos en cada etapa de la evaluación.

Otro reto que tiene la municipalidad es realizar estudios con enfoque de género, pues es importante generar estudios de participación comunitaria en el tema de gestión vial en el enfoque de género, con el fin de generar prácticas equitativas, pues de acuerdo con las y los sujetos participantes en el proyecto, el espacio público se concibe también desde este tema, y las decisiones de este son tomadas por pocos con aún menos representatividad ya sea de género, etaria o condición social.

También, la creación de capacidades comunitarias es un gran reto futuro para la municipalidad, pues no solo equivale al cambio de visión de las y los sujetos sociales como personas de derechos y actores que pueden modificar sus propias realidades, sino equivale a una visión de estas personas como entes colaboradores en el desarrollo de la política de gestión vial y no como simples ciudadanos carentes de conocimientos y de las necesidades de infraestructura y espacio público.

Existe un vacío bastante palpable de estudios de gestión vial cantonal, basados en el enfoque de derechos humanos de participación, el tema aún se encuentra en sus estadios más incipientes,

pues no solo depende de la investigación, sino del cambio cultural, de la política y de las voluntades políticas que se mueven en las estancias de poder.

Es un reto no solo para el cantón de Goicoechea, sino para el país realizar el cambio de paradigma hacia una movilidad humana, en la cual prime en la pirámide el uso del espacio público por parte de los sujetos sociales, eliminando de la cabeza de la pirámide la movilidad motorizada y enfocándose en el ejercicio de los derechos humanos, todo en la búsqueda del mayor beneficio para las comunidades.

Bibliografía

- Allen (2009). Componentes Esenciales de una Unidad Técnica de Gestión Vial en el Ámbito Municipal en Costa Rica. Gestión Vial Municipal. LANAMME, Costa Rica.
- Asamblea General de las Naciones Unidas en París. (1948). Naciones Unidas. Recuperado de https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (1972). Ley N° 5060 Ley General de Caminos Públicos. Costa Rica. Recuperado de:
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=38653&nValor3=101756¶m2=1&strTipM=TC&lResultado=3&strSim=simp
- Asamblea Legislativa. (18 de mayo de 1998). Ley N° 7794 Código Municipal. Sistema costarricense de información jurídica. Recuperado de:
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_norma.aspx?param1=NRM&nValor1=1&nValor2=40197&nValor3=0&strTipM=FN
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2016). Ley N° 9329 Ley especial para la transferencia de competencias: atención plena y exclusiva de la red vial cantonal. Sistema Costarricense de Información Jurídica. Recuperado de:
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_norma.aspx?param1=NRM&nValor1=1&nValor2=80581&nValor3=102334&strTipM=FN
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2018). La Gaceta Diario Oficial. Ley N° 6227. Ley General de la Administración Pública Costa Rica. Recuperado de
http://www.pgrweb.go.cr/SCIJ/BUSQUEDA/normativa/normas/nrm_norma.aspx?param1=NRM&nValor1=1&nValor2=13231&nValor3=90116&strTipM=FN
- Asamblea Legislativa. (2018) Ley N° 9660 Ley de movilidad y seguridad ciclística. Imprenta Nacional. Recuperado en marzo de 2019, de
https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2018/01/11/ALCA2_11_01_2018.pdf
- Asamblea Nacional Constituyente (1949). Constitución Política. Sistema Costarricense de Información Jurídica. Recuperado de
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_norma.aspx?param1=NRM&n

Valor1=1&nValor2=871&nValor3=0&strTipM=FN

- Barcheta (2017). Poderosos territorios: conversaciones con organizaciones sociales. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: El Zócalo.
- Barrio (2003). Ley N° 6227 Ley general de la administración pública en Costa Rica Repositorio de Universidades en Coruña. Recuperado el 2018 (mayo de 1978).
- Berroeta y Vidal (2012). La noción de espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa. Polis Revista Latinoamericana.
- Berroeta, Ramoneda, Rodríguez, Di Masso y Tomeu, (2015). Apego de lugar, identidad de lugar, sentido de comunidad y participación cívica en personas desplazadas de la ciudad de Chaitén. Magallania, 51-63. Recuperado de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/magallania/v43n3/art05.pdf>
- Beuchot (1993). Los derechos humanos y su fundamentación filosófica.
- Bolaños (2017). Instituto Iberoamericano de Derecho Procesal. Recuperado de <http://www.revistaiberoamericana.com.br/topico/nuevas-ideas-sobre-el-codigo-de-procedimiento-penal-modelo-para-iberoamerica-justicia-restaurativa-precautoria-novas-ideias-sobre-o-codigo-de-processo-penal-modelo-para-a-america-latina-justica/>
- Campos (06 de julio de 2018). Entrevista. (V. Mena Herrera, Entrevistador)
- Campos (8 de junio de 2018). Entrevista personal. (V. Mena Herrera, Entrevistador)
- Cárdenas (2002). El desarrollo local su conceptualización y procesos. Provincia [en línea]. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa>
- Castillo (30 de julio de 2018). Entrevista. (V. Mena Herrera, y C. Rodríguez Ramírez, Entrevistadores)
- Castro (s.f.). En busca del significado: supuestos, alcances y limitaciones del análisis cualitativo. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/279178200_En_busca_del_significado_supuestos_alcances_y_limitaciones_del_analisis_cualitativo
- CEPAL. (2005). Comisión económica para América Latina y el Caribe. Recuperado de <https://www.cepal.org/celade/noticias/paginas/4/22854/ivansilva.pdf>
- CEPAL. (2017). Panorama multidimensional del desarrollo urbano para América Latina y el Caribe. Recuperado el enero de 2019, de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/41974-panorama-multidimensional-desarrollo-urbano-america-latina-caribe>
- Cerón (2017). CIDE. El sistema estatal de participación ciudadana y los derechos humanos.

Recuperado el 22 de marzo de 2019, de Centro de Investigación y Docencia Económicas, A.C.: <http://rendiciondecuentas.org.mx/el-sistema-estatal-de-participacion-ciudadana-y-los-derechos-humanos/>

- Córdoba y Romo (2018). Espacio urbano y actores sociales en la ciudad de Chihuahua. *Frontera Norte*, 193-196. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-73722018000100193
- Cuadrado (2009). El reconocimiento del derecho a un medio ambiente sano en el derecho internacional y en Costa Rica. Corte Interamericana de Derechos Humanos. Recuperado de <http://www.corteidh.or.cr/tablas/r24270.pdf>
- Delgado (2011). Fórum español para la prevención y la seguridad urbana. Recuperado el junio de 2017, de <http://www.fepsu.es/docs/urbandocs/URBANDOC1.pdf>
- Di Bello. (s.f.). Información censal para la toma de decisiones en política pública de vivienda. Recuperado el 22 de marzo de 2019, de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17162011000100007&lng=es&tlng=es
- Díaz, S. (2015). El espacio público y la infraestructura viaria en La Ronda de Dalt. Diposit digital de la Universitat de Barcelona. Recuperado de <http://hdl.handle.net/2445/66383>
- Enríquez (1991). El Cantón de Goicoechea: Un Reencuentro Histórico Geográfico 1891-1991. San José, Costa Rica: Instituto de Fomento y Asesoría Municipal.
- Escobar (2011). El retorno al sujeto en la reflexión sociológica actual y la construcción del mismo en el accionar social y político de las ONG defensoras de derechos humanos en Colombia. *Diálogo de Saberes*, No. 34.
- Félix (2014). La construcción y apropiación social del espacio urbano residencial en Tijuana. Entre asentamientos irregulares y desarrollos urbanos legales. Colegio de la Frontera Norte. Recuperado de <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2014/11/TESIS-Felix-Arce-Joanna-Lavinia.pdf>
- Fernández (2003). Pierre Bourdieu: ¿Agente o Actor? *Tópicos del Humanismo*, enero. No. 90.
- García (2016). La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/soec/n31/n31a02.pdf>

- Giménez (2004). Introducción al estudio de las identidades urbanas. Recuperado el junio de 2017, de es.scribd.com: <https://es.scribd.com/doc/112493897/1-Introduccion-Al-Estudio-de-Las-Identidades-Urbanas-Gilberto-Gim-Nez>
- Gómez., Fernando, Aponte. y Betancourt (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. Recuperado el 22 de marzo de 2019, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=49630405022>> ISSN 0012-7353
- Granados (2009). Participación social en el desarrollo local, dentro de la reforma estatal costarricense: la experiencia del cantón de Oreamuno. Costa Rica: Universidad de Costa Rica.
- Grupo de Análisis sobre Sistemas de Transporte y Movilidad. (2018). LANNAME. Recuperado de <https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/1205/Sistemas%20de%20Transporte%20y%20Movilidad.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Guillen, Sáenz, Badii y Castillo (2009). Origen, espacio y niveles de participación ciudadana. Daena: International Journal of Good Conscience, 179-193.
- Herrera (2017). Participación ciudadana en el cantón de San José, 2017. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.
- INEC. (enero de 2018). Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Obtenido de <http://www.inec.go.cr/poblacion/estimaciones-y-proyecciones-de-poblacion>
- Instituto de políticas para el transporte y el desarrollo. (2013). Jerarquía de la movilidad urbana (pirámide) Recuperado de <http://mexico.itdp.org/multimedia/infografias/jerarquia-de-la-movilidad-urbana-piramide/>
- Lefebvre (2014). De la ciudad a la sociedad urbana. Bifurcaciones. Obtenido de <http://www.bifurcaciones.cl/2014/12/lefebvre-de-la-ciudad-a-la-sociedad-urbana/>
- Llanos (2010). El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales. Agricultura, sociedad y desarrollo, 207-220.
- López (2012). El derecho al espacio público. Provincia, 105-136.
- Madrigal (15 de junio de 2018). Entrevista personal. (V. Mena Herrera, Entrevistador)
- Martí (s.f.). La investigación- acción participativa. Estructura y fases. Redcimas.org. Recuperado el abril de 2017, de http://www.redcimas.org/wordpress/wp-content/uploads/2012/08/m_JMarti_IAPFASES.pdf

- Mesén (4 de junio de 2018). Entrevista Personal. (V. Mena Herrera, Entrevistador)
- Ministerio de Ambiente de Perú. (noviembre de 2008). Sistema de Información Ambiental Local. Recuperado de <http://sial.segat.gob.pe/documentos/manual-gestion-socio-ambiental-proyectos-viales-departamentales>
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (2017). Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, Decreto N.º 40137-MOPT, N.º 40138-MOPT. La Gaceta
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (17 de Julio de 2008). Decreto N.º 34624-MOPT Regulación a lo estipulado en el artículo 5º, inciso b) de la Ley de simplificación y eficiencia tributarias, N.º 8114. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Obtenido de <http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/2764/D-34624.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (2014). Decreto N.º 38578-MOPT Manual de especificaciones técnicas para realizar el inventario y evaluación de la Red Vial Cantonal. San José: MOPT.
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (2017). Decreto N 40138-MOPT Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la ley N.º 8114. Recuperado de [https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/76f0f298-4fa4-4787-a5c9-36e9f864a340/DECRETO+N+40138MOPT+\(REGLAMENTO+AL+ARTICULO+5+INC.B++LEY+N+8114\).pdf?MOD=AJPERES](https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/76f0f298-4fa4-4787-a5c9-36e9f864a340/DECRETO+N+40138MOPT+(REGLAMENTO+AL+ARTICULO+5+INC.B++LEY+N+8114).pdf?MOD=AJPERES)
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (2017). Planes viales quinquenales de conservación y desarrollo: guía para la formulación y seguimiento. San José.
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (2018). Guía de la teoría de la intervención. Orientaciones metodológicas para la evaluación. Recuperado de <https://documentos.mideplan.go.cr/share/s/3hKUn5b6Q5mjqaTeZoKQyg>
- MIVAH. (2018). Política Nacional de desarrollo urbano. Recuperado en marzo de 2019, de <https://www.mivah.go.cr/PNDU.shtml>
- Montañez y Delgado (1998). La geografía en América Latina. Asociación Colombiana de Geógrafos. Recuperado en junio de 2017, de <http://acoge2000.homestead.com/>
- Morera (2013). Modelo de gestión participativa para el diseño del espacio público:

experiencia de Guararí. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

- Municipalidad de Goicoechea. (2019). Recuperado de <https://www.munigoicoechea.com/>
- Niño, Martínez, Rojas y Mota (2016). Incorporación de la perspectiva de género a la metodología del Marco Lógico para la planeación de Fondos Públicos. Opción: Revista de Ciencias Humanas y Sociales, 1069-1068.
- OBS Bussiness School. (25 de noviembre de 2018). OBS Bussiness School. Recuperado de Universitat de Barcelona: <https://www.obs-edu.com/int/blog-project-management/proyectos-sociales/los-7-pasos-para-la-definicion-del-alcance-del-proyecto-social>
- ONU Mujeres. (31 de octubre de 2010). Centro virtual de conocimiento para poner fin a la violencia contra las mujeres y niñas. Recuperado de <http://www.endvawnow.org/es/articles/321-desarrollo-de-capacidades-.html>
- Ortegón, Pacheco y Prieto (2015). Metodología del marco lógico para la planificación, el seguimiento y la evaluación de proyectos y programas. Santiago, Chile: CEPAL.
- Pérez (2013). Incidencia de las organizaciones comunitarias en la vialidad rural, en el marco de la Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributaria en el cantón de Naranjo, Provincia de Alajuela, Costa Rica. Heredia, Costa Rica: Universidad Nacional.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2012). Integración de los derechos humanos en las políticas y en los programas de desarrollo: experiencias del PNUD. [undp.org](http://www.undp.org/content/dam/undp/library/Poverty%20Reduction/Inclusive%20development/Human%20Rights%20issue%20briefs/Spanish_Web_draft6.pdf). Recuperado de http://www.undp.org/content/dam/undp/library/Poverty%20Reduction/Inclusive%20development/Human%20Rights%20issue%20briefs/Spanish_Web_draft6.pdf
- Programa Estado de la Nación. (2005). Duodécimo Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. San José.
- Programa Estado de la Nación. (2017). Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. Informe No. 23. San José. Obtenido de <https://www.estadonacion.or.cr/2017/assets/en-23-2017-book-low.pdf>
- Ramírez y Rodríguez (2015). Guía operativa para la promoción social en la gestión vial municipal. San José: MOPT.
- Real Academia Española. (2007). RAE. Obtenido de <http://dle.rae.es/?id=bBsqKpC>
- Rojas (2012). La construcción de la democracia local desde el municipio (estudio de caso del Consejo Técnico de Fuerzas Vivas del cantón de Moravia. Costa Rica: Universidad de Costa

Rica.

- Ruiz (enero-diciembre de 2013). La teoría de la experiencia de John Dewey: significación histórica y vigencia en el debate teórico contemporáneo. *Foro de Educación* 11(15), 103-124. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/4475/447544540006.pdf>
- Sáenz, Vindas y Villalobos (2013). Procedimientos y métodos para la sistematización de trabajo psicosocial en desastres. *Revista de Ciencias Sociales*, 142, 117-128. Recuperado de <file:///C:/Users/u1/AppData/Local/Temp/14306-Texto%20del%20articulo-25139-1-10-20140422.pdf>
- Sánchez (2017). Como mejoraría la movilidad urbana en Costa Rica. *Revista Construir: América Central y el Caribe*. Obtenido de <http://revistaconstruir.com/mejoraria-la-movilidad-urbana-costa-rica/>
- Sarduy (2007). El análisis de información y las investigaciones cuantitativa y cualitativa. *Revista Cubana de Salud Pública*, 33. Recuperado el 22 de marzo de 2019, de http://bvs.sld.cu/revistas/spu/vol33_3_07/spu20207.htm#cargo
- Servicio de salud metropolitano sur oriente. (2010). Diagnostico participativo. Orientaciones técnicas. Red Salud. Recuperado de <http://redsalud.ssmso.cl/wp-content/uploads/2018/08/Orientaciones-para-realizar-Diagn%C3%B3sticos-Participativos-Final-2.0.pdf>
- Solís Umaña, S. (2003). El Enfoque de Derechos: Aspectos teóricos y conceptuales. San José. Recuperado de <http://www.ts.ucr.ac.cr/binarios/docente/pd-000133.pdf>
- Tapella (2011). El mapeo de actores claves. Universidad Nacional de Córdoba. Recuperado de <https://planificacionsocialunsj.files.wordpress.com/2011/09/quc3a9-es-el-mapeo-de-actores-tapella1.pdf>
- Tella (2011) La gestión del tránsito: diez estrategias de actuación. Recuperado de <http://www.guillermotella.com/articulos/la-gestion-del-transito-diez-estrategias-de-actuacion/>
- Tello (2010). Del desarrollo económico nacional al desarrollo local: aspectos teóricos. Recuperado de Repositorio CEPAL: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11416/102051067_es.pdf
- Ulloa (2011). El tránsito vehículo-peatonal desde un punto de vista psicocultural. DIALNET. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4836522.pdf>
- UNFPA. (s.f.). El enfoque basado en los derechos humanos Recuperado el agosto de

2017, de <https://www.unfpa.org/es/el-enfoque-basado-en-los-derechos-humanos>

- Vargas (2010). Intervenciones urbanas participativas: Estrategia de renovación urbana integral del espacio público barrial a través de la participación, visibilización y empoderamiento de la juventud adolescente, San Vicente de Moravia, 2009-2010. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.

- Yang y Ziulay (2011). El enfoque territorial y participativo en la planificación vial: propuestas, criterios y pautas metodológicas para la priorización en redes vecinales, análisis comparado aplicado a dos subregiones de Colombia y Paraguay. Perú.

- Zemelman (2006). Pensar la sociedad y a los sujetos sociales. Revista colombiana de Educación. N° 50 Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/4136/413635244002.pdf>

Anexos

Anexo 1. Oficio No. AG-06702-2017. Carta de apoyo al proyecto de la Municipalidad de Goicoechea

Figura 58. Carta de apoyo de la Municipalidad de Goicoechea



MUNICIPALIDAD DE GOICOCHEA

Cédula Jurídica 3-014-042051-23

Despacho de la Alcaldesa
AG 06702-2017

Goicoechea, 07 de noviembre de 2017

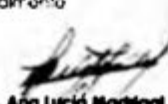
Dr. Allen Cordero Ullate, Director
Escuela de Sociología,
Universidad de Costa Rica

Estimado señor,

La suscrita Ana Lucía Madrigal Ferrón en calidad de Alcaldesa del Cantón de Goicoechea, manifiesta que la Municipalidad de Goicoechea se encuentra aiente y apoya la realización del Proyecto de Trabajo Final de Graduación para optar por el grado de Licenciatura en esta instancia de los estudiantes de Sociología de la Universidad de Costa Rica: Cristian Rodríguez Ramírez cédula 1-0992-0697 con carnet 983096 y Virginia Mena Herrera Cédula 1-1134-0833 con carnet A02576, en el tema de Gestión Vial Participativa y Derechos Humanos, la cual brindará un gran aporte a la Unidad Técnica de Gestión Vial y a los procesos de formación y capacitación de las comunidades del cantón.

Asimismo esta instancia se compromete en el suministro de información para los estudiantes para esta actividad académica para la consecución exitosa del proyecto.

Cordialmente


Licda. Ana Lucía Madrigal Ferrón
Alcaldesa Municipal

Cc: Archivo
Consecutivo

TRABAJANDO COMPROMETIDOS EN EL MEJORAMIENTO DE NUESTRO CANTÓN

Tel: (506) 2527 6619 • 2527 6600 • 2527 6666 • Fax: 2253 7946 • Apdo: 1014-2100 GUADALUPE, SAN JOSÉ
correos electrónicos: alcaldesagoicoechea@hotmail.com • ana.madrigal@municipioicoechea.com

Anexo 2. Cuadro N.º 23. Goicoechea: Población total por zona y sexo, según provincia, cantón y distrito. 2011

Cuadro 23.. Goicoechea: Población total por zona y sexo, según provincia, cantón y distrito. 2011

Cantón y Distrito	Total	Total		Urbano			Rural		
		Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Goicoechea	115 084	54 269	60 815	113 399	53 437	59 962	1 685	832	853
Guadalupe	20 663	9 591	11 072	20 663	9 591	11 072	-	-	-
San Francisco	2 032	924	1 108	2 032	924	1 108	-	-	-
Calle Blancos	18 984	8 899	10 085	18 984	8 899	10 085	-	-	-
Mata de Plátano	17 370	8 356	9 014	17 248	8 293	8 955	122	63	59
Ipís	26 033	12 341	13 692	26 033	12 341	13 692	-	-	-
Rancho Redondo	2 538	1 240	1 298	975	471	504	1 563	769	794
Purral	27 464	12 918	14 546	27 464	12 918	14 546	-	-	-

Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011

Anexo 3. Cuadro N.º 24. Goicoechea: Porcentaje de población por distrito. 2011

Cuadro 24. *Goicoechea: Porcentaje de población según distrito. 2011*

Cantón y Distrito	Urbano	Rural
Goicoechea	98,54	1,46
Guadalupe	100,00	0,00
San Francisco	100,00	0,00
Calle Blancos	100,00	0,00
Mata de Plátano	99,30	0,70
Ipís	100,00	0,00
Rancho Redondo	38,42	61,58
Purrál	100,00	0,00

Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011

Anexo 4. Cuadro N.º 25. Goicoechea Población total proyectada al 30 de junio 2018 por grupos de edades, según distrito

Cuadro 25. *Goicoechea Población total proyectada al 30 de junio 2018 por grupos de edades, según distrito.*

Cantón, distrito	Total	0-14	15-34	35-64	65 y mas
Goicoechea	136 112	25 999	46 945	49 966	13 202
Guadalupe	22 520	3 267	7 348	9 518	2 387
San Francisco	2 360	376	770	960	254
Calle Blancos	22 706	3 914	7 707	8 746	2 339
Mata de Plátano	20 461	3 848	6 887	7 676	2 050
Ipís	30 806	6 062	10 544	11 199	3 001
Rancho Redondo	3 084	666	1 080	1 056	282
Purrál	34 175	7 866	12 609	10 811	2 889

Anexo 5. Cuadro N.º 26. Goicoechea: Porcentaje de población proyectada al 30 de junio 2018 por grupos de edades, según distrito

Cuadro 26. *Goicoechea: Porcentaje de población proyectada al 30 de junio 2018 según grupos de edades y distrito.*

Cantón, distrito	0-14	15-34	35-64	65 y mas
Goicoechea	19,1	34,49	36,71	9,7
Guadalupe	2,4	5,4	6,99	1,75
San Francisco	0,28	0,57	0,71	,19
Calle Blancos	2,88	5,66	6,43	1,72
Mata de Plátano	2,83	5,06	5,64	1,51
Ipís	4,45	7,75	8,23	2,2
Rancho Redondo	0,49	0,79	0,78	0,21
Purrál	5,78	9,26	7,94	2,12

Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011.

Anexo 6. Cuadro N.º 27. Goicoechea: Densidad poblacional por distrito. 2011

Cuadro 27. *Goicoechea: Densidad poblacional según distrito, 2011.*

Cantón/distrito	Población	Área en km ²	Densidad Poblacional (hab/km ²)
Goicoechea	115 084	31,49	3654,62
Guadalupe	20 663	2,48	8331,85
San Francisco	2 032	0,5	4064,00
Calle Blancos	18 984	2,39	7943,10
Mata de Plátano	17 370	7,84	2215,56
Ipís	26 033	2,77	9398,19
Rancho Redondo	2 538	12,52	202,72
Purrál	27 464	2,99	9185,28

Anexo 7. Cuadro N.º 28. Goicoechea: Indicadores demográficos y sociales según y distrito. 2011

Cuadro 28. Goicoechea: Indicadores demográficos y sociales según distrito, 2011

Cantón y distrito	Porcentaje de población de 65 años y más	Porcentaje de discapacidad	Porcentaje de población no asegurada
Goicoechea	8,8	11,7	12,1
Guadalupe	16,0	13,7	9,4
San Francisco	14,8	11,9	11,9
Calle Blancos	10,1	12,6	12,1
Mata de Plátano	6,9	9,0	11,0
Ipís	7,6	10,0	11,2
Rancho Redondo	6,8	8,7	15,0
Purral	4,4	13,0	15,4

Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011

Anexo 8. Cuadro N.º 29. Goicoechea: Distribución porcentual de los hogares por número de carencias críticas según distrito. 2011.

Cuadro 29. Goicoechea: Distribución porcentual de los hogares por número de carencias críticas según distrito. 2011

Distrito	Hogares							Porcentaje de Carencias
	Total	Sin Carencias	Con Carencias Críticas					
			Total	Con una	Con dos	Con tres	Con cuatro	
GUADALUPE	6.689	89,25	10,75	9,72	1,00	0,03	0,00	0,24
SAN FRANCISCO	648	79,63	20,37	17,59	2,62	0,15	0,00	0,04
CALLE BLANCOS	5.639	82,69	17,31	11,74	4,43	0,99	0,14	0,32
MATA DE PLÁTANO	5.123	88,17	11,83	10,48	1,13	0,21	0,00	0,20
IPÍS	7.324	85,76	14,24	12,89	1,19	0,16	0,00	0,34
RANCHO REDONDO	664	68,98	31,02	25,30	4,67	0,90	0,15	0,07
PURRAL	7.264	72,32	27,68	21,65	5,23	0,73	0,07	0,66

Anexo 9. Cuadro N.º 30. Costa Rica: Indicador de tenencia, estado y hacinamiento de la vivienda, según distrito

Cuadro 30. Goicoechea: Indicador de tenencia, estado y hacinamiento de la vivienda, según cantón y distrito, 2011.

Cantón y distrito	Total, de viviendas individuales ocupadas	Promedio de ocupantes por vivienda	Porcentaje de viviendas individuales ocupadas			
			Propias ^a	Alquiladas	En buen estado	Hacinadas ^b
Goicoechea	32 520	3,5	66,6	26,6	68,0	4,3
Guadalupe	6 448	3,2	62,9	33,6	72,3	2,0
San Francisco	631	3,2	53,2	41,0	63,5	5,4
Calle Blancos	5 516	3,4	59,2	30,2	68,4	5,5
Mata de Plátano	5 044	3,4	71,6	24,2	79,4	2,4
Ipís	7 150	3,6	72,6	23,0	68,9	3,8
Rancho Redondo	660	3,8	71,2	15,5	62,6	4,1
Purral	7 071	3,9	67,0	22,4	55,7	7,2

Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011.

Anexo 10. Cuadro N.º 31. Costa Rica: Indicadores económicos, según provincia, cantón y distrito

Cuadro 31. Goicoechea: Indicadores económicos, según distrito, 2011

Provincia, cantón y distrito	Población de 15 años y más	Tasa neta de participación	Tasa de ocupación	Tasa de desempleo abierto	Porcentaje de población económicamente inactiva	Relación de dependencia económica	Porcentaje de población ocupada		
							Sector Primario	Sector Secundario	Sector Terciario
Goicoechea	90 537	56,8	54,7	3,7	43,2	1,2	1,0	16,7	82,3
Guadalupe	17 467	55,0	53,2	3,2	45,0	1,2	0,5	13,4	86,1
San Francisco	1 684	55,2	52,7	4,4	44,8	1,2	1,1	17,5	81,4
Calle Blancos	15 370	59,1	56,9	3,8	40,9	1,1	0,5	16,3	83,1
Mata de Plátano	13 808	61,1	59,4	2,8	38,9	1,1	1,2	15,6	83,3
Ipís	20 253	57,4	55,4	3,5	42,6	1,2	0,5	17,2	82,3
Rancho Redondo	1 903	55,6	52,9	4,9	44,4	1,4	19,9	19,4	60,8
Purrál	20 052	53,2	50,6	4,8	46,8	1,6	0,6	19,9	79,5

Fuente: Elaboración propia con datos del INEC. Censo Nacional 2011.

Anexo 11. Cuadro N.º 32. Goicoechea: Indicadores de condiciones de vida según distrito Censo 2011

Cuadro 32. Goicoechea: Indicadores de condiciones de vida según distrito, 2011

Distrito	Necesidades Básicas Insatisfechas							
	Población con al menos una carencia	Porcentaje de hogares con al menos una carencia	Porcentaje de hogares con una carencia	Porcentaje de hogares con dos o más carencias	Porcentaje de hogares con carencia de albergue digno	Porcentaje de hogares con carencia de vida saludable	Porcentaje de hogares con carencia de acceso al conocimiento	Porcentaje de hogares con carencia de acceso a otros bienes y servicios
Goicoechea	22 770	17,1	13,9	3,1	6,6	3,2	6,1	4,7
Guadalupe	2 348	10,8	9,7	1,0	3,7	1,7	3,0	3,5
San Francisco	440	20,4	17,6	2,8	8,3	1,9	6,2	6,9
Calle Blancos	3 920	17,3	11,8	5,6	8,1	6,5	5,8	3,8
Mata de Plátano	2 420	11,8	10,5	1,3	3,6	2,0	4,9	2,8
Ipís	4 203	14,2	12,9	1,4	3,8	1,7	5,9	4,4
Rancho Redondo	830	31,0	25,3	5,7	11,0	9,3	8,4	9,2
Purral	8 609	27,7	21,7	6,0	12,7	3,9	10,2	7,7

Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, Censo Nacional 2011.

Anexo 12. Cuadro N.º 33. Goicoechea. Densidad de la Red Vial Cantonal según distrito

Cuadro 33. Goicoechea. Densidad de la Red Vial Cantonal según distrito.

Cantón/distrito	Área en km ²	Total, de km de la RVC	Densidad de la RVC
Goicoechea	31,49	181,1	5,75
Guadalupe	2,48	37,8	15,24
San Francisco	0,5	6,3	12,60
Calle Blancos	2,39	25,5	10,67
Mata de Plátano	7,84	38	4,85
Ípis	2,77	25,6	9,24
Rancho Redondo	12,52	8,8	0,70
Purrall	2,99	39,1	13,08

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 13. Cuadro N.º 34. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distrito y condición. 2014

Cuadro 34. Goicoechea. Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distritos y condición. 2014

Distrito	Condición de Superficie					Total
	5 Lisa	4 Generalmente lisa	3 Con baches frecuentes	2 Muy irregular o con baches extensos	1 Muy deteriorada	
Goicoechea	0,4	6,4	109,1	65,2	0	181,1
Guadalupe	0	0,1	8,7	29	0	37,8
San Francisco	0	0	6,3	0	0	6,3
Calle Blancos	0	0	23,4	2,1	0	25,5
Mata de Plátano	0,4	6,3	15,4	15,9	0	38
Ípis	0	0	23,7	1,9	0	25,6
Rancho Redondo	0	0	4,4	4,4	0	8,8
Purrall	0	0	27,2	11,9	0	39,1

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 14. Cuadro N.º 35. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distrito y condición. 2015

Cuadro 35. Goicoechea. Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distritos y condición. 2015

Distrito	Condición de Superficie					Total
	5 Lisa	4 Generalmente lisa	3 Con baches frecuentes	2 Muy irregular o con baches extensos	1 Muy deteriorada	
Goicoechea	3,8	22,2	101,8	53,3	0	181,1
Guadalupe	1,4	0,1	14,2	22,1	0	37,8
San Francisco	0	1	5,3	0	0	6,3
Calle Blancos	0	8,2	15,2	2,1	0	25,5
Mata de Plátano	1	10,6	12,9	13,5	0	38
Ipís	0	0	25,1	0,5	0	25,6
Rancho Redondo	1,2	0	4,4	3,2	0	8,8
Purral	0,2	2,3	24,7	11,9	0	39,1

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 15. Cuadro N.º 36. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distrito y condición. 2016

Cuadro 36. Goicoechea. Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distritos y condición. 2016

Distrito	Condición de Superficie					Total
	5 Lisa	4 Generalmente lisa	3 Con baches frecuentes	2 Muy irregular o con baches extensos	1 Muy deteriorada	
Goicoechea	4,8	26,8	103,3	46,2	0	181,1
Guadalupe	1,4	1,2	18	17,2	0	37,8
San Francisco	0	1	5,3	0	0	6,3
Calle Blancos	0	12,8	10,6	2,1	0	25,5
Mata de Plátano	1	10,6	12,6	13,8	0	38
Ipís	0	0	25,6	0	0	25,6
Rancho Redondo	1,4	0	6,7	0,7	0	8,8
Purral	1	1,2	24,5	12,4	0	39,1

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 16. Cuadro N.º 37. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distrito y condición. 2017

Cuadro 37. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según distrito y condición. 2017.

Distrito	Condición de Superficie					Total
	5 Lisa	4 Generalmente lisa	3 Con baches frecuentes	2 Muy irregular o con baches extensos	1 Muy deteriorada	
Goicoechea	8,1	26,8	100	46,2	0	181,1
Guadalupe	2,3	1,2	17,1	17,2	0	37,8
San Francisco	2,1	1	3,2	0	0	6,3
Calle Blancos	0	12,8	10,6	2,1	0	25,5
Mata de Plátano	1	10,6	12,6	13,8	0	38
Ipís	0	0	25,6	0	0	25,6
Rancho Redondo	1,4	0	6,7	0,7	0	8,8
Purrál	1,3	1,2	24,2	12,4	0	39,1

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 17. Cuadro N.º 38. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017

Cuadro 38. Goicoechea: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.

Año	Condición de Superficie				
	5 Lisa	4 Generalmente lisa	3 Con baches frecuentes	2 Muy irregular o con baches extensos	1 Muy deteriorada
2014	0,4	6,4	109,1	65,2	0
2015	3,8	22,2	101,8	53,3	0
2016	4,8	26,8	103,3	46,2	0
2017	8,1	26,8	100	46,2	0

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 18. Cuadro N.º 39. Guadalupe: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017

Cuadro 39. Guadalupe: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.

Año	Condición de Superficie				
	5 Lisa	4 Generalmente lisa	3 Con baches frecuentes	2 Muy irregular o con baches extensos	1 Muy deteriorada
2014	0	0,1	8,7	29	0
2015	1,4	0,1	14,2	22,1	0
2016	1,4	1,2	18	17,2	0
2017	2,3	1,2	17,1	17,2	0

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 19. Cuadro N.º 40. San Francisco: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017

Cuadro 40. San Francisco: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.

Año	Condición de Superficie				
	5 Lisa	4 Generalmente lisa	3 Con baches frecuentes	2 Muy irregular o con baches extensos	1 Muy deteriorada
2014	0	0,1	8,7	29	0
2015	1,4	0,1	14,2	22,1	0
2016	1,4	1,2	18	17,2	0
2017	2,3	1,2	17,1	17,2	0

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 20. Cuadro N.º 41. Calle Blancos: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017

Cuadro 41. Calle Blancos: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.

Año	Condición de Superficie				
	5 Lisa	4 Generalmente lisa	3 Con baches frecuentes	2 Muy irregular o con baches extensos	1 Muy deteriorada
2014	0	0	23,4	2,1	0
2015	0	8,2	15,2	2,1	0
2016	0	12,8	10,6	2,1	0
2017	0	12,8	10,6	2,1	0

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 21. Cuadro N.º 42. Mata de Plátano: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017

Cuadro 42. Mata de Plátano: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.

Año	Condición de Superficie				
	5 Lisa	4 Generalmente lisa	3 Con baches frecuentes	2 Muy irregular o con baches extensos	1 Muy deteriorada
2014	0,4	6,3	15,4	15,9	0
2015	1	10,6	12,9	13,5	0
2016	1	10,6	12,6	13,8	0
2017	1	10,6	12,6	13,8	0

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 22. Cuadro N.º 43. Ipis: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017

Cuadro 43. Ipis: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.

Año	Condición de Superficie				
	5 Lisa	4 Generalmente lisa	3 Con baches frecuentes	2 Muy irregular o con baches extensos	1 Muy deteriorada
2014	0	0	23,7	1,9	0
2015	0	0	25,1	0,5	0
2016	0	0	25,6	0	0
2017	0	0	25,6	0	0

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 23. Cuadro N.º 44. Rancho Redondo: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017

Cuadro 44. Rancho Redondo: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.

Año	Condición de Superficie				
	5 Lisa	4 Generalmente lisa	3 Con baches frecuentes	2 Muy irregular o con baches extensos	1 Muy deteriorada
2014	0	0	4,4	4,4	0
2015	1,2	0	4,4	3,2	0
2016	1,4	0	6,7	0,7	0
2017	1,4	0	6,7	0,7	0

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 24. Cuadro N.º 45. Purral: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017

Cuadro 45. Purral: Estado de la Red Vial Cantonal en kilómetros según condición. 2014 - 2017.

Año	Condición de Superficie				
	5 Lisa	4 Generalmente lisa	3 Con baches frecuentes	2 Muy irregular o con baches extensos	1 Muy deteriorada
2014	0	0	27,2	11,9	0
2015	0,2	2,3	24,7	11,9	0
2016	1	1,2	24,5	12,4	0
2017	1,3	1,2	24,2	12,4	0

Fuente: Elaboración propia con datos de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal de Goicoechea.

Anexo 25. Cuadro N.º 46. Goicoechea: Índice de Desarrollo Social según división administrativa. 2017

Cuadro 46. Goicoechea: Índice de Desarrollo Social según división administrativa. 2017.

Código PCD	Distrito	Valor	Posición
108	Goicoechea	77,49	
10801	Guadalupe	79,68	63
10802	San Francisco	77,54	78
10803	Calle Blancos	78,35	73
10804	Mata de Plátano	79,32	67
10805	Ipís	72,52	130
10806	Rancho Redondo	71,10	144
10807	Purral	67,51	199

Fuente: Elaboración propia con datos del Índice de Desarrollo Social. MIDEPLAN, 2017

Anexo 26. Cuadro N.º 47. Goicoechea: Índice de Desarrollo Social según división administrativa. 2017

Cuadro 47. Índice de Desarrollo Social Distrital 2017, según División Territorial Administrativa y Dimensiones

Distrito	Económica	Participación electoral	Salud	Educación	Seguridad	IDS 2017
Guadalupe	53,81	44,99	82,20	75,97	83,19	79,68
San Francisco	43,97	64,30	75,22	80,66	77,68	77,54
Calle Blancos	53,82	47,13	82,33	66,55	94,05	78,35
Mata de Plátano	56,89	43,93	70,59	74,69	98,39	79,32
Ipís	47,59	35,73	69,70	74,77	91,86	72,52
Rancho Redondo	41,90	44,38	65,83	76,49	91,89	71,10
Purrál	36,83	38,23	70,25	71,39	93,00	67,51

Fuente: Elaboración propia con datos del Índice de Desarrollo Social. MIDEPLAN, 2017

Anexo 27. Cuadro N.º 48. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 162, Ruta 218. Guadalupe. 1987-2015

Cuadro 48. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 162, Ruta 218. Guadalupe. 1987-2015

Ruta:	218	Sección	19064	Estación					162
		:		:					
Tramo:	LTE CANT.SAN JOSÉ/GOICOECHEA (R. TORRES)-CRUCE SAN VICENTE (R.200)								
Ubicación:	GUADALUPE (0+050 M ANTES DEL CRUCE A MORAVIA)								
Comentario									
Año	TPDA	Liviano	Carga Liv.	Bus	C. 2 ejes	C. 3 ejes	C. 4 ejes	C. 5/6 ejes	
1987	21.014	60,27	24,49	10,15	4,57	0,33	0,00	0,19	
1988	21.760	58,31	27,09	9,82	4,14	0,42	0,20	0,02	
1990	23.720	60,40	26,08	8,38	4,60	0,39	0,00	0,15	
1991	25.245	62,58	24,75	8,74	3,47	0,32	0,00	0,14	
1993	28.365	71,05	18,22	7,18	3,18	0,18	0,01	0,18	
1994	24.230	68,80	18,58	8,74	3,24	0,34	0,02	0,28	
1996	27.199	71,34	15,89	8,74	3,52	0,30	0,00	0,21	
1998	30.355	74,49	13,19	8,17	3,09	0,60	0,00	0,46	
2007	36.292	76,00	12,49	7,13	3,52	0,51	0,00	0,35	
2015	36.379	78,72	10,53	7,68	2,31	0,43	0,02	0,31	

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaría de Planificación Sectorial

<https://sig.mopt.go.cr:8084/transito/reporte.php?id=397&ruta=218>

Anexo 28. Cuadro N.º 49. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 754, Ruta 108. San Francisco. 1987-2015

Cuadro 49. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 754, Ruta 108. San Francisco. 1987-2015

Ruta: **108** Sección: **19030** Estación: **754**
 Tramo: **BARRIO CARLOS MARÍA ULLOAR.218) (INCURABLES)-LTE CANT GOICOECHEA/TIBÁS(TOURNÓN) (R.5)**
 Ubicación: **IGLESIA DE SAN FRANCISCO**
 Comentario:

Año	TPDA	Liviano	Carga Liv.	Bus	C. 2 ejes	C. 3 ejes	C. 4 ejes	C. 5/6 ejes
1987	15.865	66,90	25,70	3,90	2,72	0,42	0,01	0,35
1988	18.030	65,13	27,12	4,10	2,65	0,25	0,00	0,75
1989	20.125	66,94	24,96	4,33	2,74	0,36	0,03	0,64
1991	19.555	69,61	22,74	3,94	2,75	0,34	0,00	0,62
1993	20.455	71,40	20,94	3,52	2,89	0,34	0,01	0,90
1994	22.378	74,20	17,54	4,16	2,43	0,55	0,01	1,11
1995	24.020	76,43	15,13	4,94	2,37	0,31	0,00	0,82
1998	26.300	77,41	14,25	3,96	2,57	0,54	0,00	1,27
1999	27.090	81,02	11,51	3,55	2,13	0,47	0,00	1,32
2011	28.875	82,10	9,70	3,78	2,62	0,44	0,00	1,36
2015	29.112	81,45	10,59	3,50	2,13	0,53	0,22	1,58

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaría de Planificación Sectorial

<https://sig.mopt.go.cr:8084/transito/reporte.php?id=182&ruta=108>

Anexo 29. Cuadro N.º 50. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 138, Ruta 100. Calle Blancos. 1987-2016

Cuadro 50. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 754, Ruta 108. San Francisco. 1987-2015

Ruta: 100 **Sección:** 19017 **Estación:** 138
Tramo: CALLE BLANCOS(R.109)-LTE CANT.TIBÁS/GOICOECHEA (PASO SUPERIOR R.5)
Ubicación: SERVICENTRO CALLE BLANCOS, CRUCE DEL FERROCARRIL
Comentario:

Año	TPDA	Liviano	Carga Liv.	Bus	C. 2 ejes	C. 3 ejes	C. 4 ejes	C. 5/6 ejes
1987	12.530	57,85	31,43	0,50	6,81	1,20	0,02	2,19
1988	12.925	56,04	31,65	0,68	8,28	1,78	0,05	1,52
1990	19.955	58,09	30,22	0,54	8,06	1,21	0,02	1,86
1991	18.395	59,49	29,79	0,46	7,34	1,33	0,01	1,58
1993	26.140	65,28	24,80	0,63	6,57	1,02	0,03	1,67
1994	26.420	64,15	22,43	1,73	7,40	1,85	0,01	2,43
1996	32.894	66,18	24,06	0,59	6,36	1,12	0,01	1,68
1998	36.213	68,76	22,39	0,91	5,26	1,20	0,00	1,48
2015	38.800	79,03	14,38	1,87	3,41	0,54	0,04	0,73
2016	21.782	78,84	14,60	0,50	3,12	0,32	0,00	2,62

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaria de Planificación Sectorial

<https://sig.mopt.go.cr:8084/transito/reporte.php?id=154&ruta=100>

Anexo 30. Cuadro N.º 51. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 757, Ruta 100. Calle Blancos. 1987-2015

Cuadro 51. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 757, Ruta 100. Calle Blancos. 1987-2015

Ruta: **109** Sección: **19068** Estación: **757**
 Tramo: CALLE BLANCOS(R.100) (PANAMCO)-LTE CANT.GOICOECHEA/MORAVIA (QUEB.BARREAL)
 Ubicación: 100 M ANTES DE LA R.39
 Comentario:

Año	TPDA	Liviano	Carga Liv.	Bus	C. 2 ejes	C. 3 ejes	C. 4 ejes	C. 5/6 ejes
1987	12.075	61,21	30,26	3,29	4,57	0,41	0,01	0,25
1988	14.570	62,51	29,50	0,96	6,17	0,45	0,01	0,40
1989	16.485	59,24	30,69	0,69	7,12	1,18	0,05	1,03
1991	16.940	68,77	26,30	0,84	3,73	0,26	0,01	0,09
1993	20.980	75,50	20,45	0,58	3,18	0,20	0,00	0,09
1994	22.240	64,98	25,01	0,49	6,51	1,63	0,03	1,35
1995	24.240	67,64	23,44	0,50	5,87	1,15	0,00	1,40
1998	32.510	76,68	17,13	0,80	4,29	0,53	0,00	0,57
2006	41.245	79,81	13,55	0,15	5,01	0,84	0,00	0,64
2011	37.026	78,67	13,59	0,53	5,84	0,66	0,00	0,71
2015	35.498	79,34	13,49	0,55	4,98	0,61	0,17	0,86

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaría de Planificación Sectorial.

<https://sig.mopt.go.cr:8084/transito/reporte.php?id=185&ruta=109>

Anexo 31. Cuadro N.º 52. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 170, Ruta 205. Mata de Plátano. 1987-2015

Cuadro 52. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 170, Ruta 205. Mata de Plátano. 1987-2015

Ruta: 205 **Sección:** 19048 **Estación:** 170
Tramo: EL ALTO (R.218)-EL CARMEN(IGLESIA)
Ubicación: SALIDA DEL ALTO DE GUADALUPE AL CARMEN, RÍO PURRAL
Comentario:

Año	TPDA	Liviano	Carga Liv.	Bus	C. 2 ejes	C. 3 ejes	C. 4 ejes	C. 5/6 ejes
1987	2.790	53,26	36,31	6,65	3,64	0,09	0,00	0,05
1988	2.575	55,25	34,25	4,81	5,53	0,05	0,00	0,11
1989	2.915	59,63	30,17	5,70	4,03	0,43	0,00	0,04
1993	5.550	69,82	21,26	5,45	3,21	0,19	0,00	0,07
1994	6.055	71,57	21,08	4,12	3,05	0,11	0,00	0,07
1996	6.523	72,15	18,87	5,44	3,27	0,23	0,00	0,04
1998	6.570	75,36	18,23	3,00	3,25	0,16	0,00	0,00
2006	9.855	73,75	18,55	4,22	3,26	0,20	0,00	0,02
2015	13.831	85,48	9,92	2,90	1,28	0,33	0,04	0,05

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaria de Planificación Sectorial.

<https://sig.mopt.go.cr:8084/transito/reporte.php?id=352&ruta=205>

Anexo 32. Cuadro N.º 53. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 168, Ruta 218. Ipis. 1987-2015

Cuadro 53. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 168, Ruta 205. Ipis. 1987-2015

Ruta: 218 **Sección:** 10341 **Estación:** 168
Tramo: CRUCE SAN ISIDRO (R.216)-VISTA DE MAR(IGLESIA)
Ubicación: IPÍS, ESCUELA DE LOS ÁNGELES
Comentario:

Año	TPDA	Liviano	Carga Liv.	Bus	C. 2 ejes	C. 3 ejes	C. 4 ejes	C. 5/6 ejes
1988	2.955	48,92	34,30	11,87	4,43	0,48	0,00	0,00
1990	3.530	52,12	31,28	9,37	6,81	0,42	0,00	0,00
1993	5.165	59,61	25,65	9,81	4,01	0,56	0,00	0,36
1995	6.690	68,39	18,98	7,66	4,08	0,74	0,00	0,15
2005	10.003	78,68	12,20	3,93	4,76	0,29	0,00	0,14
2006	7.359	71,87	16,07	5,85	4,73	1,15	0,00	0,33
2007	8.529	75,37	13,16	4,04	5,38	1,55	0,00	0,50
2015	13.457	84,89	8,18	3,75	2,18	0,68	0,13	0,19

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaria de Planificación Sectorial.

<https://sig.mojt.go.cr:8084/transito/reporte.php?id=400&ruta=218>

Anexo 33. Cuadro N.º 54. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 677, Ruta 218. Rancho Redondo. 1987-2015

Cuadro 54. Tránsito Promedio diario de la Estación de Conteo 677, Ruta 205. Rancho Redondo. 1987-2015

Ruta: 218 **Sección:** 10342 **Estación:** 677
Tramo: VISTA DE MAR(IGLESIA)-HACIENDA SANTA MARTA(PORTÓN)
Ubicación: ENTRADA A RANCHO REDONDO (MONUMENTO A LA CRUZ)
Comentario:

Año	TPDA	Liviano	Carga Liv.	Bus	C. 2 ejes	C. 3 ejes	C. 4 ejes	C. 5/6 ejes
1988	105	22,41	62,07	0,00	15,52	0,00	0,00	0,00
1990	165	33,06	58,68	0,82	7,44	0,00	0,00	0,00
1993	250	37,99	51,39	1,68	5,59	3,35	0,00	0,00
1994	270	48,47	40,82	3,06	5,61	1,53	0,00	0,51
2010	729	46,11	25,15	2,99	22,16	3,59	0,00	0,00
2015	1.284	54,91	30,49	4,56	7,24	2,57	0,00	0,23

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaria de Planificación Sectorial.

<https://sig.mopt.go.cr:8084/transito/reporte.php?id=402&ruta=218>

Anexo 34. Figura N.º 59. Formulario de inventario físico de la Red Vial Cantonal.

Figura 59. Formulario de inventario físico de la Red Vial Cantonal.

MOPT		NIVEL SUPERIOR PLANIFICACION SECTORIAL		INVENTARIO FÍSICO PARA LA RED VIAL CANTONAL	
Número: _____				Hoja <input type="text" value="1"/> de <input type="text" value="1"/>	
Macro Región o Región MOPT: <input type="text" value="1"/>		Dpto: CALLES URBANAS CUADRANTES			
Cantón: <input type="text" value="1 2 3 4 5 6 7 8 9 0"/>		A: TIBABESI MOCHILIMATI			
Nombre de la calle o camino: _____					
Provincia: <input type="text" value="1"/> SAN JOSE		Cantón: <input type="text" value="0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0"/>		GOICOECHEA	
Distrito: <input type="text" value="3"/> CALLE BLANCOS					
SEÑALIZACION	DEBIDA	KILOMETRO	GEOMETRO	Longitud en decímetros de <input type="text" value="7 00"/>	
				Número de puentes y otros obstáculos <input type="text" value="0 0"/>	
				Trazos y obras pendientes de ejecución <input type="text" value="0 0"/>	
				Tipo de terreno <input type="text" value="1"/>	
				Tipo de superficie de suelo (ver apartado B del formulario) <input type="text" value="3"/>	
				Número de curvas <input type="text" value="2"/>	
				Ancho de superficie de fondo de terreno <input type="text" value="8 6 0"/>	
				Ancho de ancho de vía (plano de tráfico) <input type="text" value="5 4 0"/>	
				Velocidad máxima en km/h <input type="text" value="2 0"/>	
				Tramo Promedio Claro (PTC) del Formulario "Análisis" <input type="text" value="0 00"/>	
				Trazos, curvas, drenaje, etc. <input type="text" value="1"/>	
				Pendientes <input type="text" value="3"/>	
				Distancia de visibilidad <input type="text" value="0"/>	
				Número de curvas <input type="text" value="1"/>	
				Alineamiento horizontal <input type="text" value="5"/>	
				Curvas <input type="text" value="0 0"/>	
				Refacción <input type="text" value="3"/>	
				Estado superior de fondo <input type="text" value="3"/>	
				Estado superior de drenaje <input type="text" value="3"/>	
				Aclaración <input type="text" value="3"/>	
Observaciones: _____					
Invento: OTTO FERNANDEZ G		Cargo que desempeña: _____			
No. Cédula: 1-259-118		Fecha: 11/9/2012		Firma: ORIGINAL FIRMADO	
Sello: _____					

Fuente: Inventario de la Red Vial Cantonal de la Municipalidad de Goicoechea. 2012. SPA-660 v2

Anexo 35. Figura N.º 60. Formulario de tránsito promedio diario de la Red Vial Cantonal.


Figura 60. Formulario de Tránsito Promedio Diario.

mopt <small>Ministerio de Obras Públicas y Transportes</small>							Número: _____ Hoja <input type="checkbox"/> de <input type="checkbox"/>				
NIVEL SUPERIOR PLANIFICACIÓN SECTORIAL											
ANÁLISIS DEL FLUJO VEHICULAR Y COMPOSICIÓN DEL TRÁNSITO PARA LA RED VIAL CANTONAL											
Macro Región o Región MOPT:		1									
Camino					De: CALLES URBANAS-CUADRANTES						
1 0 8 0 0 1 0					A: BARRIO MONTELMAR						
Nombre de la calle o camino: 0											
Provincia:		1 SAN JOSE			Cantón:		0 8 GOICOECHEA				
Distrito:		3 CALLE BLANCOS			Ubicación del sitio de conteo: _____						
HORA	AUTOMOVILES	BUSES	MOTOS	CARGA LIVIANA	CAMIONES					TRACTORES	
					2 EJES	3 EJES	4 EJES	5 EJES	ESPECIALES		
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Promedio	0,00	0	0	0,00	0	0	0	0	0	0	
Total prom. Vehículo / hr =		0,00		Factor de expansión =				10		TPC =	0,00
Condición del tiempo: _____ VERANO _____											
Observaciones: _____											
Nombre del que levantó: _____ OTTO FERNANDEZ C. _____ Cargo que desempeña: 0											
No. Cédula: _____		1-259-118		Fecha: _____		11/9/2012		Firma: _____			
Sello:											

Fuente: Inventario de la Red Vial Cantonal de la Municipalidad de Goicoechea. 2012.

Anexo 36. Figura N.º 61. Formulario de puentes de la Red Vial Cantonal.

Figura 61. Formulario de inventario de puentes.

 <small>Ministerio de Obras Públicas y Transportes</small>		Número: _____ Hoja: <input type="text"/> de <input type="text"/>	
NIVEL SUPERIOR PLANIFICACIÓN SECTORIAL			
LOCALIZACIÓN DE PUENTES EN LA RED VIAL CANTONAL			
Macro Región o Región MOPT: <input type="text" value="1"/>	Actualizar datos del puente con código existente: <input type="checkbox"/>	Indicar el código: <input type="text"/>	
Código Camino: <input type="text" value="10800100"/>	Asignar código a puente a construir: <input type="checkbox"/>	De: <input type="text" value="CALLES URBANAS-CUADRANTES"/>	
Nombre del río o quebrada: <input type="text" value="Quebrada Caño Negro"/>	Puentes conocidos como: _____	A: <input type="text" value="BARRO MONTELINAR"/>	
Provincia: <input type="text" value="1"/> <input type="text" value="SAN JOSE"/>	Cantón: <input type="text" value="08"/> <input type="text" value="GOICOECHEA"/>	Otras referencias: _____	
Distrito: <input type="text" value="3"/> <input type="text" value="CALLE BLANCOS"/>	Coordenadas CRTM05: _____		
INSTRUCCIONES GENERALES			
Debe utilizar un formulario para cada puente (estructuras de una longitud, entre estribos o muros exteriores, iguales o mayores a 6 metros). Este formulario se adjunta al "Inventario Físico para la Red Vial Cantonal", para el respectivo camino.			
INFORMACIÓN E IDENTIFICACIÓN DEL PUENTE			
Estación: <input type="text"/>	Longitud del puente (metros): <input type="text"/>	Ancho de la sup. de rueda del Puente (metros): <input type="text"/>	
Ancho entre cordones (metros): <input type="text"/>	Altura libre bajo la estructura (metros): <input type="text"/>	Estructura del puente (superestructura) (ver nota A): <input type="text"/>	
Tránsito Promedio Diario (TPD) (Km/hr): <input type="text"/>	Material del piso (ver nota B): <input type="text"/>	Observaciones: _____	
Observaciones: _____			
Observaciones: _____			
Responsable de la Evaluación: <input type="text" value="OTTO FERNANDEZ C"/>	<input type="text" value="1-259-118"/>	_____	<input type="text" value="11/9/2012"/>
Nombre	No. Cédula	Firma	Fecha
Responsable de la Digitación: <input type="text" value="OTTO FERNANDEZ C"/>	<input type="text" value="1-259-118"/>	_____	<input type="text" value="11/9/2012"/>
Nombre	No. Cédula	Firma	Fecha
Nota (A): Registra el material de la Estructura del puente. Indicar (1) concreto, (2) metal, (3) madera, (4) mixto y (5) Otros.			
Nota (B): Registra el material de la Estructura del Tablero del puente. (1) concreto, (2) metal, (3) madera y (4) Otros.			
Altura libre: Es la distancia en metros entre el espejo de agua y la parte inferior de la estructura del puente.			
DPA-788 v2			

Fuente: Inventario de la Red Vial Cantonal de la Municipalidad de Goicoechea. 2012.

Anexo 38. Figura N.º 63. Formulario de inventario socioeconómico de la Red Vial Cantonal

Figura 63. Formulario de inventario socioeconómico para la clasificación de la red vial.



NIVEL SUPERIOR
PLANIFICACIÓN SECTORIAL

Número: _____

Fha: / /

INVENTARIO SOCIOECONÓMICO PARA LA CLASIFICACIÓN DE LA RED VIAL CANTONAL

Macro Región o Región MOPT: Camino De

A:

Provincia: Cantón: Distrito:

Longitud (Km): Tipo de superficie: _____ Estado actual: _____

1. POBLACIÓN, SERVICIOS, INFRAESTRUCTURA SOCIAL: (marque con X o indique cantidad)

	SI	NO	CANTIDAD
• Unidades de vivienda social			
• Servicios básicos			
• Electricidad			
• Transporte de pasajeros			
• Telefonía			
• Otros			
• Infraestructura social			
• Centros educativos (escuelas, colegios, otros)			
• Puesto de salud o clínica (indicar)			
• Biblioteca			
• Iglesia			
• Salas comunales			
• Plaza de deportes			

2. PRODUCCIÓN ACTIVA: Exceso del 50% de terreno agrícola

3. TRÁNSITO ESTIMADO: Menor que 10 vehículos

4. VÍA PRINCIPAL DE ACCESO A LA ZONA O REGIÓN: De zona urbana o desconocido

5. ORGANIZACIÓN COMUNAL: Tipo de organización: _____ ¿Se encuentra activa?

Miembros que la componen: _____

6. OTROS CRITERIOS DE CLASIFICACIÓN (marque con X)

Acceso a zonas calificadas interés turístico (indicar cuáles): _____

	SI	NO	CANTIDAD
• Ruta urbana o Rutas Nacionales de reconocida importancia			
• Acceso a infraestructura o áreas de utilidad pública			
• Reserva recursos naturales			
• Reservas indígenas			
• Asentamientos campesinos			
• Asentamientos de inmigrantes			
• Plantas de tratamiento de agua			
• Paredón turístico			
• Proyección habitacional de interés social			
• Otros			

De acceso a centros de accepo importantes (indicar cuáles): _____

Nota importante de otros estratégicos para el interés o la seguridad nacional: _____

Producción profesional (describir): _____

ALTA (A)	MEDIA (M)	BAJA (B)
<input type="text" value=""/>	<input type="text" value=""/>	<input type="text" value=""/>

7. Fuentes de material disponibles, con distancia de acarreo menores que 100m., material de buena calidad y vías de acceso.

	SI	NO	CANTIDAD
	X		

8. TIPO DE VÍA PÚBLICA: Urbana (U), clasificado (V6), no clasificado en uso (NU), no clasificado en desuso (ND), justificar

INDICACIONES: _____

CLASIFICACIÓN (escribir solo)
<input type="text" value="U"/>

Levante: Cargo que desempeña:

Nº Control: Fecha: Firm.: _____

Fuente: Inventario de la Red Vial Cantonal de la Municipalidad de Goicoechea. 2012.

CPA-659 v2

Anexo 39. Figura N.º 64. Ejemplo de análisis FODA

Figura 64. Ejemplo de análisis FODA aplicado a proceso de gestión vial.

Tabla 11. Análisis FODA de la Gestión Vial Municipal

		Son todas aquellas características como recursos, conocimientos, condiciones, problemas, actitudes, etc., del gobierno local que limitan o impiden el cumplimiento de los objetivos de desarrollo vial		Puntos fuertes como recursos, conocimientos, formas de trabajo, organización, etc. del gobierno local, que le permite ganar en competitividad, aprovechar las oportunidades y que facilitan o contribuyen al cumplimiento de los objetivos de desarrollo vial	
Internas (se tiene control de ellas)	D	Debilidades	F	Fortalezas	
	1	Inventario vial desactualizado	1	Se cuenta con recurso humano interdisciplinario (si no se tiene se presenta como debilidad)	
	2	No se cuenta con indicadores viales completos o actualizados	2	Se cuenta con el espacio - herramientas tecnológicas apropiadas (si no se tiene se presenta como debilidad)	
	3	Desconocimiento del tema vial por parte de autoridades en la municipalidad	3	Conocimiento del personal de la DFGV acerca del contexto cantonal y su red vial	
	4	Procesos complejos de contratación administrativa	4	Se cuenta con las capacidades técnicas y las habilidades para el desarrollo de la gestión vial integrando diferentes actores (participativa)	
5	No se realizan estudios O & D o proyecciones de demanda de transporte a nivel de proyecto, red o región	5	Apoyo político de la Alcaldía (si no se tiene indicador como amenaza)		
		Fuerzas externas que dificultan el desarrollo de la estrategia o la consecución de los objetivos cantonales		Factores externos y situaciones de las que no se tiene control pero que de manera directa o indirecta podrían facilitar o contribuir al cumplimiento de los objetivos para el desarrollo del cantón	
Externas (no se tiene control, pero se podría influir en ellas)	A	Amenazas	O	Oportunidades	
	1	Riesgos ambientales que afectan la condición de la Red Vial Cantonal, particularmente asociados a inundaciones	1	Nuevos ingresos a partir de la ley 9329	
	2	Intereses particulares en la comunidad que podrían interferir en la priorización de proyectos viales	2	Acceso a recursos financieros provenientes de otras fuentes	
	3	Desarrollo urbano local no planificado, genera alta demanda con apesamientos en las vías existentes, a falta de un sistema eficiente de transporte	3	Organizaciones comunales para la ejecución de proyectos conjuntos (alianzas, recursos, apoyo comunal y empresarial, etc.)	
	4	Alto porcentaje de drenajes en mal estado	4	Existencia de programas de capacitación en temas de interés en la gestión vial	
	5	Crecimiento poblacional o vehicular exponencial a raíz de nuevos proyectos	5	Caminos en condiciones adecuadas para el transporte de productos agropecuarios que se producen en la zona	
	6	Caminos en condiciones no adecuadas para el ingreso a áreas silvestres protegidas	6	Un alto porcentaje de puentes que funcionan como conexiones estratégicas en buen estado	
7	Gran porcentaje del territorio se encuentra bajo alguna categoría de protección ambiental (se convierte en amenaza cuando no existe un adecuado acceso o señalización)	7	La actividad turística es relevante para el desarrollo productivo		

Fuente: Guía para la formulación y seguimiento del PVQCD. MOPT, 2017

Anexo 41. Figura N.º 66. Actividad N.º 1 Instrumento sobre conocimientos de gestión vial cantonal

Figura 66. Actividad N.º 1. Encuesta de conocimientos sobre gestión vial cantonal

UCR



PROYECTO PARA OPTAR POR EL GRADO DE LICENCIATURA EN SOCIOLOGÍA:
"DERECHOS HUMANOS Y SUJETOS SOCIALES: UNA EXPERIENCIA PARTICIPATIVA
DE LA GESTIÓN VIAL EN EL CANTÓN DE GOICOECHEA."

Encuesta de Percepción sobre la Gestión Vial Cantonal.

1. Conoce cuales son algunas funciones de la Gestión Vial que se desarrolla en su comunidad.

Si (x) Pase a la numero 2.

No () Pase a la numero 3

2. Si su respuesta fue afirmativa, podría indicarnos al menos tres de ellas.

Planificar obras, elaborar con los habitantes planes participativos, colaborar
con los comités, inspeccionar obras viales, administrativas
Ley 9329

3. Conoce que la Ley 9329 indica que los procesos de gestión vial deben tener presente el componente social en el desarrollo de sus proyectos.

Si (x)

No ()

4. Como le gustaría que se desarrollara la participación de la ciudadanía en el proceso de Gestión Vial.

Desde la planificación, formulación, ejecución, vigilancia y
control social, realización de auditorías. Por otro lado, promover redes
de comunicación abierta, transparente, basada en estos web

5. Considera que es necesario realizar procesos de capacitación para fortalecer a las comunidades en la forma de participar en los procesos de Gestión Vial.

Si (x)

No ()

6. Podría indicar temas que podrían ser desarrollados en estos procesos de capacitación y que considere usted que lograrían fortalecer las capacidades de la comunidad en este tema.

- Red nacional, red local y competencias CUNAVI, HOPT, Invas, tránsito, etc.
- Cómo hacer que y cómo debe ser tránsito, un municipio, en materia de
- Conceptos básicos de gestión vial, movilidad urbana, etc.
- Transparencia, participación ciudadana, planes de gestión, gobiernos abiertos.

7. Cuales son las principales problemáticas que se presentan en su comunidad en relación al espacio público vial.

- Falta de estado calles, poca señalización, pocas áreas, pocas paradas
- Desordenamiento urbanístico, recursos públicos - Ley 9329
- No hay espacio para estacionamiento
"inspección vial ciudadana"
Ley para el espacio vial

Anexo 42. Figura N.º 67. Actividad N.º2 ¿Cómo es actualmente la pirámide de movilidad en su comunidad?

Figura 67. Actividad N.º 2. Como es actualmente la pirámide de movilidad en su comunidad



Anexo 43. Figura N.º 68. Actividad N.º 3 ¿Cómo visualiza la pirámide de movilidad en su comunidad?

Figura 68. Actividad N.º 3. ¿Cómo visualiza la pirámide de movilidad en su comunidad?



Anexo 44. Figura N.º 69. Actividad N.º 4 ¿Cómo es el uso del espacio público de su ciudad ahora?

Figura 69. Actividad N.º 4. ¿Cómo es el uso del espacio público de su ciudad ahora?



Anexo 45. Figura N.º 70. Actividad N.º 5 ¿Cómo le gustaría que fuera el uso del espacio público de su ciudad?

Figura 70. Actividad N.º 5 ¿Cómo le gustaría que fuera el uso del espacio público de su ciudad?



Anexo 46. Figura N.º 71. Actividad N.º 6 ¿Cómo es la gestión vial ahora?

Figura 71. Actividad N.º 6 ¿Cómo es la gestión vial ahora?

1. Cero Comunicación (- Capacitación - Motivación
Divulgación (- Concientización)
2. Falta de Organización (Comunal) Grupo Comunal.
3. Falta de Utilización de Recursos (que existen en las Escuelas - Comercios. Comunidad)
4. Negociaciones, con diferentes Empresas
5. Creación, de Desarrollo, (Tecnologías) Apps - Web
Cursos Técnico
6. Utilización de Personas Despejadas (Comunidad)
7. Convenio Interinstitucional. (Efectivo)
8. Transparencia, en la Gestión Vial. (Tiempo, Reabrir)
9. Crear Conciencia, de la Educación
10. Aprovechar a los Pensionados (con conocimiento
En problemáticas)

Anexo 47. Figura N.º. 72. Actividad N.º 7 ¿Cómo le gustaría que fuera la gestión vial?

Figura 72. Actividad N.º 7 ¿Cómo le gustaría que fuera la gestión vial?

Más participativa con las comunidades, más comunicación en redes sociales y en la página web, mejorar la articulación con las demás instituciones y transversalizar los proyectos para lograr un diseño universal. ②

Anexo 48. Figura N.º 73. Taller N.º 1 Distrito de Ípis

Figura 73. Taller N.º 1 Distrito de Ípis



Anexo 49. Figura N.º 74. Taller N.º 2 Distritos de Calle Blancos y San Francisco

Figura 74. *Taller N.º 2 Distritos de Calle Blancos y San Francisco.*



Anexo 50. Figura N.º 75. Taller N.º 3 Distrito de Guadalupe

Figura 75. Taller N.º 3 Distrito de Guadalupe



Anexo 51. Figura N.º 76. Taller N.º 4 Distrito de Mata de Plátano

Figura 76. Taller N.º 4 Distrito de Mata de Plátano



Anexo 52. Figura N.º 77. Taller N.º 5 Distrito de Purral

Figura 77. Taller N.º 4 Distrito de Purral



Anexo 53. Figura N.º 78. Validación comunitaria: Guadalupe

Figura 78. Taller Validación comunitaria

