

**La incidencia de los aspectos conceptuales en las
agendas institucionales con respecto a la movilidad en
el Cantón de Montes de Oca y en la sede Rodrigo Facio
Brenes de la Universidad de Costa Rica, para el
período 2014 al 2018**

2021

Universidad de Costa Rica
Facultad de Ciencias Económicas
Escuela de Administración Pública

La incidencia de los aspectos conceptuales en las agendas institucionales con respecto a la movilidad en el Cantón de Montes de Oca y en la sede Rodrigo Facio Brenes de la Universidad de Costa Rica, para el período 2014 al 2018

Informe de Trabajo Final de Tesis

Sustentante: Marco Antonio Céspedes Murillo

Ciudad Universitaria Rodrigo Facio Brenes, Costa Rica

2021



Acta #229-2021
Tribunal Examinador de Trabajo Final de Graduación
Escuela de Administración Pública

Acta de la Sesión Virtual 229-2021 del Tribunal Examinador de los Trabajos Finales de Graduación de la Escuela de Administración Pública, realizada el 15 de noviembre del 2021 a las 17:00 horas, llevada a cabo de manera virtual y convocada de acuerdo con el artículo 25 del Reglamento General de los Trabajos Finales de Graduación en Grado de la Universidad de Costa Rica, para la Defensa del Trabajo Final de Graduación de Marco Antonio Céspedes Murillo Carné B41720.

La defensa del trabajo final de graduación se realiza por medio de la licencia de la plataforma zoom que el Centro de Informática le ha asignado a la Escuela de Administración Pública.

Personas miembros del Tribunal Examinador convocadas para la sesión: Lic. Cristiam Barquero Gamboa, como Presidente del Tribunal Examinador; M.Sc. Johanna Alarcón Rivera como Directora del Trabajo Final de Graduación, MBA. Carlos Enrique Carranza Villalobos, como asesor del Trabajo Final de Graduación, Lic. Diego Arias Alvarado, como asesor del Trabajo Final de Graduación y Lic. Christian Calderón Herrera, como docente de la Escuela de Administración Pública.

Artículo 1. El Presidente del Tribunal Examinador solicita a la persona sustentante mostrar su documento de identificación, como medio para corroborar su identidad.

Artículo 2. El Presidente informa que el expediente de la persona sustentante contiene todos los documentos que el Reglamento exige. Declara que han cumplido con todos los requisitos del Programa de la Carrera de *Licenciatura en Administración Pública*, que le ha permitido realizar la Defensa de su Trabajo Final de Graduación.

Artículo 3. La persona sustentante realizó la defensa oral del Trabajo Final de Graduación titulado: "**La incidencia de los aspectos conceptuales en las agendas institucionales con respecto a la movilidad en el Cantón de Montes de Oca y en la Sede Rodrigo Facio Brenes de la Universidad de Costa Rica, para el período 2014 al 2018**", en modalidad Tesis, dentro del tiempo señalado para tales fines.

Artículo 4. Terminada la presentación, las personas miembros del tribunal examinador, dentro del tiempo señalado por la Presidencia del Tribunal, realizaron las preguntas pertinentes sobre aspectos propios del tema tratado en el Trabajo Final de Graduación.

Artículo 5. Concluido el interrogatorio, el Tribunal Examinador procedió a deliberar de manera privada.

Artículo 6. Con fundamento en el artículo 26 del Reglamento General de los Trabajos Finales de Graduación, y luego de realizada la votación, el Tribunal Examinador calificó el Trabajo Final de Graduación:

(X) APROBADO – AP-

() NO APROBADO – NAP-





Artículo 7. Con fundamento en el artículo 27 del Reglamento General de los Trabajos Finales de Graduación, el Presidente del Tribunal Examinador comunicó en público el resultado de la deliberación y declaró a la persona sustentante como acreedor al título de Licenciado en Administración Pública.

Artículo 8. El Presidente del Tribunal Examinador le advirtió de la obligación de asistir al acto público de graduación, para prestar juramento y recibir el título correspondiente.

La Presidencia del Tribunal exhorta a la persona sustentante a que una vez aprobado el documento final lo coloquen en el repositorio virtual kerwà de la Universidad, tal como lo indica el Reglamento.

Luego de la lectura del Acta, firmaron las personas miembros del Tribunal Examinador presentes y las personas sustentantes a las 18:30 horas.

Lic. Cristiam Barquero Gamboa
Presidente del Tribunal

Marco Antonio Céspedes Murillo
Carné B41720

M.Sc. Johanna Alarcón Rivera
Director del Trabajo Final de Graduación

MBA. Carlos E. Carranza Villalobos
Asesor del Trabajo Final de Graduación

Lic. Diego Arias Alvarado
Asesor del Trabajo Final de Graduación



Lic. Christian Calderón Herrera
Docente





El Reglamento General de los Trabajos Finales de Graduación, en su artículo 29 establece que "En caso de TFG sobresalientes, se podrá conceder una aprobación con distinción si así lo acuerda el tribunal examinador, por una votación de cuatro votos favorables."

(X) Se aprueba con Distinción

Observaciones:

Original: Escuela de Administración Pública, Copia: Persona sustentante.



Derechos de Propiedad Intelectual

El presente trabajo, realizado bajo el título: *“La incidencia de los aspectos conceptuales en las agendas institucionales con respecto a la movilidad en el cantón de Montes de Oca y en la sede Rodrigo Facio Brenes de la Universidad de Costa Rica, para el periodo 2014-2018”* y elaborado bajo la modalidad de Tesis de Graduación, es propiedad de su autor: Marco Antonio Céspedes Murillo, cédula de identidad: 2-0756-0981.

Según lo establecido en la Ley N°6683 sobre Derechos de Autor y Derechos Conexos, las expresiones, sujetas a esta Ley y contenidas en este documento, no pueden ser reproducidas de manera parcial o total sin el consentimiento del autor. Cualquier violación a esta legislación por parte de personas físicas o jurídicas podrá ser denunciada y sancionada de acuerdo con los Tribunales Supremos de Justicia y de la Universidad de Costa Rica.

Cita Bibliográfica

Céspedes-Murillo, M. (2021). *La incidencia de los aspectos conceptuales en las agendas institucionales con respecto a la movilidad en el cantón de Montes de Oca y en la sede Rodrigo Facio Brenes de la Universidad de Costa Rica, para el periodo 2014-2018*. [Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Administración Pública]. Universidad de Costa Rica.

Profesora Tutora

M.Sc. Johanna Katherine Alarcón Rivera

Palabras Claves

Movilidad – Movilidad Sostenible - Gestión de la Movilidad – Gestión de la Movilidad Sostenible - Actores Cantonales – Actores Institucionales – Políticas Públicas – Agenda Institucional – Incidencia – Ciclo de las Políticas Públicas

Resumen Ejecutivo

La presente investigación, aporta nuevo conocimiento, especialmente en la ampliación de la definición conceptual de la movilidad, yendo más allá de lo que teóricamente se encuentra establecido; esto es posible a través de la incorporación de diversas experiencias que pueden aportar la gestión de la movilidad en diversos espacios territoriales.

De esta manera, se busca ahondar en el proceso de construcción de la agenda institucional de movilidad en el cantón de Montes de Oca y en la sede universitaria Rodrigo Facio Brenes, partiendo del entendido de que la movilidad representa un problema para la Universidad de Costa Rica a raíz de la expansión de la sede universitaria hacia otras fincas y a nivel cantonal por el volumen de desplazamientos que requieren los habitantes del cantón.

De esta manera, a través de la realización de entrevistas, análisis documental y observación se obtuvo información de las jefaturas de las diferentes instancias encargadas de la gestión de la movilidad en la Universidad de Costa Rica y del cantón de Montes de Oca.

En ese sentido, se identificaron las principales interpretaciones del concepto de movilidad de los actores cantonales e institucionales, a partir de ahí, dichos datos fueron clasificados en los diferentes componentes de los conceptos de movilidad sostenible y gestión de la movilidad sostenible, por medio de matrices, análisis de brechas y utilización de gráficos.

Asimismo, con la información obtenida por medio de dichos gráficos y matrices se determinaron componentes donde existían más o menos elementos variables de desacuerdo o elementos que tenían muy poca mención; de esta manera, se identificaron riesgos y beneficios a partir de las interpretaciones de los conceptos movilidad sostenible y su gestión.

Finalmente, se realizaron las conclusiones en las que se determinó como elemento central la dispersión de las interpretaciones del concepto de movilidad sostenible y su gestión; debido a la ausencia de una agenda institucional de movilidad, que facilitara la homogenización de lo que se interpreta como movilidad y de las acciones que se desarrollan para su atención.

Agradecimientos

En primer lugar, deseo agradecer el apoyo técnico, académico y científico brindado por la profesora Johanna y los compañeros lectores Carlos y Diego, por siempre transmitir: confianza, optimismo y los conocimientos necesarios para orientar el desarrollo de la presente investigación. Asimismo, quiero agradecerle a todo el equipo de la Escuela de Administración Pública, estoy convencido de que con su trabajo impactan vidas y transforma realidades.

Adicionalmente, es incalculable la satisfacción y la alegría que me embargan al poder agradecerles a mis padres Marcos y Olga Martha, primordialmente, por todos los sacrificios realizados, el tiempo de espera, la dedicación y el amor prestados en el proceso formativo.

Les debo mis valores, mi trabajo y mi amor por siempre, les agradezco enormemente el acompañarme en todo momento y por conferirme la mística del servicio público, la honestidad, la bondad, la caridad y el sacrificio que debe de primar en el ejercicio profesional.

Además, es mi intención agradecerle a los trasmisores de sabiduría de vida, que a lo largo de este proceso formativo que inició desde el jardín de niños me han aportado y me han apoyado con su trabajo y enseñanzas, mis queridas abuelas: Deisy y Flor y mi querido abuelo: Raúl. Mis abuelos son y serán parte esencial de mi vida, trabajadores incansables, abnegados abuelos, con sus aciertos y desaciertos, este logro es de ustedes, los amo infinitamente.

Por otra parte, le agradezco profundamente a Esteban que a lo largo de esta investigación me ha apoyado, orientado y motivado para que finalmente llegase el día en que pudiera presentar esta investigación, a él por su abnegada labor de escucha en los momentos de crisis y por mostrarme alternativas de solución a algunos problemas, mi gratitud y amor.

Finalmente, es mi deber y mi compromiso servir a mi país, como un principio de retribución por permitirme haber gozado de la educación pública superior en la institución

de mayor prestigio: Universidad de Costa Rica. A lo largo de sus dos siglos de historia, nuestro país tomó la heroica decisión de erradicar las armas por la enseñanza de calidad, abierta, pública, gratuita, humanista y sobre todo perfectible; le agradezco a todas las costarricenses y a todos los costarricenses que con sus decisiones y sus aportes han hecho posible materializar los sueños en realidades.

Dedicatoria

Es mi intención, que este documento sea una dedicatoria póstuma a la memoria de mi abuelo, Javier Céspedes Murillo, fallecido en enero del 2012. Mi querido abuelo, después de haber tenido la oportunidad de compartir alguna época en común, conocer del respeto y admiración de la que gozabas en el cantón de Poás por el ejercicio de su ocupación como miembro de la Cruz Roja Costarricense por más de 40 años de labor y servicio; conociendo los errores y virtudes de su vida. Debo manifestar lo orgulloso que me encuentro de saberme su nieto.

¡Hasta el cielo un abrazo enorme, en mi memoria y corazón vivirás por siempre!

Índice de contenido

Introducción	12
Capítulo I.....	14
Problema de investigación.....	14
Antecedentes	14
Problema de investigación	18
Pregunta de investigación.....	23
<i>Preguntas secundarias</i>	<i>23</i>
Justificación	24
Objetivos de investigación	27
<i>Objetivo general</i>	<i>27</i>
<i>Objetivos específicos</i>	<i>27</i>
Capítulo II.....	28
Marco teórico.....	28
1. Fases del ciclo de la política pública.....	31
2. Construcción de la agenda institucional.....	33
2.1 <i>Agenda institucional y sistémica</i>	<i>35</i>
2.2 <i>Actores institucionales</i>	<i>37</i>
2.3 <i>Actores cantonales</i>	<i>39</i>
2.4 <i>Tomadores de decisiones.....</i>	<i>42</i>
3. Movilidad sostenible.....	44
3.1 <i>Gestión de la movilidad sostenible.....</i>	<i>46</i>
4. Incidencia	47
Capítulo III.....	50
Metodología	50
Enfoque	50
Tipo de investigación.....	51

Objeto y sujeto de estudio.....	51
Categorías y subcategorías de análisis	52
<i>Categoría de Análisis: Fases del Ciclo de las Políticas Públicas</i>	52
<i>Subcategoría: Construcción de la agenda institucional</i>	53
<i>Subcategoría: Agenda institucional</i>	53
<i>Subcategoría: Actores institucionales</i>	53
<i>Subcategoría: Actores cantonales</i>	54
<i>Subcategoría: Tomadores de decisiones</i>	54
<i>Categoría: Movilidad sostenible</i>	54
<i>Subcategoría: Gestión de la movilidad sostenible</i>	55
<i>Categoría: Incidencia</i>	55
Dimensiones de análisis	55
<i>Construcción de la Agenda Institucional</i>	55
<i>Agenda Institucional.....</i>	56
<i>Actores Institucionales.....</i>	56
<i>Actores Cantonales</i>	56
<i>Tomadores de Decisiones</i>	56
<i>Movilidad Sostenible</i>	56
<i>Gestión de la Movilidad Sostenible.....</i>	57
<i>Incidencia</i>	58
<i>Técnicas e instrumentos para la recolección de la información.....</i>	58
<i>Métodos y técnicas de análisis de la información</i>	60
Capítulo IV	63
 Reseña del objeto de estudio	63
 Actores institucionales participantes en la gestión de la movilidad	75
<i>Consejo Universitario</i>	77
<i>Rectoría</i>	78
<i>Oficina Ejecutora de Programas de Inversión</i>	81
<i>Vicerrectoría de Administración.....</i>	82
<i>Oficina de Servicios Generales</i>	83
<i>Unidad de Gestión Ambiental.....</i>	84
<i>Vicerrectoría de Vida Estudiantil</i>	85
<i>Oficina de Bienestar y Salud</i>	86
<i>Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales</i>	88
<i>Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible</i>	89
<i>Oficina de Divulgación e Información.....</i>	90
 Actores cantonales participantes en la gestión de la movilidad	92
<i>Municipalidad de Montes de Oca</i>	92
<i>Concejo Municipal</i>	93
<i>Alcaldía.....</i>	95
Capítulo V	97

Análisis de Información	97
Capítulo VI	264
Conclusiones	264
Capítulo VII	278
Recomendaciones.....	278
Tabla 11	284
Referencias	287

Introducción

La presente investigación, en la modalidad de tesis, es para la obtención del grado de Licenciatura en Administración Pública, cuyo título es: *Los aspectos conceptuales en las agendas de movilidad que inciden en el cantón de Montes de Oca y en el campus universitario Rodrigo Facio Brenes de la Universidad de Costa Rica, del 2014 al 2018.*

De esta manera, la indagación busca identificar los aspectos de la movilidad presentes en las agendas institucionales, los elementos conceptuales de la movilidad que han guiado durante el período temporal del 2014 al 2018 las acciones realizadas en el cantón de Montes de Oca y dentro del campus universitario Rodrigo Facio Brenes que presentan riesgos o beneficios para las personas que se movilizan.

Estos riesgos o beneficios pueden estar sujetos a la forma en la que se ha definido y entendido la movilidad por parte de los actores institucionales y cantonales, es decir, la definición del problema que rodea el quehacer en el tema de la movilidad y, a partir de ahí, el enfoque de las acciones que se han desarrollado o que se han dejado de implementar.

Por esta razón, y al ser una investigación cualitativa, se vuelve indispensable el análisis de la agenda institucional tanto de la Universidad de Costa Rica como de los actores cantonales, presentes de forma escrita, así como lo que no se plasma en el papel, pero que sí está en la mente de las personas impulsoras de la agenda.

En ese sentido, se vuelve muy importante construir una ruta crítica del proceso de creación de la agenda institucional de movilidad para identificar, de la mejor manera posible, a los actores que se ven involucrados y su poder de acción o convencimiento, que juegan un papel destacado cuando se llevan a cabo definiciones específicas o deliberaciones que atañan a la ya mencionada agenda de movilidad institucional.

Para esta investigación, el informe está dividido en las secciones de: introducción, resumen del contenido general; capítulo I, define el problema de investigación, sus objetivos y alcances; el capítulo II, en el que se encuentra el sustento teórico para el análisis; capítulo III, métodos, técnicas y herramientas de análisis; capítulo IV, antecedentes y reseña de los objetos de estudio; capítulo V, análisis de la información y entrevistas realizadas; capítulo VI, conclusiones del análisis y capítulo VII, recomendaciones sobre la agenda de movilidad.

Capítulo I

Problema de investigación

En este primer capítulo, se busca contextualizar la investigación desde un punto de vista previo al surgimiento del problema, indicando la relevancia o importancia de la realización de esta investigación, desde tres puntos de vista: académico, social y metodológica. Además, brinda una orientación de lo que se desea responder e indica los fines de la investigación.

Antecedentes

Al comprobar el nivel de avance de investigaciones relacionadas con movilidad en los buscadores de la Universidad de Costa Rica y otras fuentes académicas, se encuentra que ninguna investigación corresponde de manera directa al área de ciencias sociales, sino que corresponden al área de ingeniería y, principalmente, a arquitectura; se analiza la movilidad, pero no se analizan sus políticas; no definen el concepto de movilidad.

De esta manera, la primera investigación de tesis consultada se denomina *Espacio Público y Movilidad: Ciclo-Ruta Urbana para San José Circuito Oeste, Distritos: Pavas. Sabana-Hospital* y es de los autores Santa María y McRae (2008), la cual analiza el tema desde la disciplina de la arquitectura.

En esta investigación es importante destacar, el planteamiento del problema de investigación:

Además, se viven problemáticas en temas de contaminación, delincuencia, inseguridad, movilidad urbana o desalojo. Los problemas actuales de movilidad urbana y crisis de los hidrocarburos atemorizan a los ciudadanos, y se proyecta que para el 2008 que los vehículos durante la “hora pico” transiten a una velocidad

promedio de 5 Km por hora, la velocidad media de un peatón. (Santa María y McRae, 2008, p. 03)

Esta investigación, no aporta referencias útiles para esta investigación, además, tampoco es útil para intentar describir o definir el concepto de movilidad.

La siguiente investigación analizada, al igual que la primera, se desarrolla desde la disciplina de la arquitectura. Esta vincula el tema de la movilidad con la globalización y el medio ambiente, dándole ligeramente un enfoque más cercano al de las ciencias sociales, sin embargo, el fondo de la tesis es proponer algunas mejoras en el cantón de Cartago.

De esta manera, el autor definió su problema de investigación basándose primordialmente en esta idea:

La globalización produce cambios en la sociedad nacional, pero no funciona como un ente homogeneizador, sino como un diferenciador a otros niveles, es de esta característica precisamente donde nuestras ciudades, Cartago entre ellas deben buscar su propio desarrollo, porque tal parece que en este mundo globalizado, la individualidad y lo particular de una región pueden hacer la diferencia y de esta forma contribuir a que un país como el nuestro encuentre una salida a los nuevos retos que plantea un sistema capitalista insaciable y caracterizado por un consumismo que amenaza constantemente el equilibrio de nuestro medio ambiente. (López, 2008, p. 4)

Finalmente, esta tesis centró su marco conceptual en la definición de conceptos vinculados al transporte como, por ejemplo, transporte intermodal. En las conclusiones de la investigación, hace algunas recomendaciones o sugerencias de investigación, que tienen que ver primordialmente con el ordenamiento jurídico con el fin de dotar a las municipalidades de mayor autonomía para el manejo de la infraestructura vial y de los proyectos viales.

Seguidamente, se consultó otro trabajo de investigación desarrollado por Rodríguez, Salas, Morales, Solís y Sánchez (2017), para optar por el grado de licenciatura en la disciplina de arquitectura. Esta investigación se desarrolló en la modalidad de tesis. En esta indagación es importante rescatar el primer objetivo de la investigación: “Determinar las causas del modelo de movilidad actual [Carrocentrismo] en Costa Rica estudiando su origen, historia y antecedentes para comprender el proceso de transformación que el modelo de movilidad provocó sobre el espacio público” (p. 45).

Este primer objetivo, permite relacionar de cierta forma esa conciencia colectiva, que como lo mencionaba la anterior tesis, se da en muchos casos vinculadas al individualismo, pero esto va más allá porque liga la individualidad con el uso excesivo del vehículo particular; esta aseveración se entrelaza con esta investigación, ya que esa “cultura colectiva” permea en diferentes ámbitos del quehacer nacional, incluso en el del cantón de Montes de Oca y de la Universidad de Costa Rica, debido a que está inmersa en ese mismo contexto.

En último lugar, esta tesis apuntó a la posibilidad de investigación de: “La relación entre el concepto de movilidad y la violencia de género desde la construcción del espacio físico” (Rodríguez, Salas, Morales, Solís y Sánchez, 2017, p. 45). Esta sugerencia de investigación propone algunos puntos de partida similares a los de la tesis que aquí se está planteando, como lo son el análisis de las interpretaciones conceptuales vinculadas a la movilidad en un espacio mucho más controlado como lo es el campus universitario Rodrigo Facio Brenes y sus alrededores.

Por su parte, el artículo “Transporte y su integración con el entorno urbano: ¿cómo incorporamos los beneficios de elementos urbanos en la evaluación de proyectos de transporte?” de Navarro, Galilea, Hidalgo y Hurtubia (2018), alude a que

Toda ciudad promueve y acoge múltiples desplazamientos de sus habitantes, en patrones de movilidad, que se ven complejizados debido al acelerado crecimiento urbano. Por otro lado, son muchas las ciudades que cuentan con presupuestos acotados, más aún si pertenecen a países en vías de desarrollo. (Navarro, Galilea, Hidalgo y Hurtubia, 2018, párr. 1).

Desde el planteamiento del problema se encuentran similitudes con la investigación que se está planteando, es que la Universidad de Costa Rica ha experimentado un acelerado aumento de su población e instalaciones en las tres diferentes fincas del mismo campus y además, este crecimiento no está directamente asociado con la inversión en movilidad. Es de gran importancia, debido a las distancias por recorrer y los mecanismos de asignación de aulas y espacios físicos.

Lo mismo sucede con el cantón de Montes de Oca que desde hace unos 40 años ha experimentado un crecimiento exponencial en cuanto a la cantidad de residencias, comercio, industria y vehículos que transitan por la zona, lo que ha llevado a que el cantón se convierta en un centro muy dinámico, pero carente de las condiciones de infraestructura necesarias para atender la demanda de la población, ya que tan abrupto crecimiento no se consideró ni se planificó por lo cual existen graves problemas de movilidad. Así, esta investigación aporta algunos usos conceptuales, como movilidad, transporte público o infraestructura.

Luego, el artículo “Algunas Reflexiones sobre la Movilidad Urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano” de Gibsone, Jolly, Monteoliva y Rojas (2011), tiene una gran afinidad con la investigación que se ha planteado, debido entre otras cosas a su proximidad con las ciencias sociales.

Los objetivos de esta investigación abordan temas como la aproximación conceptual a la movilidad urbana sostenible, la unión entre la razón de ser de las políticas, la realidad de

las ciudades, la condición ciudadana y la necesaria articulación para la toma de decisiones. El “enfoque de oferta” como un marco para el diseño y la implementación de una política pública de movilidad. Se plantea los principales desafíos para la movilidad urbana en Colombia desde el desarrollo conceptual como desde el punto de vista jurídico y político (Gibson, Jolly, Monteoliva y Rojas, 2011).

Como se puede apreciar, cuenta con gran relación, debido primordialmente al análisis de política pública, humanización del espacio, análisis conceptuales y la identificación de amenazas o desafíos. Sin embargo, este artículo, no entra en profundidad al estudio de actores y mucho menos a la explicación de aquellas tensiones que se pueden dar en el debate de la agenda institucional de movilidad a la hora de que estos actores requieren tomar decisiones.

Los resultados de esta investigación pueden mostrarnos la senda de la movilidad a nivel organizacional (Universidad de Costa Rica) y a nivel de las propuestas cantonales que afectan a dicho campus universitario. Menciona que los planes se enfrentan a muchos proyectos, lo que genera dispersión; la movilidad se enfrenta a dinámicas urbanas complejas, incorporar el desarrollo humano sostenible, revisar y reestructurar el organigrama institucional de las entidades que tienen a su cargo el tema de la movilidad, este tema debe asumirse como un problema multicausal y no meramente técnico y, finalmente, no perder de vista la finalidad última de las políticas públicas en lo que se refiere a la modificación de comportamientos individuales y colectivos (Gibson, Jolly, Monteoliva y Rojas, 2011).

Problema de investigación

Desde 1957 que se construyó la Sede Rodrigo Facio, las carreras que se impartían en San José, se ofrecían en dicha Sede, dentro de la cual los trayectos eran cortos y las personas podían realizar los traslados entre edificios sin contratiempos o demoras, incluso, muchos de

los pasos dentro de esta sede se encuentran bajo techo con la finalidad de que en caso de lluvia o de fuertes soles las personas no sufrieran algún tipo de daño para su salud.

La movilidad dentro de la Universidad de Costa Rica no había sido considerada como un problema para los estudiantes, para los docentes, y administrativos. Tampoco había tenido relevancia sus impactos al exterior de la universidad hasta principios del año 2011. (Universidad de Costa Rica, 2011)

A principios del año 2011, la Universidad de Costa Rica ante el incremento del número de estudiantes, se ve en la necesidad de ampliar las instalaciones, por lo que se inicia el proceso de construcción mediante un contrato especial con el Banco de Costa Rica, que le ha permitido acceder a diferentes tipos de créditos para la construcción de edificios en la finca de la investigación y en la finca de las deportivas, lo que ha generado que los estudiantes, académicos, visitantes y administrativos tengan que movilizarse a mayores distancias e incluso saliendo fuera de la ciudad universitaria con tal de llegar a sus clases o lugares de trabajo. (Universidad de Costa Rica, 2011)

La ampliación de edificios y la ubicación de clases tanto en la Ciudad Universitaria Rodrigo Facio como en la finca de la investigación y la finca de las deportivas, han incrementado los tiempos de movilización y la distancia recorrida por los estudiantes para llegar a sus clases. (Universidad de Costa Rica, 2011)

Algunos de los medios que utilizan los estudiantes para desplazarse desde sus hogares a la sede Rodrigo Facio son: trenes (Cartago-Heredia-Alajuela), autobuses externos (Acosta-Alajuela- Alajuelita- Calle Blancos- Cartago- Coronado- Desamparados- Aserri-Grecia-Heredia- Guadalupe- Pavas- Pérez Zeledón- San Carlos- San Ramón- Santa Ana- Escazú, entre otros), además los estudiantes se desplazan por sus medios particulares como lo son caminar, uso de la bicicleta o sus propios vehículos, y finalmente, los transportes de buses

internos ciudad de la investigación-deportivas-Finca central. (Oficina de Servicios Generales, 2018, s.f.)

Un estudio desarrollado en un Taller de Diseño de Licenciatura de Ingeniería Civil, alrededor del año 2016, detalla que el servicio de transporte interno en ese momento transportaba a 4500 personas diariamente entre las tres fincas y que para el 2017 esa cifra habría alcanzado un total de 6200 únicamente para la finca de la investigación. (Vicerrectoría de Administración, s. f.)

En el plan estratégico institucional 2013-2017 de la Universidad de Costa Rica, en el apartado 6.1.2 se menciona que es necesario: “Acondicionar la infraestructura física y tecnológica, en áreas prioritarias, para el desarrollo y la humanización del espacio público” (Oficina de Planificación Universitaria, 2013, p. 22), esto deja entrever de manera muy escueta que hay algunos espacios de infraestructura o servicios que requieren una humanización más acordes con la población universitaria que tiene que transportarse ya sea desde sus hogares entre las diferentes fincas.

Con este auge en la construcción de edificios por diversas zonas de la universidad, los tiempos de traslado entre edificios de la Universidad de Costa Rica ha generado que se den algunos problemas como lo son: personas que llegan tarde a sus clases o puestos de trabajo, horarios de bus interno incapaz de solventar la demanda, una ciclovía inexistente que limita la posibilidad de trasladarse entre las fincas, asaltos, quemaduras por el sol o personas completamente mojadas por la exposición a las inclemencias del tiempo (sol- lluvia), y finalmente ha provocado, que haya exceso de trabajo para los conductores de autobús y poca preferencia por usar las torres de parqueos que se han construido en la Ciudad de la Investigación por parte de usuarios de vehículos y motocicletas.

Asimismo, algunas de las estrategias que ha implementado la administración para solventar el tema del transporte en el campus, a parte de las rutas internas de autobuses, son las ciclovías de la Universidad de Costa Rica, zonas de estacionamiento y el préstamo de bicicletas que está mayoritariamente a cargo de la Federación de Estudiantes, sin embargo, esta ciclovía por el momento se encuentra limitada únicamente en la finca uno de ciudad universitaria.

Todo esto podría desembocar en un problema mayor, que es la falta de planificación de las externalidades negativas y costos asociados que trae consigo la expansión de la capacidad de planta física de la Universidad de Costa Rica, y quizás a lo interno de la administración las tensiones y desacuerdos entre los diferentes actores que toman las decisiones en materia de obra pública y de infraestructura de esta casa de enseñanza, lo que genera demoras en la inclusión de ciertos temas en la agenda de discusión o retrasos en la toma de decisiones para solventar estos problemas con acciones administrativas o de infraestructura.

Por otra parte, la gestión de la rectoría 2012-2020 estableció por medio de compromisos de la Vicerrectoría de Administración, implementar un modelo de sostenibilidad dentro del campus universitario, compromiso que debería ser transversal en diversas áreas incluyendo la movilidad en el campus universitario.

De acuerdo con las declaraciones brindadas por el ex Vicerrector de Administración, Dr. Carlos Araya Leandro, a la Oficina de Divulgación e Información sobre el objetivo de hacer el campus universitario un espacio carbono neutral: “Hablamos de un manejo adecuado de los residuos, reducción de emisión de gases en la flotilla institucional, utilización de transportes verdes, cambio de iluminación general a bombillas LED y el establecimiento de

parámetros de responsabilidad ambiental en procesos de contratación administrativa” (Oficina de Divulgación e Información, 2013).

Así como el vicerrector expresó su determinación con el tema de la sostenibilidad, que es un compromiso transversal que impacta de forma directa la gestión de la movilidad en el campus universitario; lo cual requiere de repensar el modelo de transporte y principios colectivos que debe de incidir en la comunidad universitaria para lograr dichos compromisos.

Por otra parte, la movilidad a nivel del cantón de Montes de Oca es bastante complicada por diversas razones entre las que se destacan: la alta concentración de zonas residenciales y poblacional, la poca o nula planificación urbana, un aumento desproporcionado de vehículos de transporte particular, un deficiente sistema de transporte colectivo que no es capaz de satisfacer la demanda y los recorridos no responden a las demandas poblacionales, desaprovechamiento del potencial del uso del tren y la existencia de cuellos de botella. (Loría, Sauma, Egloff, Molina, Castro, Sánchez, Donato, Arce, Monge y Villalobos, 2018)

De acuerdo con los datos presentados en el vigésimo primer Informe del Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible (2014): La GAM contiene el 3,8% del territorio nacional y posee 2.268.248 habitantes (INEC, 2011), que representan el 52,7% de la población. Se puede observar una alta concentración poblacional en relación con el área de cada cantón en las divisiones político-administrativas de San José, Alajuelita, Tibás, Goicoechea, Montes de Oca, Curridabat, Flores, San Pablo y La Unión. Esta variable guarda una estrecha correlación con el ordenamiento territorial, mostrando las zonas de mayor concentración de desarrollos habitacionales de la región (Loría, 2014, p. 2)

Sin embargo en los últimos años, diferentes actores públicos han tomado algunas medidas e iniciativas con la finalidad de mejorar la forma en la que las personas se movilizan

en los alrededores del cantón de Montes de Oca, entre los que se encuentran: el viaducto de la antigua rotonda de las Garantías Sociales, la iniciativa de tren y monorriel, la sectorización de algunas rutas de autobús, el carril exclusivo para autobuses y la iniciativa de la ciclo vía que conectaría La Sabana con la entrada de la Facultad de Derecho de la universidad (Proyecto de las Municipalidades de Montes de Oca y San José).

En una nota publicada en la página web de Casa Presidencial, se menciona que la Unión Europea destinará 500.000 euros por medio de Euroclima para ampliar la ciclovía que une San José con Montes de Oca, asimismo, se indica que el representante de la Unión Europea en Costa Rica indicó que el tren interurbano es un proyecto prioritario pues conectará a más de 14 cantones en todo el país, además de que esta obra catalizará otros proyectos como: pago electrónico del sistema de buses, el sistema de autobuses, ordenamiento y desarrollo urbano. (Casa Presidencial, 2018)

Pregunta de investigación

¿De qué forma los aspectos conceptuales diferenciadores en las agendas institucionales con respecto al tema de movilidad inciden en el cantón de Montes de Oca y en las fincas de la sede universitaria Rodrigo Facio Brenes de la Universidad de Costa Rica del 2014 al 2018?

Preguntas secundarias

1. ¿Cómo definen movilidad los actores institucionales que participan en su gestión en el campus universitario?
2. ¿Cómo definen movilidad los actores que se encargan de gestionar la movilidad que inciden en el cantón de Montes de Oca?
3. ¿Cuáles aspectos en las agendas institucionales difieren en torno al concepto de movilidad?

4. ¿Cuáles son los potenciales riesgos o beneficios que representan estas interpretaciones para los habitantes del cantón de Montes de Oca y para la comunidad universitaria que se moviliza en los alrededores del campus universitario?

Justificación

Este trabajo de investigación cuenta con una gran relevancia académica, debido a que: a pesar de que el análisis de la agenda institucional no es muy novedoso en los procesos de análisis de políticas públicas, no ha sido muy utilizado a nivel interno de la Universidad de Costa Rica para el tema de movilidad, lo que genera un gran interés y atractivo debido a que las personas que se ven atraídas por este tipo de análisis, deberán definir la ruta crítica de toma de decisiones, los procesos de ideación de la agenda, las tensiones y conflictos a lo interno del órgano u órganos encargados de definir la política y como finalmente ha sido aplicada, dependiendo de los actores y sus decisiones de carácter individual o colectivas.

Este tipo de análisis puede ser perfeccionado con el tiempo, con el fin de mejorar su metodología de aplicación con la intención de conocer de forma más cercana los fenómenos administrativos que se dan con relación a temas o conceptos específicos.

Este tipo de análisis científico, permite ampliar, generar y profundizar sobre la construcción de las agendas de movilidad y por ende de sus eventuales políticas institucionales con relación al concepto de movilidad sostenible y su gestión. Este nuevo conocimiento, permite que pueda ser utilizado no solo para la administración universitaria y municipal sino que también facilita su utilización y aplicación por otras administraciones públicas del país que tienen por competencia, la ejecución de acciones, planes o proyectos sobre este tema.

Como se mencionó este trabajo es uno de los precursores de la implementación de este tipo de análisis en la Escuela de Administración Pública, pero además de ello cuenta con

gran relevancia académica debido al objeto de estudio que se escogió, movilidad, puesto que en nuestro país este tema se encuentra en una muy difícil situación debido a la poca articulación de los actores y por la falta de coordinación a nivel institucional, y esto tiene mucho que ver con la forma en la que los individuos toman las decisiones, y como estas decisiones impactan en el quehacer institucional y los problemas que tiene que resolver.

Por esa razón este trabajo intenta mostrar las formas en que, en un espacio reducido administrativa y poblacionalmente, como lo es el cantón de Montes de Oca y la Universidad de Costa Rica, los actores institucionales toman decisiones y se ponen de acuerdo o en desacuerdo con diferentes aspectos que impactan en la movilidad en el campus universitario, de igual forma, los actores nacionales que trabajan el tema de movilidad urbana hacen los mismos balances a una escala mucho mayor, a la hora de tomar decisiones que impactan en la movilidad urbana del país, y es ahí donde se encuentra la relevancia social y la conexión entre esta investigación desde el cantón de Montes de Oca y la Universidad de Costa Rica, con el resto de la población costarricense.

Esta investigación tiene relevancia social, por su aporte en la investigación de las formas de toma de decisión de los actores y la incidencia o preponderancia de estos actores, en el caso de la Universidad de Costa Rica y el cantón de Montes de Oca que se encargan de gestionar la movilidad cantonal y que sus acciones repercuten en el campus universitario.

Ahora bien, apartándonos de la relevancia social en el cantón y en el campus, y pensando a nivel país, la relevancia del estudio conceptual para el Sector de Obra Pública y Transportes, busca ser una de las primeras investigaciones de análisis de agenda institucional en este sector en particular; y que más adelante se podría replicar la metodología incluyendo todos los sectores, y que podría permitirnos examinar a un gran número de actores y sus decisiones muchas veces individuales que afectan la resolución de algunos problemas de

carácter urgente, que día con día nos hacen una sociedad más infeliz, improductiva, y en general menos competitiva, es por eso que se vuelve fundamental el análisis de los actores y la manera como individual y colectivamente conciben los problemas y como se determinan en su resolución.

Por medio de la aplicación a una escala mucho más pequeña como lo es la Universidad de Costa Rica y el cantón de Montes de Oca, se podrá ir viendo cuales son las posibles inferencias o relaciones existentes que se pueden contraponer o extrapolar a nivel de la Universidad de Costa Rica- cantón de Montes de Oca y a nivel nacional que pueden impactar en la gestión de la movilidad urbana, y así determinar cuáles son las causas subyacentes del problema en ese tema que enfrentamos hoy como sociedad, pero además nos ayudará a determinar cuáles son las acciones que debemos de considerar y cuales actores poseen un mayor grado de incidencia para mejorar la forma de solventar estos problemas externos e internos de la movilidad d del campus universitario.

La utilidad metodológica de este trabajo es sin duda valiosa, pues aporta luces de como desde la individualidad o la colectividad algunos temas van quedado rezagados en la agenda o como se les va dando el carácter de prioritario, por esto es que al ser un análisis poco convencional, hace indispensable que el investigador busque las herramientas de avanzada e incluso herramientas innovadoras con el fin de ir sacando de los diferentes actores aquellos razonamientos subconscientes, ideas consientes que no se atreven a mencionar en público o pensamientos individuales que quizás no concuerda con la idea de la organización y obtener de esta manera la información más verás y real.

Objetivos de investigación

Objetivo general

Examinar los aspectos conceptuales en las agendas institucionales de los actores del cantón de Montes de Oca y de la Universidad de Costa Rica que inciden en el campus universitario Rodrigo Facio Brenes, el tema de movilidad en el período del 2014 al 2018.

Objetivos específicos

1. Identificar las interpretaciones de movilidad que poseen los actores institucionales que participan en la construcción de la agenda institucional de la UCR.
2. Reconocer las interpretaciones de movilidad que poseen los actores cantonales que participan en la gestión de movilidad que inciden en el campus universitario Rodrigo Facio Brenes de la UCR.
3. Precisar los aspectos de desacuerdo conceptual entre los actores cantonales y los actores institucionales que participan en la gestión de la movilidad que incide en el campus universitario Rodrigo Facio Brenes de la UCR.
4. Determinar los riesgos o beneficios que presentan las diferentes interpretaciones de los actores cantonales y la de los tomadores de decisiones en materia de movilidad en la sede Rodrigo Facio Brenes, para la formulación de alternativas de solución al problema de movilidad.

Capítulo II

Marco teórico

Como bien se ha apuntado en las secciones anteriores, la investigación tiene un alto componente conceptual debido en gran medida a que es por medio del lenguaje verbalizado o escrito que interpretamos y analizamos el proceso de construcción de las agendas de movilidad que impactan en el campus de la Universidad de Costa Rica, por lo tanto, se requiere una adecuada y robusta identificación conceptual para la realización de los análisis de la posible agenda de movilidad que contiene las posibles acciones de los actores.

De esta manera, la teoría fundamental de esta investigación es la expuesta en el texto de Pagani (2017), en el que se menciona que:

Una política pública es: a) un conjunto (secuencia, sistema, ciclo) de acciones, estructuradas en modo intencional y causal, que se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad o a resolver problemas cuya solución es considerada de interés o beneficio público; b) acciones cuya intencionalidad y causalidad han sido definidas por la interlocución que ha tenido lugar entre el gobierno y los sectores de la ciudadanía; c) acciones que han sido decididas por autoridades públicas legítimas; d) acciones que son ejecutadas por actores gubernamentales o por éstos en asociación con actores sociales (económicos, civiles), y e) que dan origen o forman un patrón de comportamiento del gobierno y la sociedad.

(p. 1)

Es importante destacar, en el texto de Pagani (2017) que a pesar de que habla de políticas públicas y en contra de lo que pudiéramos “esperar”, menciona que pueden ser una secuencia de acciones intencionales o causales con el fin de solucionar problemas o generar beneficios públicos y agrega la eventual forma por la cual esas decisiones y acciones han

sido llevadas a cabo: por relación con los ciudadanos o decididas por las autoridades legitimadas para tal fin, es decir, podrían ser consensuadas o haber sido impuestas.

Ahora bien, como lo menciona Pagani (2017) al definir política pública, puede existir una agenda sistémica, sin embargo, el foco de esta investigación se centra en la toma de decisiones de los actores institucionales, por tal motivo, se utilizara el análisis de la agenda institucional (actores universitarios/cantonaes), para lo cual resulta indispensable la realización de una ruta crítica de toma de decisiones como primer elemento del diagnóstico para determinar los procesos de creación de la agenda.

En otras palabras, se busca identificar las acciones que se han adoptado a lo interno de una organización, para determinar la motivación o causalidad del porqué conforman la agenda institucional en el tema de la movilidad, lo cual eventualmente puede derivar en la determinación de “vacíos” o “errores” en la construcción de una política institucional.

Es imperioso decir, que la agenda institucional es: “más específica, más concreta que la agenda sistémica (integrada por cuestiones más abstractas y generales)” (Pagani, 2017, p. 9).

Para la creación de la agenda, de acuerdo al texto de Pagani (2017), es necesario una “estructuración” de la misma, identificando el o los problemas y realizando un análisis de las alternativas de solución, hay dos cuestiones centrales:

1. “La capacidad de atención del gobierno es limitada, hay más asuntos que buscan la atención del gobierno que los que estos pueden atender” (Pagani, 2017, p. 9).
2. “Los problemas de una política son asuntos a definir, depende de los valores e interpretación de distintos actores” (Pagani, 2017, p. 9).

De la misma manera, para que un tema en particular sea introducido en la agenda se puede dar por: 1-Amplio conocimiento del tema por parte de las autoridades, donde algunos

actores señalan que es un tema conflictivo y despertando cierta polémica. 2-Mecanismo de disparo, por ejemplo: una catástrofe. 3-Cuestiones generales y sencillas: significación social y su relevancia (magnitud de población) y poca complejidad técnica y precedentes (duración). 4-Difusión en los medios, generando un mayor conjunto de comunidad política. 5-Mayor presión de la comunidad (Pagani, 2017, p. 10)

Asimismo, los actores que participan en la definición de agenda se ven influenciados por sesgos negativos (poder de los grupos de interés, sesgos culturales, la tradición, las actitudes y los valores de decisión), pero además, existen sesgos positivos (medios de comunicación de masas, competencia política y deseos de crecer de una organización) (Pagani, 2017)

Es innegable que hay actores con una mayor capacidad de influencia en la construcción de la agenda institucional, los actores con mayor cantidad de recursos tendrán mayor influencia en la definición de los problemas de la agenda, sin embargo, el problema también tiene influencia de los grupos sociales, sus valores e interpretaciones (Pagani, 2017).

De esta manera un actor con mayor poder de decisión, es aquel que: tiene más poder al momento en el que se dan confrontaciones o tensiones, los valores que persigue o demanda puede generar diversas evaluaciones sobre el mismo tema y la aplicación de nuevas tecnologías y conocimientos sobre áreas del problema que antes no eran problematizados (Pagani, 2017).

En la siguiente sección se presentará el proceso de confrontación teórica entre las diferentes teorías expuestas por algunos escritores/as más relevantes, con la finalidad de confeccionar el marco conceptual de la manera más holística posible, con la intención de que sean de utilidad para guiar el proceso de elaboración de la investigación.

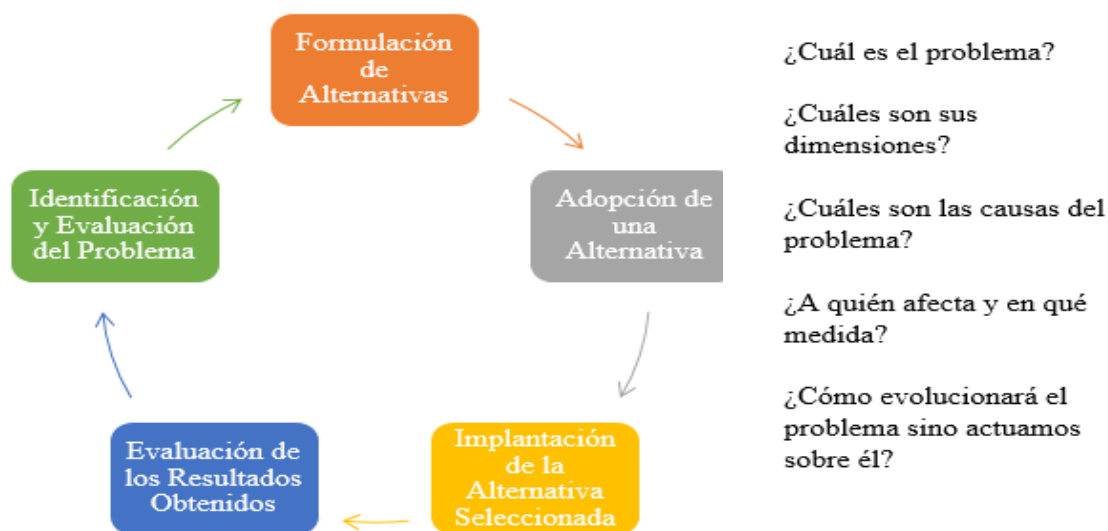
Es importante destacar, en el texto de Pagani (2017) que a pesar de que habla de políticas públicas y en contra de lo que pudiéramos “esperar”, menciona que pueden ser una secuencia de acciones intencionales o causales con el fin de solucionar problemas o generar beneficios públicos y agrega la eventual forma por las cuales esas decisiones y acciones han sido llevadas a cabo: por relación con los ciudadanos o decididas por las autoridades legitimadas para tal fin, es decir, podrían ser consensuadas o haber sido impuestas.

1. Fases del ciclo de la política pública

En primera instancia, es importante mencionar las fases que conforman el ciclo de las políticas públicas, iniciando con la definición del problema, la creación de la agenda y la toma de decisiones, es importante destacar que dichas fases son en las que esta investigación se centrará, posterior a estas fases sigue la implementación y la evaluación (Pagani, 2017)

Figura 1

Ciclo de las Políticas Públicas



Nota: Adaptado de *Seminario de Políticas Públicas y Gestión Estatal* (p. 8), por Pagani, 2017.

Como se puede apreciar en la figura 1, se muestran las fases del Ciclo de las Políticas Públicas expuesta por Pagani (2017), sin embargo, para dotarle al lector/a y a la investigación una mayor claridad de estas fases es importante reseñarlas a un mayor detalle:

- **Identificación y definición del problema (diseño de la agenda):** es la primera fase del ciclo de las políticas públicas, el volumen de los problemas es más amplia que la cantidad de problemas que reciben atención por parte de la administración pública. La prioridad en la atención de los problemas no es la misma y solo algunos de ellos se convierten en problemas públicos, todos estos elementos se consideran en el proceso de elaboración de la agenda (Pagani, 2017, p. 7).
- **Las alternativas u opciones de políticas:** Cuando la administración pública decide hacerse cargo de un problema, inicia el proceso de construcción de las alternativas para propiciar alguna solución, donde se plantean diferentes cursos de acción, los escenarios de mayor factibilidad y las consecuencias probables para solucionar los diferentes problemas de la fase anterior (Pagani, 2017, p. 7).
- **Toma de decisiones para la elaboración de la política:** se analizan dos enfoques: el racionalista y el incrementalista (Pagani, 2017, p. 7).
- **Implementación:** es la fase en la que se pone en acción la decisión tomada en la fase anterior (Pagani, 2017, p. 7).
- **Evaluación:** En el texto de Pagani (2017, p. 7), se menciona que: “es una actividad programada de reflexión sobre la acción, basada en procedimientos sistémicos de recolección, análisis e interpretación de información, con la finalidad de emitir juicios valorativos fundamentados y comunicables, sobre las actividades, resultados e impactos de esos proyectos o programas”.

2. Construcción de la agenda institucional

Al introducir este concepto, es importante mencionar que debido a la dimensión del estudio y al alcance del mismo, no se analizará la política pública de movilidad de la Universidad de Costa Rica en su totalidad, si es que existe una agenda de movilidad como tal, dicho eso es de suma relevancia detallar que existe por parte de la UCR un trabajo en el área de la movilidad pero esta carece de un marco estructurado de acción documentada.

El autor Lima (2009) menciona que el proceso de la agenda, cómo aquel en el que existe debate, puntos de discusión, de negociación por parte de los diferentes actores involucrados e interesados en resolver o no un asunto público específico, pero con gran fuerza ciudadana para que se tome o deje de tomar una decisión al respecto. (párr. 3)

Como vemos, el autor señala que el proceso de (construcción) de la agenda (institucional), tiene como base el debate y la contraposición de pesos políticos que tienen perspectivas en temas o aspectos en los que existe disenso, con la finalidad de tomar una decisión para resolver o no un asunto de carácter público, este concepto que presenta Lima (2009) es valioso porque muestra la existencia de la presión ciudadana en el procesos de la construcción de la agenda institucional.

Por otra parte, para Jordán (2017), menciona que:

La construcción de la agenda es un proceso en el que las demandas de diferentes grupos de la sociedad se transforman en asuntos que rivalizan por la atención de las autoridades públicas. En la mayoría de las comunidades políticas el volumen de asuntos (issues) potencialmente públicos excede con mucho la capacidad de las instituciones a la hora de procesarlos. Ello genera una competición permanente por introducir o mantener determinados asuntos en detrimento de otros. El modo como

esto se logra, y la proporción de asuntos que finalmente son considerados constituyen el objeto central de este tipo de estudios. (p.164)

En el caso del concepto que muestra el anterior autor, podemos decir que es una definición mucho más amplia y completa que muestra entre otras cosas: el volumen de los asuntos a tratar, la entrada y salida de elementos de la agenda y la cantidad de asuntos que finalmente constituyen la agenda; esta definición es mucho más clara en cuanto al proceso de formación de la agenda que al fin y al cabo es lo que nos interesa.

Asimismo, Ramírez (2007), en su texto, establece que:

La formación de la agenda es "el proceso a través del cual ciertos problemas o cuestiones llegan a llamar la atención seria y activa del gobierno como posibles asuntos de política pública" (Elder y Cobb, 1996, p. 77). En ese sentido, se trata de un proceso político donde compiten problemas, actores y diversas definiciones de los problemas en juego. De su definición se desprende la alternativa que se tome. (p. 251)

En esta última definición es importante recalcar el "rol político" en la construcción de agenda, es decir, dependiendo de quién gobierne así será la respuesta de solución, también es clave señalar la alternabilidad de soluciones y de decisiones de problema público que se busca atender, debido entre otras cosas que se trata de problemáticas sociales.

Adicionalmente, Santander (s.f.) escribe en su texto que la construcción de la agenda institucional:

Es un ejercicio de decisión dialéctico, en el cual se lleva a cabo la selección y definición de los problemas objeto de política pública. Este proceso involucra un amplio ejercicio social que se refleja en la construcción e interacción de las agendas mediáticas, públicas y de gobierno, y por el cual los distintos actores desarrollan su dimensión política de revelar ante los demás sus preferencias. (p. 4)

En este caso, el autor da una definición que a todas luces muestra una interacción más “gubernamental” de la construcción de agenda en las instituciones públicas, sin embargo, al mencionar que “desarrollan su dimensión política de revelar ante los demás sus preferencias” muestra aunque no lo menciona, la importancia de los procesos de negociación de la agenda.

En adición a lo anteriormente expuesto, en el texto de Dorantes (2005), escribe que la construcción de agenda es:

El proceso de construcción de la agenda define y acota el conjunto de temas que pueden ser atendidos por los responsables de tomar las decisiones en el sistema político de que se trate a partir de la lista de asuntos puestos a su consideración. Forma parte integral del proceso de formulación de políticas públicas. (p. 166)

Como podemos analizar en el texto de Dorantes (2005), nos reitera lo que los demás autores han indicado sobre el proceso de construcción de la agenda institucional, a pesar de ello, menciona que es el proceso fundamental que posibilita eventualmente la consolidación de una adecuada política pública.

Finalmente, es importante decir que, debido a la integralidad del concepto, esta investigación utilizará de aquí en adelante la definición expuesta por Ramírez (2007), ya que traza con claridad los elementos específicos del proceso de construcción de la agenda institucional.

2.1 Agenda institucional y sistémica

Ahora bien, como lo menciona Aguilar Villanueva, al definir política pública señala la existencia de una agenda sistémica que: “son las cuestiones que reconoce una comunidad política como merecedoras de una atención pública. Es decir, no todos los problemas logran visibilidad” (Pagani, 2017, p. 9).

Sin embargo, pese a que es posible que exista una agenda sistémica en el caso de la movilidad dentro del campus universitario, el foco de esta investigación se centrará en la toma de decisiones de los actores institucionales, por tal motivo, se utilizará el análisis de la agenda institucional (actores universitarios y municipales), para lo cual resulta indispensable la realización de una ruta crítica de toma de decisiones como primer elemento del diagnóstico para determinar los procesos de creación de la agenda.

La agenda institucional se define como:

El conjunto de problemas, demandas, cuestiones, asuntos que los gobernantes han seleccionado y ordenado como objeto de su acción, sobre los que han decidido actuar.

Son los asuntos explícitamente aceptados por parte de los encargados de tomar decisiones, de los organismos gubernamentales. Se enfoca en el proceso decisorio, sobre cuáles serán los problemas a tratar y cómo serán definidos (Pagani, 2017, p. 9).

En otras palabras, son las acciones que independientemente de las influencias externas, se adoptan a lo interno de una organización, en este caso la UCR, en el tema de la movilidad, lo cual eventualmente puede derivar en la construcción de una política institucional; es imperioso decir, que la agenda institucional es: “más específica, más concreta que la agenda sistémica (integrada por cuestiones más abstractas y generales)” (Pagani, 2017, p. 9).

De la misma manera, para que un tema en particular sea introducido en la agenda se puede dar por: 1-Amplio conocimiento del tema por parte de las autoridades, donde algunos actores señalan que es un tema conflictivo y despertando cierta polémica. 2-Mecanismo de disparo, por ejemplo: una catástrofe. 3-Cuestiones generales y sencillas: significación social y su relevancia (magnitud de población) y poca complejidad técnica y precedentes

(duración). 4-Difusión en los medios, generando un mayor conjunto de comunidad política.

5-Mayor presión de la comunidad (Pagani, 2017, p. 10)

Asimismo, los actores que participan en la definición de agenda se ven influenciados por sesgos negativos (poder de los grupos de interés, sesgos culturales, la tradición, las actitudes y los valores de decisión), pero además, existen sesgos positivos (medios de comunicación de masas, competencia política y deseos de crecer de una organización) (Pagani, 2017).

Es innegable que hay actores con una mayor capacidad de influencia en la construcción de la agenda institucional, los actores con mayor cantidad de recursos tendrán mayor influencia en la definición de los problemas de la agenda, sin embargo, el problema también tiene influencia de los grupos sociales, sus valores e interpretaciones (Pagani, 2017).

De esta manera un actor con mayor poder de decisión, es aquel que: tiene más poder al momento en el que se dan confrontaciones o tensiones, los valores que persigue o demanda puede generar diversas evaluaciones sobre el mismo tema y la aplicación de nuevas tecnologías y conocimientos sobre áreas del problema que antes no eran problematizados (Pagani, 2017).

En la siguiente sección se presentará el proceso de confrontación teórica entre las diferentes teorías expuestas por algunos escritores/as más relevantes, con relación al tema de los actores cantonales e institucionales con la finalidad de confeccionar el marco teórico de la manera más holística posible, con la intención de que sean de utilidad para guiar el proceso de elaboración de la investigación.

2.2 Actores institucionales

Dado que el objetivo de esta investigación es conocer las implicaciones teóricas que generan los distintos tipos de conceptos que cada actor institucional que participa en la

gestión de la movilidad pueda tener, es de suma importancia definir o establecer con claridad lo que la teoría nos dice sobre lo que son los actores institucionales.

Para Maldonado (2006), los actores institucionales son:

La noción de actor institucional presente en este análisis es la relativa al actor con tres características básicas: objetivos institucionales, capacidad de comunicar (lenguaje e información), y conciencia ciudadana (participación, acción colectiva), es decir la institución dedicada al objeto social para el que se creada en un entorno constituido por otros actores, el mismo que constituye una colectividad a la que pertenece y cuya cultura y reglas de funcionamiento institucional hacen suyas aunque sólo sea en parte.

(p. 4)

Dada la ausencia de otras definiciones de actores institucionales, se procede en la construcción de otras definiciones que hagan más entendible y aplicable el concepto a la estructura de la presente investigación.

En el texto de Pérez (2016), se menciona que un actor puede tener objetivos de contenido, de proceso o combinados. Los objetivos de contenido que guardan relación con las preferencias para abordar un problema y sus soluciones, los de proceso: guardan estrecha relación con las dinámicas de poder y autoridad.

Asimismo, el texto anteriormente citado de Pérez (2016), menciona que existen diversos recursos que emplean los actores que participan en las políticas públicas, tales como: recursos políticos, cognitivos, legales y económicos-financieros.

Y hacen una categorización de cinco actores a partir de los recursos que emplean: actores políticos (legitimidad), burocráticos (empleo legal y especialización técnica-cognitiva), población objetivo (implicados en las causas directas o indirectas del problema), beneficiarios finales y terciarios (con posibles impactos de la política pública).

Ahora bien, en el campo de la institucionalidad o de las instituciones, existen diversas escuelas de pensamiento que han ido surgiendo y evolucionado desde diferentes áreas del conocimiento.

Sin embargo, la más adecuada para la definición de actores institucionales es la que aporta Urcuyo (2010) que “los procedimientos formales e informales rutinas, normas y convenciones incrustadas en la estructura organizacional de la comunidad política o en su economía política” (p. 13).

De esta manera, el concepto de actores institucionales que hemos conformado sería el siguiente:

Un actor institucional es aquel que posee intereses u objetivos hacia un determinado problema o necesidad que se quiere atender, para lo cual emplea recursos políticos, cognitivos, legales y económicos-financieros, por medio de procedimientos formales e informales, incrustadas en la estructura organizacional de la comunidad política. (Pérez, 2016; Urcuyo, 2010; Maldonado, 2006)

El concepto anterior será el utilizado a partir de este momento para identificar a los actores institucionales en esta investigación.

2.3. Actores cantonales

Al igual que otros conceptos que hemos expuesto en este marco teórico, existe poca literatura que hable en particular de lo que es un actor cantonal por tal motivo, se ha optado por una variación del concepto hacia actores territoriales, que aunque no es lo mismo contiene la esencia de la descentralización espacial.

Es importante decir, que a pesar de que el concepto de actores territoriales sea similar, no es exactamente lo que la investigación requiere, por lo que es indispensable y necesario

desmantelar estos conceptos con la finalidad de encontrar la mejor adecuación y uso del concepto de actores cantonales.

Los autores Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura y Sistema de Gestión Estratégica para el Desarrollo Territorial y la Agricultura Familiar (s.f., p. 1) indican que los actores territoriales “son: los interlocutores en el territorio, quiénes lo dinamizan, quiénes tendrían interés y posibilidad de participar desde el inicio en un proceso de gestión social del desarrollo territorial y quiénes podrían sumarse posteriormente”.

Asimismo, indican con una mayor claridad que: “Los actores territoriales pueden ser grupos, redes, organizaciones, instituciones o empresas. Representan determinados intereses, y actúan conjuntamente para promoverlos. Tienen capacidad propositiva y algún poder negociación. Pueden incidir o intervenir, de una u otra manera, en procesos que les atañen” (Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura y Sistema de Gestión Estratégica para el Desarrollo Territorial y la Agricultura Familiar, s.f., p. 1)

La última definición dada por Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura y Sistema de Gestión Estratégica para el Desarrollo Territorial y la Agricultura Familiar (s.f.), si bien nos indica con claridad quien es un actor territorial, no es la más óptima para el desarrollo de la presente investigación, pues el centro de la atención de ésta se centra en la gestión de la movilidad en el Campus Universitario (principalmente) y en sus alrededores, es decir a lo interno de la Universidad de Costa Rica y en los alrededores más inmediatos del campus universitario Rodrigo Facio.

Esta situación trae consigo un desbalance entre los actores (sociales y privados) y los actores públicos, ya que debido al mapeo de actores que se encuentra más adelante; la investigación se inclinó completamente al análisis únicamente de los actores públicos.

Por otra parte, en el texto de Calderón, Sandoval y Lombana (2016), mencionan que un actor territorial:

se refieren a una institución, persona u organización que en el marco de una estrategia de gestión institucional, cuente con autonomía en la toma de decisión, capacidad de decidir e influir (positiva o negativamente) y con una relevancia a escala territorial. (p. 9)

Al escribir sobre actores cantonales, este término inmediatamente nos refiere hacia el concepto de cantón, el cantón es una unidad territorial que pertenece a su vez a un territorio mayor denominada provincia que integrada esta con las demás provincias compondrían la totalidad el territorio nacional. (Asamblea Nacional Constituyente, 1949)

Los cantones poseen un gobierno, con un cuerpo ejecutivo y deliberativo que intenta resolver los asuntos públicos (problemas, inquietud o necesidades) más próximos a los y las vecinas de ese territorio, queda de esta manera recogida en los artículos 168-175 de la Constitución Política de la República de Costa Rica (Asamblea Nacional Constituyente, 1949)

En el caso de actor cantonal (circunscrito únicamente a la esfera pública), es una organización representada por personas que en el marco de una estrategia de gestión institucional o interinstitucional, tiene capacidad de negociación y cuenta con autonomía en la toma de decisiones (positivas o negativas), con una relevancia e influencia a escala cantonal. (Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura y Sistema de Gestión Estratégica para el Desarrollo Territorial y la Agricultura Familiar, s.f., Calderón, Sandoval y Lombana, 2016)

Por tanto, el concepto de actor institucional para efectos de esta investigación será el que se encuentra en párrafo anterior, ya que al no encontrarse una definición precisa de este

concepto como tal, se procedió a la construcción del concepto, de forma tal que se adecuase de la mejor manera al proceso investigativo.

2.4 Tomadores de decisiones

El concepto de decisiones ha sido ampliamente estudiado y desarrollado por diferentes académicos y por diversas disciplinas, sin embargo, para esta investigación el concepto relevante es el de los tomadores de decisiones asociadas a la cotidianidad de lo público, en otras palabras podemos decir que nos interesa el sujeto que delibera y se decide por una alternativa de solución. Para Dente y Subirats (s.f.):

Una decisión conlleva un acto de voluntad, que puede concernir tanto a los fines como a los medios y que con toda probabilidad implicará la intervención de una pluralidad de sujetos, podemos definir como decisiones de policy los procesos de elección entre varias alternativas de solución en relación con un problema colectivo, y por lo tanto de transformación o de alteración de los modos mediante los cuales éste es afrontado.
(p. 40)

En otras palabras, Dente y Subirats (s.f.) lo que nos sugiere es que el tomador de decisiones a través de un acto de voluntad, que implica la intervención de diversas variables y personas, se inclina por una alternativa que se convierte en una decisión, que modifica la situación o el problema que se desea transformar o intervenir.

De la misma manera, Prado, Infante, Medellín y Mariñez (2008) menciona que: “En la decisión, se determina el compromiso hacia algunas de las alternativas posibles. En la ejecución, es la puesta en marcha de la decisión adoptada por el aparato administrativo del Estado” (s.p.)

La definición que muestra Prado, Infante, Medellín y Mariñez (2008), nos muestra más elementos del o la tomadora de decisiones, ya que nos indica que debe de existir un

“compromiso” con alguna de las alternativas posibles y que la decisión se debe de adoptar en el marco del aparato administrativo, esto es relevante porque nos enmarca el lugar en el que se toman las decisiones y porque nos muestra la relación entre las decisiones y el sujeto que las toma.

Por otra parte, el Centro de Investigación y Capacitación en Administración Pública (2016, párr. 3), indica que: “La toma de decisiones supone el escoger la mejor alternativa entre los posibles escenarios que se presenten, para esto se necesita información sobre cada uno de ellos, identificar sus respectivas consecuencias y analizar cómo contribuyen a los objetivos propuestos”. Además, agrega que:

Jay Wright Forrester, [...] define el tomar decisiones como el proceso de transformación de la información en acción. Así pues, la toma de decisiones se puede comprender como un proceso sistemático de recolección, evaluación y selección de la información, con el objetivo de discriminar el mejor camino de acción frente a determinada situación (Centro de Investigación y Capacitación en Administración Pública, 2016, párr. 3).

En el par de citas anteriores, podemos ver que se recalca la función de análisis del tomador de decisiones con la finalidad de escoger la mejor de las alternativas, además de que esa decisión supone un alto al análisis y reflexión, lo que impulsa el desarrollo de la alternativa en términos de acciones, con el fin de transformar el anterior panorama a uno nuevo y mejor.

Así pues, podemos decir que el tomador de decisión es “una o más personas del aparato administrativo que muestran un compromiso y una voluntad hacia alguna alternativa de pasar de la información a la acción. Para esto, el o la tomadora de decisiones se rodea de una pluralidad de sujetos para analizar las alternativas de solución con base a información,

identificando posibles consecuencias y definiendo los objetivos que busca alcanzar, con la finalidad de atender y dar solución a un problema colectivo transformando el estado actual. (Centro de Investigación y Capacitación en Administración Pública, 2016; Dente y Sibirats, s.f.; Prado, Infante, Medellín y Mariñez, 2008)

El concepto de tomadores de decisiones que se utilizará en esta investigación es la presentada en el anterior párrafo, ya que ha sido desarrollado a partir de los diferentes conceptos de los y las autoras, mostrando los detalles más relevantes y haciéndolo más completo.

3. Movilidad sostenible

Al igual que el concepto de ciudades sustentables, la idea de movilidad y el de movilidad sustentable, no es un criterio estático ni definido con claridad sino que es un concepto variable y que ha sufrido diversos ajustes, algunos en los que no cuentan con consensos de los escritores o expertos en estos temas.

Para el desarrollo teórico de este concepto se parte de lo explicitado por doctora Carmen Velásquez (2015), quien define la movilidad sostenible como:

Como un sistema de transporte ambientalmente sustentable que no perjudica a sus habitantes o el ecosistema, que satisfaga las necesidades de desplazamiento de sus habitantes. La Unión Europea (citado en Bickel et al, 2003) agrega que una ciudad con movilidad sostenible debe garantizar accesibilidad para todos de forma eficiente en todas las áreas urbanas, así como diferentes modos de transporte. Esta movilidad se produce sin poner en riesgo el futuro del mismo modelo de movilidad. (Agenda 2, p. 49)

Por lo tanto, los proyectos que abordan el tema de la movilidad, son contemplados desde el transporte en el seno de una estrategia de planeamiento urbano integral, sistémico,

que apuntan a las características de la movilidad futura, y ésta es planeada a partir de una posición ecológica, que se caracteriza sobre todo, porque ha resuelto la necesidad de desplazamiento, desde los efectos negativos que producen el uso de los medios de transportes privados.

Por su parte, en el texto de Franco (2014), menciona que:

La movilidad como el conjunto de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, considerando todos los modos de transporte, motorizados y no motorizados, con el fin de satisfacer las necesidades de los usuarios. El carácter de sostenibilidad radica en que las soluciones a los requerimientos de movilidad deben procurar el menor costo posible, y que deben evaluarse previamente las consecuencias sobre el entorno social, económico y ambiental. (párr. 8)

Es importante comprender el objetivo del desarrollo sostenible para después poder comprender el concepto de movilidad sostenible, el objetivo primordial es: “alcanzar un equilibrio justo entre las necesidades económicas, sociales y ambientales de las generaciones presentes y futuras” (Federación de la Energía de la Comunidad de Madrid, 2010, p. 18).

También el concepto de movilidad sostenible, se ha definido de esta manera: “un modelo sostenible de movilidad urbana tiene que asegurar la protección del medio ambiente, mantener la cohesión social y la calidad de vida de los ciudadanos y favorecer el desarrollo económico” (Federación de la Energía de la Comunidad de Madrid, 2010, p. 18).

Por tanto, la movilidad sostenible no implica únicamente la dimensión ambiental sino un marco mucho más amplio de acción, una movilidad que genera excesivo ruido, gases CO₂ o accidentes, influyen negativamente en la calidad de vida de los ciudadanos, lo que hacen al transporte en particular inviable. (Federación de la Energía de la Comunidad de Madrid, 2010, p. 18).

Finalmente, la Federación de la Energía de la Comunidad de Madrid (2010), definen la movilidad sostenible como: “la movilidad que satisface en un tiempo y en unos costes razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas”.

La interpretación que nos muestra Franco (2014), es la que en adelante se utilizará para el desarrollo capitular de la presente tesis en relación al concepto de movilidad sostenible.

3.1 Gestión de la movilidad sostenible

La Plataforma Europea sobre Gestión de la Movilidad (s.f.), indica que el “propósito de Gestión de la Movilidad pretende promover el transporte sostenible y la gestión de la demanda del uso de automóviles mediante la modificación de actitudes y comportamientos de los viajeros. La esencia de la Gestión de la Movilidad son las llamadas medidas “blandas” como la información y la comunicación, la organización de servicios y la coordinación de actividades de los diferentes agentes implicados”. (p. 3)

Por su parte, Clerc, Madriz y Castro (2019), menciona que: “Este paradigma de la Gestión Urbana para construir ciudades más humanas, se pone de manifiesto para la Administración ... para realizar las transformaciones necesarias que llevarán a mejorar la calidad de la vida urbana” (p. 55).

El propósito conceptual que aporta la idea de gestión de la movilidad que si bien no se logra identificar en la literatura una definición del mismo, es un elemento prioritario para esta investigación, por lo tanto se utilizará el concepto de la Plataforma Europea sobre Gestión de la Movilidad que es el que en adelante será empleado en el desarrollo capitular cuando se haga referencia a gestión de la movilidad sostenible.

En algunos casos los gobiernos promueven, “medidas “blandas” contribuyen a la mejora de la efectividad de las medidas "duras" (infraestructurales) aplicadas en el transporte urbano (por ejemplo, la creación de nuevas líneas de tranvías, construcción de viario urbano y vías ciclistas). Las medidas de Gestión de la Movilidad (en comparación con las medidas "duras") no requieren necesariamente grandes inversiones financieras y pueden tener una alta relación coste-beneficio” (Plataforma Europea sobre Gestión de la Movilidad, s.f.).

4. Incidencia

Alrededor de este concepto, existen diversas interpretaciones y perspectivas, que eventualmente, si no se hace una adecuada problematización inicial y posterior definición del mismo, sería un elemento que generaría cierto grado de dificultad metodológica e investigativa, por lo que se vuelve muy relevante confrontar dichas interpretaciones y definir aquella que sea más atinente con los objetivos de la investigación.

Para Collado (2015), la incidencia política es:

Incidencia política (en inglés, *advocacy*) es el término en el que se engloba cualquier acción destinada a influir en actuaciones, comportamientos, posiciones y decisiones públicas, privadas y particulares con el objetivo de conseguir una transformación social: cambiar lo que es por lo que debería ser, considerando esto último como una mejora ya sea en relación al interés general o a un interés particular. (p. 5)

El mismo autor agrega que la incidencia es difusa y se puede expresar por diferentes formas, dependiendo de los intereses de los actores, de su posición de poder y en general de su capacidad de recursos, entre las diferentes formas que menciona el autor se encuentran: activismo, *grassroots* (cabildeo indirecta: intentar que alguna organización o persona privada apoye la iniciativa), *astroturfing* (impresión de una base de apoyo más amplia) y *lobby* (cabildeo). (Collado, 2015)

En la propuesta de definición de Collado (2015), se puede destacar que la incidencia política no necesariamente es una actividad colectiva, es decir, una sola persona puede hacer incidencia política con la intención de “modificar” las acciones, los comportamientos, posiciones o decisiones que los actores privados o públicos están intentando desarrollar.

En otras palabras, el texto de Collado (2015) es bastante amplio e integral, ya que por un lado no limita la incidencia política al individualismo o al colectivismo, el espacio para hacer incidencia es mucho más amplio que solo una acción o una política, sino que se puede extender desde lo más pequeño hasta lo más amplio como sería una política pública, y muestra algunas de las formas por las cuales se puede hacer incidencia.

Por otra parte, en el texto de Díaz (s.f.), se menciona que la incidencia política:

Es el conjunto de esfuerzos de la ciudadanía organizada para influir en la formulación e implementación de las políticas y programas públicos por medio de la persuasión y la presión ante autoridades estatales, organismos financieros internacionales y otras instituciones de poder. (p. 14)

Al contrario que lo mencionado anteriormente por Collado (2015), en el texto de Díaz (s.f.), la incidencia política se limita a los esfuerzos de la ciudadanía organizada, limitando su poder de influencia en las políticas públicas y sus respectivos programas, en ambas definiciones, se remarca el papel de la presión y la persuasión.

Además, es llamativo que en el texto de Díaz (s.f.), la incidencia se enmarca en el ejercicio de la presión hacia las autoridades estatales, los organismos financieros internacionales y “otras instituciones de poder”, no necesariamente esto incluiría a los actores privados e individuales, como por ejemplo: empresas multinacionales o personalidades multimillonarias, lo que podría evidenciar un sesgo en este concepto.

El Tribunal Supremo de Elecciones (Tribunal Supremo de Elecciones [TSE], 2012) agrega que:

Son los esfuerzos y actividades de la ciudadanía organizada para influir en la formulación e implementación de políticas, programas y proyectos públicos por medio de la persuasión y la presión ante autoridades estatales y otras instituciones de poder. También intenta asegurar la implementación efectiva o el cumplimiento de ellas.

En la definición que muestra el Tribunal Supremo de Elecciones (2012), es importante remarcar que la incidencia solo está presente en los instrumentos formales del quehacer institucional, es decir, no se contempla, las actitudes, las decisiones individuales, las posiciones o el comportamiento de los actores.

En contraposición a lo expuesto por Collado (2015) y en similitud con lo que mencionado por Díaz (s.f.), el Tribunal Supremo de Elecciones (2012) delimita la incidencia política en las autoridades estatales y “otras instituciones de poder”, es decir, evitan vincular la incidencia política con el rol que podría desempeñar los intereses particulares e individuales que podrían sobrevenir desde el sector privado, el tercer sector, organismos multilaterales o supranacionales. Por tal motivo, el concepto que se utilizará como referente para esta investigación es el de Collado (2015).

Capítulo III

Metodología

En esta sección se muestran los elementos claves para el levantamiento de datos, el enfoque de la tesis y el análisis de la información, con la finalidad de tener más claridad de las acciones a llevarse a cabo con el fin de que el estudio pueda contar con todos los elementos metodológicos a nuestra disposición para el desarrollo capitular de esta indagación.

Es importante señalar, que la tesis presenta un gran componente metodológico debido a que se busca en primera instancia hacer un análisis de la información escrita y en segundo lugar, de todo aquello que las y los actores involucrados puedan y deseen aportar. De esta manera, con el adecuado tinglado metodológico y teórico se puede prever un exitoso análisis de la agenda de movilidad y de incidencia, que son las áreas de mayor envergadura de la tesis.

Enfoque

Debido al planteamiento del problema de investigación, el enfoque de la presente investigación es cualitativa, ya que a lo largo de la investigación será necesario analizar las percepciones, opiniones, análisis documental, contraste teórico, entre otras acciones que indican dicho enfoque de estudio.

Para reafirmar la concepción de que este estudio es, en efecto cualitativa, se expondrá la teoría de investigación que lo respalda, para Hernández, Fernández y Baptista (2008): “en la mayoría de los estudios cualitativos no se prueban hipótesis, éstas se generan durante el proceso y van refinándose conforme se recaban más datos o son un resultado del estudio. El enfoque se basa en métodos de recolección de los datos no estandarizados. No se efectúa una medición numérica, por lo tanto, el análisis no es estadístico. La recolección de los datos consiste en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes.

Asimismo, de acuerdo con Hernández, Fernández y Baptista (2008): “en lugar de iniciar con una teoría en particular y luego “voltear” al mundo empírico para confirmar si la teoría es apoyada por los hechos, el investigador comienza examinando el mundo social y en este proceso desarrolla una teoría “consistente” con lo que observa que ocurre –con frecuencia denominada “teoría fundamentada” (p. 27)

Tipo de investigación

En cuanto al tipo de la investigación, esta es explicativa, ya que pretendemos dar respuesta a un tema como lo son los aspectos conceptuales en la movilidad urbana en el cantón de Montes de Oca y en la Universidad de Costa Rica. A partir de aquí desarrollar las explicaciones de cuáles son los núcleos de convergencia conceptual si es que las hay, y explicar además cuáles son las consecuencias de las diferencias conceptuales entre actores si existen, y su incidencia en el abordaje de este tema dentro de las agendas de políticas del centro universitario y de los actores cantonales que se encargan de su gestión.

Los estudios explicativos van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos del establecimiento de relaciones entre conceptos: es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos físicos o sociales. Como su nombre lo indica, su interés se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, o por qué se relacionan dos o más variables. (Hernández, Fernández y Baptista, 2008, p. 108)

Objeto y sujeto de estudio

El objeto de estudio es la agenda institucional de movilidad en la Universidad de Costa Rica y las agendas de los actores encargados de la gestión de la movilidad en el cantón de Montes de Oca; al analizar dichas agendas de movilidad podemos visibilizar las fallas,

faltas y los elementos que han generado desacuerdos conceptuales entre los sujetos de estudio.

Los sujetos de estudio son los actores organizacionales con capacidad de influir en la agenda de la política de movilidad, es decir, la administración universitaria que se encarga del tema de movilidad, que para poder identificarlos con mayor claridad es necesario realizar un mapeo de actores; además de los entes que influyen en la movilidad a nivel cantonal: pueden ser organizaciones o personas meramente cantonales-municipales o de gobierno central que se vinculan con el tema de gestión de la movilidad en el espacio geográfico definido (cantón de Montes de Oca). Al igual que con los actores institucionales de la Universidad de Costa Rica, para definir estos actores cantonales es necesario hacer una revisión documental exhaustiva y un mapeo de los individuos.

Categorías y subcategorías de análisis

En esta sección se detallan las categorías de análisis a estudiar y su definición conceptual. En las secciones posteriores se presentan las dimensiones de análisis y sus definiciones operacionales de acuerdo con cada una de las categorías.

Categoría de Análisis: Fases del Ciclo de las Políticas Públicas

En la figura 1, se presentan las fases del Ciclo de las Políticas Públicas desarrolladas por Pagani (2017); las fases en las que se centrará esta investigación son las siguientes:

- **Identificación y definición del problema (diseño de la agenda):** es la primera fase del ciclo de las políticas públicas, el volumen de los problemas es más amplia que la cantidad de problemas que reciben atención por parte de la administración pública. La prioridad en la atención de los problemas no es la misma y solo algunos de ellos se convierten en problemas públicos, todos estos elementos se consideran en el proceso de elaboración de la agenda (Pagani, 2017, p. 07).

- **Las alternativas u opciones de políticas:** Cuando la administración pública decide hacerse cargo de un problema, inicia el proceso de construcción de las alternativas para propiciar alguna solución, donde se plantean diferentes cursos de acción, los escenarios de mayor factibilidad y las consecuencias probables para solucionar los diferentes problemas de la fase anterior (Pagani, 2017, p. 07).

Subcategoría: Construcción de la agenda institucional

La formación de la agenda es "el proceso a través del cual ciertos problemas o cuestiones llegan a llamar la atención seria y activa del gobierno como posibles asuntos de política pública" (Elder y Cobb, 1996, p. 77). En ese sentido, se trata de un proceso político donde compiten problemas, actores y diversas definiciones de los problemas en juego. De su definición se desprende la alternativa que se tome (Ramírez, 2007, p. 251).

Subcategoría: Agenda institucional

El conjunto de problemas, demandas, cuestiones, asuntos que los gobernantes han seleccionado y ordenado como objeto de su acción, sobre los que han decidido actuar. Son los asuntos explícitamente aceptados por parte de los encargados de tomar decisiones, de los organismos gubernamentales. Se enfoca en el proceso decisorio, sobre cuáles serán los problemas a tratar y cómo serán definidos (Pagani, 2017, p. 9).

Subcategoría: Actores institucionales

Un actor institucional es aquel que posee intereses u objetivos hacia un determinado problema o necesidad que se quiere atender, para lo cual emplea recursos políticos, cognitivos, legales y económicos-financieros, por medio de procedimientos formales e informales, incrustadas en la estructura organizacional de la comunidad política. (Pérez, 2016; Urcuyo, 2010; Maldonado, 2006)

Subcategoría: Actores cantonales

En el caso de actor cantonal (circunscrito únicamente a la esfera pública), es una organización representada por personas que en el marco de una estrategia de gestión institucional o interinstitucional, tiene capacidad de negociación y cuenta con autonomía en la toma de decisiones (positivas o negativas), con una relevancia e influencia a escala cantonal. (Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura y Sistema de Gestión Estratégica para el Desarrollo Territorial y la Agricultura Familiar, s.f.; Calderón, Sandoval, y Lombana, 2016)

Subcategoría: Tomadores de decisiones

El tomador de decisión es “una o más personas del aparato administrativo que muestran un compromiso y una voluntad hacia alguna alternativa de pasar de la información a la acción. Para esto, el o la tomadora de decisiones se rodea de una pluralidad de sujetos para analizar las alternativas de solución con base a información, identificando posibles consecuencias y definiendo los objetivos que busca alcanzar, con la finalidad de atender y dar solución a un problema colectivo transformando el estado actual. (Centro de Investigación y Capacitación en Administración Pública, 2016; Dente y Sibirats, s.f.; Prado Infante, Medellín y Mariñez, 2008)

Categoría: Movilidad sostenible

La movilidad como el conjunto de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, considerando todos los modos de transporte, motorizados y no motorizados, con el fin de satisfacer las necesidades de los usuarios. El carácter de sostenibilidad radica en que las soluciones a los requerimientos de movilidad deben procurar el menor costo posible, y que deben evaluarse previamente las consecuencias sobre el entorno social, económico y ambiental (Franco, 2014, párr. 8)

Subcategoría: Gestión de la movilidad sostenible

La Plataforma Europea sobre Gestión de la Movilidad (s.f.), indica que el “propósito de Gestión de la Movilidad pretende promover el transporte sostenible y la gestión de la demanda del uso de automóviles mediante la modificación de actitudes y comportamientos de los viajeros. La esencia de la Gestión de la Movilidad son las llamadas medidas “blandas” como la información y la comunicación, la organización de servicios y la coordinación de actividades de los diferentes agentes implicados”. (p. 3)

Categoría: Incidencia

Incidencia política (en inglés, advocacy) es el término en el que se engloba cualquier acción destinada a influir en actuaciones, comportamientos, posiciones y decisiones públicas, privadas y particulares con el objetivo de conseguir una transformación social: cambiar lo que es por lo que debería ser, considerando esto último como una mejora ya sea en relación al interés general o a un interés particular (Collado, 2015, p. 5)

Dimensiones de análisis

En este apartado se presentan las dimensiones de análisis con su correspondiente definición operativa que le permite a la investigación tener una mayor claridad de conceptual que pueden emplearse en la investigación y que se vinculan con las categorías de análisis previenen definidas.

Construcción de la Agenda Institucional

Es un proceso político donde compiten problemas, actores y diversas definiciones de los problemas, para llamar la atención seria y activa del gobierno como posibles asuntos de política pública.

Agenda Institucional

El conjunto de problemas, demandas, cuestiones, asuntos que los gobernantes han seleccionado y ordenado como objeto de su acción [...] Se enfoca en el proceso decisorio, sobre cuáles serán los problemas a tratar y cómo serán definidos. (Pagani, 2017, p. 9).

Actores Institucionales

Es aquel que posee intereses u objetivos hacia un determinado problema o necesidad que se quiere atender, para lo cual emplea procedimientos formales e informales, incrustadas en la estructura organización (Pérez, 2016; Urcuyo, 2010; Maldonado, 2006)

Actores Cantonales

Es una organización representada por personas que:

1. Posee una estrategia de gestión institucional o interinstitucional
2. Tiene capacidad de negociación
3. Cuenta con autonomía en la toma de decisiones
4. Tiene influencia a escala cantonal.

Tomadores de Decisiones

Una o más personas del aparato administrativo que muestran un compromiso y una voluntad hacia alguna alternativa de pasar de la información a la acción.

Movilidad Sostenible

1. **Prácticas y estrategias de desplazamiento de la población:** en esta sección es importante hacer un análisis de cómo el desplazamiento se ve afectado por otros factores como: seguridad (ciudadana y vial), elementos sobre la calidad de vida generado por el uso o desuso de un determinado medio de desplazamiento, el uso que se puede hacer del espacio público a la hora de desplazarse, las facilidades que un

determinado medio de transporte le brinda al usuario y si esas prácticas y estrategias de desplazamiento se vinculan con un compromiso hacia el medio ambiente.

2. **Medios de transporte:** Es indispensable que se cuente con la previsión de incluir dentro de las agendas institucionales apartados específicos que gestionen los diferentes medios de transporte, tanto: motorizados como los no motorizados, así como la mitigación ambiental de los efectos negativos derivados de su uso.
3. **Satisfacción de las necesidades de los usuarios:** Tiene que ver con las necesidades de accesibilidad que se puedan tener en la comunidad universitaria, las necesidades colectivas que se puedan generar sobre un determinado medio de desplazamiento, las necesidades de infraestructura o de servicios relacionados con el desplazamiento y las necesidades tecnológicas.
4. **Menor costo posible:** Este concepto tiene que ver con la realización de evaluaciones previas o durante el funcionamiento de un servicio de movilidad, debido a que se enfrentan a efectos ambientales, efectos sociales y efectos económicos por el uso o desuso de un determinado medio de transporte.

Gestión de la Movilidad Sostenible

1. **Actividades y comportamientos de los viajeros:** Está relacionado con la cultura del desplazamiento, es decir, si prefieren un medio de transporte frente a otro por: la existencia de espacios urbanos relacionados al transporte que permiten las actividades de socialización, los sentimientos o emociones que identifican al transporte y las dinámicas de socialización que se puedan dar por la utilización del medio de transporte.

2. **Información y Comunicación:** Son los mecanismos por los cuales la administración pública y el operador del servicio de transporte público se comunican entre ellos y con los usuarios-ciudadanos.
3. **Organización de Servicios:** Se vincula con la administración, la supervisión ejercida y los mecanismos de evaluación de la calidad del servicio por parte de los actores institucionales a los operadores de los servicios de transporte.
4. **Coordinación de las actividades de los agentes:** Este concepto no solamente se vincula a la conectividad y coordinación de los servicios públicos, por ejemplo: si el usuario toma el tren de San José hacia Montes de Oca que es el único lugar de donde sale el bus hacia Sabanilla, lo ideal sería que el bus de Sabanilla se vaya una vez que el tren haya pasado por Montes de Oca.

Incidencia

Incidencia política es [...] cualquier acción destinada a influir en actuaciones, comportamientos, posiciones y decisiones públicas y particulares, con el objetivo de conseguir una transformación de lo que “debería ser” en relación al interés general o a un interés particular (Collado, 2015, p. 5)

Técnicas e instrumentos para la recolección de la información

Las entrevistas cualitativas serán indispensables para recabar los elementos conceptuales que los actores individuales poseen con respecto al tema de movilidad.

Las entrevistas cualitativas “es más íntima, flexible y abierta. Ésta se define como una reunión para intercambiar información entre una persona (entrevistador) y otra el (entrevistado) u otras (entrevistados)” (Hernández, Fernández y Baptista, 2008, p. 597)

Para el desarrollo de las entrevistas, es importante decir que por la naturaleza y las funciones que poseen los actores (decisores), que en muchos casos los tiempos que

dispondrían para las entrevistas son muy limitadas, la mejor opción sería, utilizar las entrevistas semiestructuradas dado que permite realizar algunas preguntas específicas de algunos temas o elementos de interés con mayor libertad. Esto, es útil dado que le permiten al entrevistador salirse del libreto y poner en la conversación algunos elementos o temas catalizadores con el fin de extraer a profundidad todo aquello que los actores decisores se quieran reservar.

Las entrevistas semiestructuradas “se basan en una guía de asuntos o preguntas y el entrevistador tiene la libertad de introducir preguntas adicionales para precisar conceptos u obtener mayor información sobre los temas deseados, (es decir, no todas las preguntas están predeterminadas). (Hernández, Fernández y Baptista, 2008, p. 597)

Para determinar a cuales actores institucionales se incluirán en la investigación es necesario realizar un mapeo de actores para determinar cuáles organizaciones se ven implicadas en el tema de movilidad en el cantón de Montes de Oca y en la Universidad de Costa Rica, con el fin de tenerlas claramente identificadas. Asimismo, una vez determinadas las organizaciones; es necesario identificar los sujetos institucionales con capacidad de decisión (altos cargos) que inciden sobre la agenda de movilidad para aplicarles las entrevistas semiestructuradas previamente abordadas.

Por otra parte, uno de los métodos que son esenciales para esta investigación es la observación. La observación le permite a esta investigación contemplar y analizar el comportamiento de los actores en el momento en el que se les realiza las entrevistas, por ejemplo: si con la pregunta número dos el actor se muestra tenso, molesto o preocupado.

La observación cualitativa no es mera contemplación (“sentarse a ver el mundo y tomar notas”), nada de eso, implica adentrarnos en profundidad a situaciones sociales y mantener un papel activo, así como una reflexión permanente. Estar atento a los

detalles, sucesos, eventos e interacciones. (Hernández, Fernández y Baptista, 2008, p. 587)

El análisis documental de la agenda institucional que incluye la planificación institucional, los planes maestros de obras, las obras planificadas, las acciones desarrolladas entre otros; deberá hacerse en primera instancia una lectura de los mismos en aras de identificar toda aquella información que se relaciona con la gestión de la movilidad y con la gestión de la disminución del impacto ambiental de la movilidad en el campus universitario, con el fin de contrastar y analizar la coherencia de lo que se menciona en las entrevistas con lo que pueda relevar la política pública universitaria de movilidad.

Métodos y técnicas de análisis de la información

Para el análisis de la información recolectada por los instrumentos y técnicas anteriores, se basa principalmente en el análisis de contenido; por lo que en esta sección se contrastarán las entrevistas como herramienta fundamental para construir el referencial de los actores encargados de la movilidad en el campus universitario y los actores cantonales encargados de la gestión de la movilidad, con la finalidad de ir poco a poco determinado las coincidencias por medio de la codificación del contenido de las entrevistas y los documentos que se analizarán.

Uno de los métodos de análisis de la información es el análisis de brechas, esto tiene que ver con detallar la posición conceptual del actor con respecto a movilidad, contraponiéndolo con las decisiones que la organización ha tomado con respecto al tema y finalmente contrastarlo con el concepto de movilidad que posee esta investigación, a fin de detallar congruencias y diferencias que poseen los actores que serán parte de la investigación.

Recapitulando, una de las técnicas será el análisis de contenido, para lo cual una vez recolectados los datos se organiza y se limpia la información de todas aquellas

perturbaciones que podrían distorsionar la investigación, después revisamos los datos, se descubren las unidades de análisis, se codifican las unidades de análisis, codificar la unidades de análisis que emergieron del primer nivel y describir las categorías codificadas del segundo nivel, finalmente contrastamos la información y se realiza un análisis teórico. (Hernández, Fernández y Baptista, 2008)

En el texto de Sibaja, Abarca, Alpízar y Rojas (2013), menciona lo siguiente:

Más que una técnica de investigación, el análisis de contenido es una técnica de análisis. Se puede asegurar que ese criterio es relativo. Ciertamente es que el documento y su contenido se transforman en el objeto de análisis, pero si ese documento refleja una época y es útil para legitimar posiciones o acciones de política, entonces el análisis de contenido puede propiciar un mejor conocimiento sobre la toma de decisiones públicas y de las circunstancias conflictivas de un episodio histórico incluyendo la relación de los actores políticos (p. 199-200)

Es importante mencionar que el análisis de contenido va más allá del análisis documental, pues el primero tiene un mayor alcance, ya que sitúa al texto en un contexto social amplio y documentado, a diferencia del análisis documental que solo analiza el texto (Sibaja, Abarca, Alpízar y Rojas, 2013)

Asimismo, para la realización de esta investigación se realizaron análisis de discursos, en ese sentido, el discurso forma parte del uso del lenguaje a efecto de comunicar un conjunto de ideas, lo cierto del caso es que se exige precisar aún más cuando, por ejemplo, se tiene para el análisis un conjunto de discurso sobre un tema específico y para lo cual hay que tomar la decisión de abordarlos de forma individual o en su conjunto (Sibaja, Abarca, Alpízar y Rojas, 2013).

Prieto señala que los énfasis son los que distinguen varios tipos de discurso; al respecto destaca “el discurso científico” (que se caracteriza por la exposición de explicaciones), “el discurso publicitario” y “el discurso político”. Este último, “...apela recursos de universalización y de vía del ejemplo; se utilizan los mecanismos de implicación y de inclusión; se tiende a estereotipar situaciones y descripciones”. (Sibaja, Abarca, Alpízar y Rojas, 2013, p. 231-232)

Por otra parte, las matrices juegan una función muy particular, ya que le permiten al investigador ordenar la información, depurar el contenido, organizar los datos, categorizarla o codificarla y describir la información y relacionar las categorías en coincidentes o no coincidentes, de tal forma que aclara los elementos encontrados y le permite al investigador iniciar el análisis teórico de los referenciales conceptuales que ha hallado.

Finalmente, la triangulación de métodos de recolección de los datos le permite tener una visión holística de la realidad que está investigación pretende examinar sobre un elemento pasado de la realidad universitaria, por tanto este método nos permite darle mayor validez y reconstruir la realidad pasada de una mejor forma; “el hecho de utilizar diferentes fuentes, métodos de recolección se le denomina triangulación de datos” (Hernández, Fernández y Baptista, 2008, p. 623)

Capítulo IV

Reseña del objeto de estudio

Como se ha mencionado anteriormente, el objeto de estudio de esta investigación son las agendas de movilidad institucionales de la Universidad de Costa Rica y del cantón de Montes de Oca, por lo que la revisión de lo que previamente se ha realizado en temas de la agenda de movilidad, es de suma importancia para determinar los actores que han participado y los procesos por los que algunas acciones han pasado para convertirse en elementos de la agenda.

Desde un punto de vista meramente documental, podemos ubicar una serie de documentos que muestran decisiones institucionales para brindar una solución a un conjunto de demandas o problemas que son parte de una agenda de movilidad previa a los años que esta investigación abarca, entre los documentos de la agenda institucional previa se identifican:

- Carta de la Universidad de Costa Rica de los Derechos del Peatón y la Peatona (2008)
- Día de Transporte Sostenible en la Universidad de Costa Rica (2008)
- Propuesta para el Mejoramiento de la Movilidad y el Transporte en la Ciudad Universitaria (2013)
- Circuitos Biosaludables (2013)

Con relación a la Carta de los Derechos del Peatón y la Peatona, aprobada en la sesión del Consejo Universitario N°: 5317 del 2008, se menciona que:

La Universidad, tome una resolución semejante a una “Carta de los Derechos del Peatón” que sirva como política para las distintas actuaciones de la Institución en materia de diseño de los espacios urbanos en sus diversas sedes. El ProGAI [Programa de Gestión Ambiental] señala, que para lograr un cumplimiento pleno de

las condiciones y los derechos que garanticen una declaración de este tipo, debe existir un proceso que implica tiempo, inversiones y cambios culturales. Por eso, estima que esta iniciativa que se plantea, es fundamental para dar continuidad en el largo plazo a los actuales esfuerzos institucionales. (Consejo Universitario, 2008, p. 68)

Como lo indica el texto, la resolución en torno a la “Carta de los Derechos del Peatón y la Peatona” busca generar un impacto temporal de largo alcance, para incidir en los diseños de los espacios físicos y en la gestión de la cultura de la movilidad o desplazamiento.

Dado que la “Carta de los derechos del Peatón y la Peatona” es la máxima política emitida por el Consejo Universitario y debido a que el documento no es demasiado extenso, es importante traerlo a este documento para mostrar el marco político de las acciones de movilidad que se deberían de haber llevado a cabo o desarrollándose en este momento.

Los elementos contemplados en la “Carta de los Derechos del Peatón y la Peatona”, son los siguientes:

1. Contar con un entorno sano y a disfrutar libremente de los espacios públicos en condiciones que garanticen adecuadamente su bienestar físico y psicológico.
2. Estudiar, trabajar y realizar todas sus actividades y gestiones en lugares diseñados para apoyar las necesidades de las personas, y a disponer de servicios y equipamientos a distancias que se puedan recorrer a pie o en bicicleta.
3. Contar con entornos urbanos que faciliten el contacto social.
4. Tener medidas específicas para que las personas con capacidades y necesidades especiales mejoren su movilidad autónoma en los diversos espacios de la Institución.
5. Contar con zonas urbanas lo más extensas posible, de forma que conecten recorridos cortos y seguros.

6. No estar expuestos a emisiones de sustancias y ruido por encima de los límites tolerables establecidos científicamente.
7. Contar con los medios de transporte público alternativo que no sean una fuente de contaminación atmosférica o acústica.
8. Tener límites adecuados de velocidad de calles y cruces como forma de garantizar la seguridad de la circulación a pie o en bicicleta.
9. Disponer de un sistema eficaz de señalización de tráfico, cuyo diseño tenga en cuenta las necesidades de las personas con limitaciones físicas: motoras, visuales, auditivas o de otro tipo.
10. La adopción de medidas específicas que aseguren que tanto el tráfico rodado como el peatonal tengan facilidad de acceso y libertad de movimiento, dentro de los límites que la Institución disponga.
11. Acceso a la información necesaria para promover hábitos de manejo de vehículos automotores que respeten a las personas que se movilizan como peatones y peatonas, a los animales y al entorno físico.
12. Un servicio de transporte colectivo universitario ecológicamente sostenible y bien equipado para cubrir las necesidades de toda la comunidad universitaria.
13. Que la persona que viaja a la Universidad en su vehículo de tracción humana, como la bicicleta, pueda contar con zonas de aparcamiento seguras y situadas de tal forma que permitan su movilidad dentro del campus.
14. Recibir la información, a través de los medios idóneos, relativa al ejercicio de los derechos del peatón y de la peatona de la Universidad de Costa Rica. (Consejo Universitario, 2008, p. 87-88)

De esta manera, se puede destacar la gran cantidad de aristas que contempla dicha Carta, que de una manera resumida, muestra una gran labor a realizarse e implantarse de cara a la movilidad dentro del Campus Universitario, sin embargo, podemos también notar la ausencia de elementos como: la calidad del transporte, los horarios del transporte y su capacidad, la integración de los servicios de transporte interno con los externos, entre otros.

Es destacable, la orientación de las acciones de movilidad hacia la inclusión de las personas con capacidades o necesidades particulares para el desplazamiento por el Campus Universitario, dado que es una población que a nivel nacional no cuenta con las mejores condiciones para su propio desplazamiento.

De la misma manera, se incluyen elementos para la interacción social, elemento que es esencial dentro de la lógica de la movilidad sostenible, debido a que en muchos casos dicha interacción provoca un “escape” de nuestras realidades por una realidad compartida, donde se generan las valoraciones, percepciones y opiniones de la calidad del servicio.

Asimismo, el establecimiento de canales de comunicación estrechos entre la población usuaria y el prestador del servicio es de suma relevancia, pues con una comunicación fluida se puede aclarar dudas o inquietudes, atender necesidades, comunicar cambios y por supuesto, hacer mejorar en la prestación del servicio de transporte interno.

Al analizar la Carta de los Derechos del Peatón y la Peatona que forma parte de la intencionalidad de la agenda institucional, se contrasta su contenido con la definición de agenda institucional, en la que se puede determinar que dicha declaratoria del Consejo Universitario se basa en la atención de problemas institucionales, en las cuales se deja de valorar algunos aspectos que podrían ser relevantes en la gestión de la movilidad sostenible.

Algunas de las categorías que se encuentran mayormente cubiertas en dicha carta, en términos de los conceptos de movilidad sostenible y gestión de la movilidad sostenible, se

encuentran: las prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, medios de transporte, y las actividades y comportamientos de los viajeros; las categorías en las que no se encontró coincidencias se encuentran: satisfacción de las necesidades de los usuarios, menores costos, evaluación previa, información y comunicación, organización de los servicios y coordinación de las actividades de los agentes.

Por su parte, el “Día de Transporte Sostenible en la Universidad de Costa Rica” aprobado en la misma sesión del Consejo Universitario (CU), debido a que es un complemento de la “Carta de la Universidad de Costa Rica de los Derechos del Peatón y la Peatona”, se menciona que el fin de ese día es conmemorar el “Día Internacional del Ambiente” (5 de junio), en el que se restringe el ingreso de vehículos que emitan emisiones contaminantes. (Consejo Universitario, 2008)

La iniciativa del “Día de Transporte Sostenible en la Universidad de Costa Rica”, busca generar conciencia de los efectos perjudiciales que el uso extensivo de los vehículos motorizados, generan en el ambiente, en los animales y en las vidas de los seres humanos, desde una perspectiva integral, es decir, desde los efectos directos como de los efectos indirectos por el uso del transporte.

Al analizar, la declaratoria del “Día de Transporte Sostenible en la Universidad de Costa Rica” y la definición de la agenda institucional, se desprende que dicha declaratoria es un elemento de la agenda institucional previa de movilidad que intenta atender mayormente cuestiones, es decir, elementos de movilidad aislada. (Consejo Universitario, 2008)

Algunos de las categorías que atiende dicha declaratoria, en relación con los conceptos de movilidad sostenible y gestión de la movilidad sostenible, se encuentran: medios de transporte, actividades y comportamientos de los viajeros, información y comunicación.

Por otra parte, la Propuesta de Mejoramiento de la Movilidad y el Transporte en la Ciudad Universitaria (UCR saludable, 2013), hace un análisis del tema de la movilidad en función de la “Milla Universitaria”, del que se desprenden dos grandes conclusiones: la mayoría de los ingresos vehiculares se conectan por medio de la milla universitaria y dicha milla universitaria es un elemento estratégico para la conexión con las demás fincas universitarias.

Asimismo, el análisis que se hace en la Propuesta de Mejoramiento de la Movilidad y el Transporte, muestra algunos datos de mucho interés, entre ellos: del 60 al 70% de la población universitaria es sedentaria, el 77% de las personas utiliza transportes colectivos para llegar a la universidad frente a un 23% que utiliza vehículo particular y finalmente, un 70% del espacio universitario destinado para circular es ocupado por los vehículos frente a un 30% de espacio de circulación que es ocupado por peatones. (UCR saludable, 2013).

De esta manera, dentro de la Propuesta de Mejoramiento de la Movilidad y el Transporte en la Ciudad Universitaria, se desprende un “ciclo” de acciones a llevarse a cabo, con la finalidad de revertir algunos de los datos anteriormente señalados. (UCR saludable, 2013)

Por otra parte, al analizar dicha propuesta de movilidad con la definición de agenda institucional, dado que el documento forma parte de esta última, se desprende que la propuesta intenta resolver problemas de movilidad.

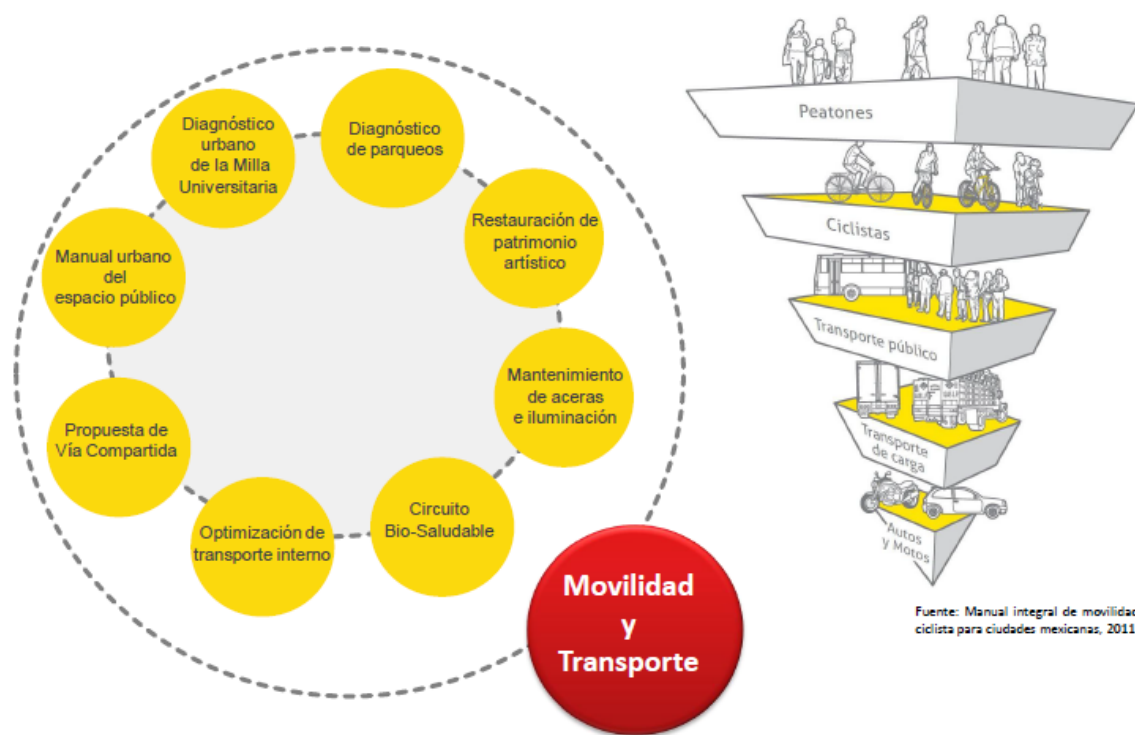
Al contrastar el contenido de dicha propuesta con los conceptos de movilidad sostenible y gestión de la movilidad sostenible, se desprende que esta propuesta contiene algunas categorías tales como: medios de transporte y la satisfacción de las necesidades de los usuarios, asimismo, se desentienden las variables de: menos costo posible, evaluación

previa, actividades y comportamientos de los viajeros, información y comunicación, organización de servicios y coordinación de las actividades de los agentes.

Es importante mencionar, que la Propuesta de Mejoramiento de la Movilidad y el Transporte está “alineada” con la declaración de los derechos del Peatón y la Peatona. Dicho ciclo de acciones se resume en la siguiente imagen.

Figura 2

Área de Acción: Movilidad y Transporte



Nota: Adaptado de *Propuesta para el Mejoramiento de la Movilidad y el Transporte en la Ciudad Universitaria* (p. 13), por UCR saludable, 2013.

Como se aprecia en la anterior imagen, la intención de esta propuesta es darle prioridad al tránsito de personas, bicicletas, transporte público, transporte de carga y, por último, a los vehículos particulares: motos y carros. Se mencionan además una serie de estudios que desconocemos si se realizaron como lo son: Diagnóstico de Parques, Diagnóstico Urbano de la Milla Universitaria y el Manual Urbano del Espacio Público. (UCR saludable, 2013)

Por otra parte, plantea la realización de una serie de acciones destinadas a mejorar la infraestructura para la accesibilidad y la cultura, como lo es: Restauración del Patrimonio Artístico y Mantenimiento de Aceras e Iluminación; ese par de acciones muestra a primera

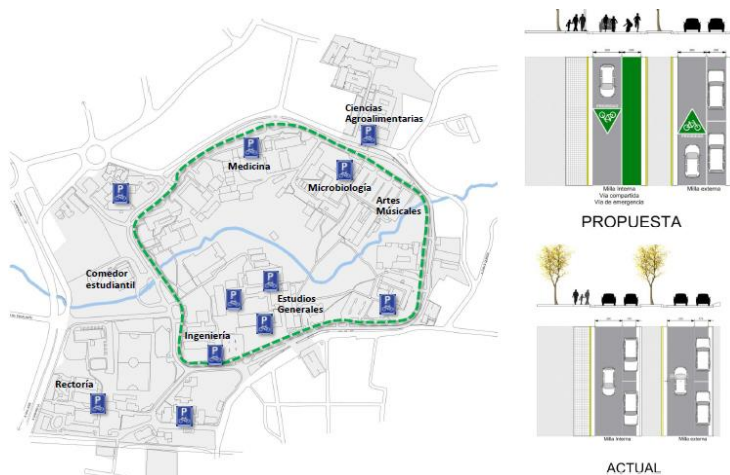
vista y sin ahondar demasiado en el análisis, que la administración universitaria tiene una intención de trabajar el tema de la movilidad desde la integralidad y a interdisciplinariedad. (UCR saludable, 2013)

De la misma manera, la Propuesta de Vía Compartida, es la demarcación horizontal actual de la milla universitaria, es decir, la franja de pintura verde o azul que señala el espacio por donde los peatones pueden correr o caminar (con prioridad) y el espacio restante es compartido entre los vehículos de transporte interno, de carga y las bicicletas que poseen la prioridad de paso. (UCR saludable, 2013)

Se vuelve imperativo señalar, que esta demarcación de “Vía Compartida” no se ha realizado en las otras dos fincas que componen la Ciudad Universitaria. En la siguiente imagen, se señalan los lugares dentro del Campus Universitario que cuentan con Cicloparqueos para Bicicletas y se puede observar con más detalle, la propuesta de “Vía Compartida”. A continuación, se presenta la figura 3.

Figura 3

Vía Compartida y Cicloparqueos



Nota: Adaptado de Propuesta para el Mejoramiento de la Movilidad y el Transporte en la Ciudad Universitaria (p. 16), por UCR saludable, 2013.

Asimismo, los Circuitos Bio-Saludables son espacios urbanos dentro de la Campus Universitario que se emplean para el esparcimiento y la realización de actividades físicas por medio de máquinas fijas instaladas, que en algunos casos cuentan con piletas de agua para la hidratación de las personas que deseen realizar o practicar algún tipo de ejercicio en estos espacios. En la siguiente imagen, se visualizan con mayor claridad.

Figura 4

Circuitos Bio-Saludables



Nota: Adaptado de *Propuesta para el Mejoramiento de la Movilidad y el Transporte en la Ciudad Universitaria* (p. 16), por UCR saludable, 2013.

Finalmente, en el documento se detalla la Propuesta de Optimización del Transporte Interno, donde se indican las paradas y terminales del servicio de autobús interno, la primera torre de parqueos que se construyó en la Finca 02 y el *link* para la consulta de los horarios del autobús interno y el seguimiento en la ruta del mismo, sin embargo, dicha información se encuentra desfasada debido a los años que han transcurrido. (UCR saludable, 2013)

Por otra parte, como se mencionó al inicio de este apartado, el objeto de estudio de esta investigación son las agendas de movilidad tanto del Cantón de Montes de Oca como de la Universidad de Costa Rica, por tal motivo, y una vez que hemos finalizada la reseña a nivel universitario, se procederá a continuar con la reseña de la agenda de movilidad a nivel del Cantón de Montes de Oca.

Como elementos documentales que han formado parte de la agenda de movilidad del Cantón de Montes de Oca, previo al período temporal de estudio que esta tesis abarca, encontramos:

- Acuerdo del Concejo Municipal del 26 de agosto del 2013

Dicho acuerdo del Consejo Municipal de la Municipalidad de Montes de Oca, a grandes rasgos indica que:

Primero. Declarar a Montes de Oca primer cantón bici-amigable de Costa Rica.

Segundo. Elaborar e implementar, en conjunto con las Universidades, las fuerzas vivas y las organizaciones no gubernamentales con presencia en el cantón; políticas, planes y programas tendientes a promover la bicicleta como medio de transporte urbano; así como a desarrollar acciones dirigidas a la pacificación del tráfico vehicular y de concientización de conductores, peatones y ciclistas sobre la importancia de compartir las vías públicas y respetar la normativa de tránsito vigente.

Tercero. Instar al Poder Ejecutivo, a la Asamblea Legislativa y a los gobiernos locales de Costa Rica, a desarrollar acciones y políticas que permitan a nuestro país avanzar hacia un nuevo paradigma de movilidad urbana y de transporte sostenible.

Cuarto. Proceda la Administración municipal a darle la debida publicación a esta declaratoria, particularmente en los centros de enseñanza superior, de secundaria y primaria domiciliados en el cantón. (Francesa, 2016, p. 2)

En concordancia con los antecedentes de la agenda institucional previamente desarrollados, la agenda cantonal está dirigida a privilegiar el uso de bicicletas en lugar de la habitual utilización de vehículos motorizados que generan efectos perjudiciales para el ambiente, la fauna y para las personas.

Se destaca el hecho, de que la Municipalidad de Montes de Oca quiere que el proceso de desarrollo de la transición vehículo-bicicleta este acompañado con las universidades, elemento que nos remite a una posible conexión entre las agendas institucionales y cantonales. En la cual, se trabaja en conjunto en procura de que los proyectos a desarrollar sean integrales, factibles, más amplios espacialmente y aceptables por parte de los usuarios.

Otro elemento que se resalta, es la importancia social de concientizar y “pacificar”, estas dos palabras nos remiten al comportamiento cultural de las personas en las carreteras, en las cuales se ha dado una competencia muy nociva que nos han llevado como sociedad a experimentar hechos de violencia, irrespeto a los peatones, ciclistas o motociclistas.

Ante esta declaratoria, se pone en manifiesto el interés cantonal por el desarrollo de una movilidad más inclusiva, sostenible y menos conflictiva, con el apoyo y la participación de las fuerzas vivas, los colegios, las escuelas y los centros de educación superior con la finalidad de llamar a la conciencia, transformar los hábitos de movilidad y crear una nueva cultura a nivel de desplazamientos, transportes y movilidad.

A su vez, al analizar el contenido de la declaratoria del Concejo Municipal, dado que es parte de la agenda institucional, se desprende que dicha declaratoria se centra en elementos precisos que tiene que ver con el uso de las bicicletas principalmente, por lo tanto, dicho documento se cataloga como un escrito de agenda institucional que atiende cuestiones de movilidad específicas.

Por otra parte, al contrastar el contenido de la declaratoria con los conceptos de gestión de la movilidad sostenible y de movilidad sostenible, se desprende que dicha declaratoria atiende principalmente la categoría de: medios de transporte, sin tener un mayor panorama a la hora de plantear acciones dirigidas a atender y mejorar la gestión de la movilidad sostenible.

Actores institucionales participantes en la gestión de la movilidad

En el siguiente apartado, se busca determinar los actores institucionales de la UCR que participan en la gestión de los temas de movilidad urbana, sin embargo, hay que aclarar que este análisis se lleva a cabo desde la teoría, por lo que es posible que en los procesos de creación de la agenda incurrieren algunos otros actores que no necesariamente se vinculen en los documentos teóricos.

De esta manera, en la Propuesta para el Mejoramiento de la Movilidad y el Transporte en la Ciudad Universitaria (2013), se mencionan una serie de actores universitarios que han participado en el desarrollo de dicha propuesta, entre los que se encuentran: Rectoría, Vicerrectoría de Administración, Oficina de Servicios Generales y sus secciones, Vicerrectoría de Vida Estudiantil representada por la Oficina de Bienestar y Salud, Vicerrectoría de Acción Social representada por la Oficina de Divulgación y la Escuela de Psicología. (UCR saludable, 2013, p. 20)

Figura 5

Instancias universitarias



Nota: Adaptado de *Propuesta para el Mejoramiento de la Movilidad y el Transporte en la Ciudad Universitaria* (p. 16), por UCR saludable, 2013.

Hay que señalar, que los diferentes actores institucionales que se mencionan en la *Propuesta para el Mejoramiento de la Movilidad y el Transporte en la Ciudad Universitaria*, hay actores que participan aportando una perspectiva de ejecución y no necesariamente de creación de la agenda de movilidad, que trasciende a las fases del ciclo de la política: definición de problema, consideración de alternativas de solución y toma de decisiones.

Por otra parte, se ha realizado un análisis desde una perspectiva legal o normativa sobre los diferentes actores institucionales de la UCR que a través de la *Ley Orgánica de la Universidad de Costa Rica, Estatuto Orgánico* y los *reglamentos* de: Oficina de Planificación Universitaria, Vicerrectoría de Administración y de la Oficina Ejecutora de Programas de Inversión, deberían de participar en la creación de la agenda de movilidad en el campus universitario.

A continuación, se presentan una serie de actores institucionales con su respectiva referencia normativa y un análisis de sus competencias más relevantes desde la perspectiva de las fases del ciclo de las políticas públicas que se ha seleccionado para la realización de esta investigación:

Consejo Universitario

Es el órgano de jerarquía universitaria inmediatamente inferior de la Asamblea Universitaria y su principal función es definir las políticas generales institucionales y fiscalizar la gestión de la Universidad de Costa Rica. (Consejo Universitario, 2019)

Para los objetivos de la investigación, podemos decir que el Consejo Universitario es el órgano encargado de tomar la decisión de cual alternativa de solución va a desarrollar, dependiendo de las diferentes alternativas de solución que se le presenten, la incidencia de otros actores individuales o colectivos y de la definición del problema que se haya hecho.

Cumple también otras funciones importantes para la buena marcha de esta institución de educación superior, tales como: desarrollar las políticas señaladas por la Asamblea Universitaria, establecer las políticas de asignación de fondos, aprobar el presupuesto anual de la Universidad, y promulgar los reglamentos generales de esta casa de estudios superiores. (Consejo Universitario, 2019)

Como se puede apreciar, el CU ejerce un gran poder dentro de la estructura organizacional de la Universidad de Costa Rica, ya que dependiendo de la postura del órgano y su relación con la rectoría, podría aprobar o improbar las políticas que se pueden presentar o desarrollar desde afuera o desde adentro del órgano colegiado con mayor o menor dificultad. Con la posibilidad de afectar el presupuesto universitario con su desaprobación, afectado la realización de ciertas acciones, programas o proyectos en las que dicho órgano no esté de acuerdo.

Este Órgano Colegiado desarrolla su labor tanto en sesiones ordinarias como extraordinarias, y sus decisiones son de acatamiento obligatorio para toda la comunidad universitaria. (Consejo Universitario, 2019)

Dicho en otras palabras, una decisión del CU no es apelable dentro de la UCR, a menos de que se presente alguna querrela judicial, y en sus sesiones extraordinarias, le permite a la rectoría tener margen de acción para presentar sus propias políticas para que sean discutidas y posiblemente aprobadas, de acuerdo con la agenda de la administración universitaria.

Rectoría

De acuerdo con el Estatuto Orgánico de la UCR (1974), se mencionan una serie de competencias que le corresponden realizar a la persona rectora, entre las más importantes se encuentran:

- b) Concurrir a las sesiones del Consejo Universitario con voz y voto y ejecutar los acuerdos de dicho Consejo, asesorado, cuando lo juzgue necesario, por el Consejo de Rectoría. c) Llevar a cabo el control y la evaluación de las actividades de la Universidad de Costa Rica. ch) Velar por los intereses, armonía y buen desempeño de las diversas dependencias y servicios universitarios. (Consejo Universitario, 1974, p. 9)

Como anteriormente se había mencionado, el o la rectora tiene por facultad la posibilidad de asistir al Consejo Universitario con voz y con voto, dada la importancia que tiene la perspectiva de ejecución y propuestas de política universitaria con la visión de la administración de turno. Asimismo, es la misma rectoría la encargada de evaluar las actividades que desarrolla y velar por que lo servicios de la universidad se presten de la mejor manera posible.

f) Canalizar hacia los diversos órganos y autoridades universitarias los asuntos que les competen y servir como medio obligado de comunicación de todos ellos, con el Consejo Universitario. h) Hacer los nombramientos no reservados a la Asamblea, Consejo Universitario, otros cuerpos colegiados o al Vicerrector de Docencia. h bis) Nombrar y remover a los Vicerrectores, informando de ello al Consejo Universitario. (Consejo Universitario, 1974, p. 9)

La rectoría funge un papel muy protagónico, en el proceso de canalización, negociación y planteamiento de soluciones ante las diferentes necesidades de las áreas universitarias, debido a su capacidad de comunicación con todos los actores universitarios y no solo con algunas áreas como ocurre con los miembros del Consejo Universitario.

Por otra parte, es la rectoría la encargada de hacer los nombramientos o las remociones de los y las diferentes vicerrectoras, por lo que el quehacer de dichas dependencias están ligadas con la visión de desarrollo que la persona que ejerza la rectoría posea sobre la universidad, sus propuestas de campaña y los proyectos que se haya trazado realizar.

Por tanto, el buen o mal desempeño en las acciones que desarrolle o lleve a cabo un una persona vicerrectora estará ligado con la evaluación y valoración que la rectoría posea de esas actuaciones, sin embargo, es posible que la incidencia de la comunidad universitaria pueda eventualmente hacer que la rectoría pueda presentir de los servicios de una persona vicerrectora.

i) Aprobar y promulgar los reglamentos que sometan a su consideración las Vicerrectorías y que no sean de competencia del Consejo Universitario. l) Actuar como superior jerárquico administrativo inmediato de la Oficina Jurídica y de la Oficina de Planificación Universitaria y de aquellas otras oficinas administrativas que

el Consejo Universitario no adscrita específicamente a una Vicerrectoría. I bis) Velar por la recopilación, conservación, actualización y divulgación de la normativa específica, las resoluciones y los documentos, todo producto de su gestión. (Consejo Universitario, 1974, p. 9)

Como lo indican los anteriores incisos, la rectoría al promulgar algunos reglamentos que las vicerrectorías consideren necesarios es responsable de que ellos tengan un buen o mal funcionamiento, ya que algunos pueden afectar las competencias de ciertas dependencias universitarias, lo que acarrea la visión integral que como rectoría se debería de poseer.

Asimismo, la rectoría al ser el superior jerárquico de la Oficina de Planificación Universitaria, es el responsable de la creación de la planificación de los programas, proyectos y acciones de corto, mediano y largo alcance temporal. Esto implica, que dependiendo de la interpretación que la rectoría posea sobre la movilidad así será conducido la planificación y el desarrollo del tema para cierto período temporal.

Ante las acciones que promueva o lleve a cabo la rectoría, toda la documentación que se posea sobre un tema en particular deberá ser debidamente recopilada, conservada, actualizada y divulgada, con la premisa de brindar transparencia a toda la comunidad universitaria y para facilitar la labor de control del Consejo Universitario.

II bis) Ejercer las otras funciones que le otorga este Estatuto y las que sean necesarias para el buen desempeño de su cargo. ñ) Firmar, previa consulta a las unidades afectadas, convenios y tratados con instituciones nacionales o extranjeras, cuando estos se ajustan a las normas fijadas por el Consejo Universitario. o) Nombrar y remover, a los jefes de las Oficinas Administrativas, excepto al Contralor de la Universidad de Costa Rica, e informar de ello al Consejo Universitario. (Consejo Universitario, 1974, p. 9)

Asimismo, la rectoría es la responsable del nombramiento de los/las directores(as) de las oficinas que podrían atender los temas de movilidad, como por ejemplo: Oficina de Servicios Generales, la Oficina de Bienestar y Salud, responsables de presentar una visión integral hacia la salud, de ejecución o ambiental.

Finalmente, la rectoría es la responsable de firmar convenios con organizaciones externas; convenios en los que eventualmente, podrían tratarse temas de cooperación en materia de movilidad, como por ejemplo: Municipalidad de Montes de Oca o el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).

Oficina Ejecutora de Programas de Inversión

Asimismo, la Oficina Ejecutora de Programas de Inversión (OEPI), y al contrario de lo que se ha señalado con anterioridad en términos de planificación, la OEPI es la oficina encargada de la planificación de las “obras mayores” en términos de construcción, además de ser una de las oficinas asesoras y dependientes de la rectoría, por lo que su acción no debe de interferir con el quehacer de la OPLAU. Algunas acciones desarrolladas por dicha oficina son:

La Oficina Ejecutora del Programa de Inversiones de la Universidad de Costa Rica (OEPI), es una Oficina coadyuvante de carácter técnico-administrativo, responsable de planificar, ejecutar, supervisar y administrar todos los proyectos de obras mayores, referentes al desarrollo, ampliación, remodelación y acondicionamiento general de la planta física de la Universidad de Costa Rica de acuerdo con el plan de inversiones respectivo. (Consejo Universitario, 1989, p. 1)

Las acciones que se hayan desarrollado en materia de movilidad que se hayan desarrollado como “obras mayores” o hayan necesitado algún tipo de remodelación, teóricamente tuvieron que haber sido planificadas, administradas, ejecutadas y supervisadas

por dicha oficina, dado que las “obras menores” están a cargo de la Oficina de Servicios Generales.

Es necesario indicar, que la OEPI es una oficina de ejecución y de asesoría dependiente directamente de la rectoría, es decir, a pesar de que trata temas que podríamos considerarse como competencias de la Vicerrectoría de Administración, dichas dependencias solo coordinan los procesos de ejecución, pero no hay ligamen jerárquico directo.

Vicerrectoría de Administración

La Vicerrectoría de Administración (VRA) es en términos generales, la dependencia administradora responsable del funcionamiento de toda la universidad en términos de: administración financiera, de personal, de suministros, de administración de las instalaciones, entre otras.

Son objetivos básicos de la Vicerrectoría de Administración ejecutar, por delegación del Rector, las políticas de administración dictadas por el Consejo Universitario con el fin de coadyuvar en el logro de los fines y objetivos generales de la Institución. (Consejo Universitario, 1977, p. 1)

Como lo menciona el Reglamento de la Vicerrectoría de Administración, la VRA es la encargada de la ejecución de las políticas que la rectoría le delegue, es decir, no necesariamente una política por contener elementos administrativos debería de ser ejecutada por dicha instancia, sino que ejecuta aquello que únicamente le ha sido encomendado.

Dirigir, supervisar y evaluar el sistema administrativo de la Universidad de Costa Rica, señalando las pautas para que la administración cumpla sus funciones en forma eficiente y ágil. b) Ejecutar los acuerdos del Consejo Universitario que tengan relación directa con las funciones de esta Vicerrectoría. (Consejo Universitario, 1974, p. 13)

Sin embargo, a pesar de que algunas políticas no sean expresamente delegadas por la rectoría en la VRA, si hay acuerdos que por delegación del CU necesariamente debe de participar dicha dependencia pues forma de alguna manera parte de sus competencias y Obligaciones.

Por otra parte, la VRA es la encargada de liderar las acciones necesarias para que las dependencias administrativas de la universidad funcionen de la forma más óptima posible.

Oficina de Servicios Generales

De igual forma, la Oficina de Servicios Generales (OSG) es una oficina universitaria que se encarga de varias áreas infraestructurales y el transporte, mediante sus diferentes secciones, entre las que se encuentran: Sección de Gestión y Coordinación Administrativa, Sección de Seguridad y Tránsito, Sección de Transportes, Sección de Gestión de Servicios Contratados y Sección de Mantenimiento y Construcción, entre otros.

Algunas de las funciones de la OSG, son las siguientes:

a) Planear, coordinar y supervisar los programas en el campo de los transportes, de la seguridad, de las comunicaciones y de los servicios que sean necesarios. b) Velar porque se cumplan las normas y políticas en el área de su competencia. c) Asesorar, en materia de su competencia, por los medios que se consideren más adecuados.

(Consejo Universitario, 1977, p. 4).

Como se menciona en los incisos anteriores, la OSG es una oficina que fiscaliza el cumplimiento de las normas y políticas que son parte de sus competencias y además, es la responsable de la planificación, la coordinación y la supervisión de los programas en materia de transportes, por lo que es un actor clave en la construcción de la agenda de movilidad en el campus universitario.

Ch) Coordinar sus actividades con otras dependencias de la Universidad en asuntos propios de su campo. D) Velar porque se mantenga actualizado el manual que regule la prestación de los servicios a su cargo (Consejo Universitario, 1977, p. 4).

Finalmente, la OSG tiene la obligación de coordinar sus acciones con las dependencias universitarias por su quehacer se vean interrumpidas o canceladas, en ese sentido es posible que la Oficina pueda tener mesas de dialogo con diferentes áreas de la universidad para obtener algún tipo de realimentación que le sea útil en sus actividades, por otra parte, es la encargada de promulgar los manuales de los servicios relacionados con el transporte, tanto motorizados como no motorizados: individuales o colectivos.

Unidad de Gestión Ambiental

La Unidad de Gestión Ambiental (UGA), es una dependencia de la Vicerrectoría de Administración que fue creada con el fin de articular los esfuerzos internos en materia ambiental y diseñar lo mecanismo para integrarlos sistemáticamente, desde la gestión administrativa. (Vicerrectoría de Administración, 2020)

En otras palabras, la UGA es la encargada de liderar la inclusión de los temas ambientales en las agendas de las gestiones administrativas, con la finalidad de que el tema deje de ser de “segundo orden” por un tema que se contemple siempre dentro de la dinámica administrativa de toda la universidad, además de lo anteriormente expuesto, son competencias propias los siguientes puntos:

- Liderar los procesos de la gestión ambiental en el desarrollo de las actividades sustantivas de la Universidad, así como las actividades de apoyo de la administración y la vida estudiantil, para que se realicen de manera sustentable.
- Organizar y promover un uso sustentable del espacio geográfico institucional, integrando el componente ambiental.

- Diagnosticar, evaluar y controlar los impactos al ambiente derivados del quehacer de la Institución.
- Velar por el cumplimiento de la normativa ambiental y promover la mejora de la calidad ambiental en la Universidad, para contribuir al bienestar de la comunidad universitaria y su entorno.
- Promover una cultura ambiental para la comunidad universitaria por medio de estrategias de comunicación. (Vicerrectoría de Administración, 2020)

Como se puede inferir de las funciones que realiza dicha Unidad, tiene una gran participación en materia de sostenibilidad ambiental, el control de los impactos al medio ambiente, la promoción de la cultura de protección ambiental y el adecuado uso del espacio geográfico universitario.

Dichas áreas, son sustantivas en el proceso de migrar desde una movilidad “carrocentrista” hacia una movilidad más amigable con el ambiente, por esta razón, dicha unidad teóricamente debería de participar en los procesos de construcción de la agenda de movilidad universitaria.

Vicerrectoría de Vida Estudiantil

En el reglamento de la Vicerrectoría de Vida Estudiantil, en su artículo primero hace un resumen somero de las principales funciones que ejerce dicha instancia, que sería:

La Vicerrectoría de Vida Estudiantil es la instancia que tiene como misión la promoción del desarrollo personal y social del estudiante desde una perspectiva integral, facilitando las condiciones existenciales y materiales, para contribuir al mejoramiento del educando como individuo, como universitario y como miembro solidario de la sociedad. Esta Vicerrectoría desarrolla sus funciones en los ámbitos de orientación estudiantil; becas y servicios complementarios; registro; administración

de la información estudiantil y conexas; bienestar y salud universitaria. (Consejo Universitario, 2001, p. 1)

Cuando se tiene en cuenta que la mayor población de la universidad son las y los estudiantes, podemos comprender que a la hora del surgimiento de las necesidades o problemáticas en materia de movilidad tiene una gran repercusión en dicho segmento de la comunidad universitaria.

Por lo anterior, no es de extrañar que dicha Vicerrectoría puede canalizar las necesidades de las y los estudiantes, servir de intermediario en el planteamiento del problema ante la instancia competente y participar en la construcción de la agenda de movilidad, con una visión integral como lo indica dicho artículo, con la finalidad de facilitar las condiciones materiales complementarias para un adecuado desarrollo del estudiantado.

Oficina de Bienestar y Salud

La Oficina de Bienestar y Salud (OBS), de acuerdo con el artículo 09 del Reglamento de la Vicerrectoría de Vida Estudiantil, le corresponden velar por el cumplimiento de las siguientes funciones:

Le corresponde integrar, coordinar, ejecutar y evaluar los diferentes programas y proyectos que procuran el mejoramiento de la calidad de vida de la población universitaria, mediante la promoción, la prevención y los servicios de salud, incluyendo, entre otras, las actividades culturales, artísticas, deportivas y recreativas. (Consejo Universitario, 2001, p. 2)

Uno de los aspectos esenciales de la movilidad, independientemente de lo que se considere como tal, es su impacto en la calidad de vida de las personas, si el concepto de movilidad lo vinculamos con el de sostenibilidad y salud integral, podemos ver que el concepto de movilidad sostenible empieza a ser más integral, pues evitaría generarle grandes

sobrecargas negativas al ambiente, mientras las personas se desplazan realizando algún tipo de actividad física que pueda prevenir algunas enfermedades.

Por tal motivo, y al analizar lo mencionado por el artículo anterior, se puede decir que la OBS debe de integrar el proceso de creación de la agenda de movilidad sostenible como una instancia esencial para comprender las necesidades estudiantiles en temas de la salud y como asesora del proceso de creación de la agenda, debido a que tiene el conocimiento técnico y científico relevante en el área de la salud.

De esta manera, al analizar las dos tablas de contenido anterior podemos inferir basándonos en el Estatuto Orgánico de la Universidad de Costa Rica y demás reglamentos que el diseño conceptual de la agenda institucional en materia de movilidad, debería de haber sido elaborado principalmente por el CU y la rectoría, en conjunto con los departamentos e instancias asesoras que pudieron haber coadyuvado o intervenido en las discusiones para la creación de dicha agenda, entre esas instancias y departamentos asesoras se destacan: la OSG, la OPLAU, la OBS y la UGA.

Es importante mencionar, que a pesar de que la OSG es una dependencia de la VRA y por tanto de la rectoría, es más probable que en la creación de dicha agenda haya participado la OSG que la VRA, ya que la primera por Estatuto Orgánico es un departamento o instancia asesora, mientras que la segunda solo puede participar por delegación de la rectoría o por atinencia de funciones por un acuerdo del CU, es decir, si la rectoría no invita a la VRA y un acuerdo del CU no respalda su participación en la construcción de la agenda de movilidad, esta no podría intervenir en el proceso.

Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales

Dicha instancia, se puede indicar que funge un papel de asesoría y como realizador de consulta a la comunidad universitaria, de algunos proyectos que se desarrollaron en materia de movilidad en el Campus Universitario.

Es por esta razón, que su estudio adquiere gran relevancia, sin embargo, es importante mencionar que dicha instancia es solo de asesoría y realiza dicha función únicamente en aquellos casos en los que la Vicerrectoría de Administración o alguna dependencia encargada de la movilidad en la UCR lo solicita.

De acuerdo con la información consultada, LANAMME es una entidad académica de investigación adscrita a la Escuela de Ingeniería Civil; es un Laboratorio Nacional especializado en la investigación aplicada, la docencia y la transferencia tecnológica en el campo de la protección de la infraestructura civil, vial y líneas vitales. (Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, 2020)

Busca la creación de conocimiento especializado y su transferencia, así como la prestación de servicios a la empresa privada, las instituciones autónomas, las instituciones académicas, los centros especializados y los gobiernos locales con procesos tecnológicos modernos y seguros que fortalezcan los procesos productivos y la competitividad en el campo de la ingeniería de infraestructura de transportes, sísmica, estructural, de materiales y geotécnica. . (Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, 2020, párr. 07)

En otras palabras, LANAMME es una entidad académica que investiga, imparte docencia, crea conocimiento en materia de construcción civil, y en ese sentido es importante rescatar su función en el área vial, por tanto, esta especialización en las mejores prácticas de desarrollo de los procesos constructivos y de vialidad, lo deberían de convertir en un actor relevante en la mejora de la movilidad sostenible en el Campus Universitario.

Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible

Al igual que en la anterior instancia, el Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenido (ProDus) es una entidad perteneciente a la Escuela de Ingeniería Civil que: “se concentra en el análisis y comprensión de la interacción entre asentamientos humanos y los sistemas naturales, por lo que se utiliza herramientas como: Sistemas de Información Geográfica (SIG), imágenes de satélite, análisis estadísticos y económicos, Sistema de Geoposicionamiento Global, cámaras de video, entre otros” (Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible, 2020, párr. 1)

Algunos de los objetivos de dicho Programa son:

- Investigación de medidas que aumenten la sostenibilidad de los sistemas urbanos, con uso más eficaz de los recursos naturales (suelo, energía, agua).
- Promover y desarrollar acciones que aumenten la sostenibilidad del proceso de desarrollo basadas en los resultados de la investigación dirigidos a mejorar la situación económica, social y ambiental de los ciudadanos.
- Recomendar procesos institucionales que promuevan una mayor sostenibilidad del desarrollo urbano.
- Plantear la importancia y los procesos más adecuados para fomentar la participación de los ciudadanos en el mejoramiento de los asentamientos humanos.
- Fortalecer las relaciones con instituciones con intereses similares dentro y fuera de Costa Rica en investigación, docente y de extensión.
- Divulgar por medio de conferencias, cursos y publicaciones los resultados de diferentes temáticas de investigación trabajadas. (Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible, 2020, párr. 4)

Se desprende de su lectura, que a diferencia de LANAMME, la investigación que realiza ProDus es una investigación basada en datos que no necesariamente son de mejora de estructuras civiles, entendiendo esto como datos de las ciencias naturales, sino que tienen la característica de ser más vinculados a las ciencias sociales y económicas.

En otras palabras, ambas instancias se complementan entre sí y con el apoyo de las mismas la asesoría que se le podría brindar a la administración en el desarrollo de las mejoras de movilidad sostenible, tanto dentro del Campus Universitario como en sus alrededores se vuelve de reviste de una esencial trascendencia.

Oficina de Divulgación e Información

La Oficina de Divulgación e Información (ODI), es un actor relevante ya que a través de la misma, los usuarios del transporte universitario, los operadores de los servicios y el público en general logran tener conocimiento de las acciones de mejora y buenas prácticas que se ejecutan a nivel de infraestructura, vialidad y movilidad que se llevan a cabo desde las oficinas administrativas y que impactan en la comunidad, el ambiente, la cultura y otras áreas que tienen relación con el accionar institucional.

Por tanto, dicha instancia es:

La Oficina Administrativa encargada de promocionar una imagen positiva y de liderazgo de la Universidad de Costa Rica. Asimismo, divulga dentro de la comunidad universitaria y en la sociedad costarricense, los aportes que la Universidad de Costa Rica hace al desarrollo nacional y regional; a través de las actividades de docencia, investigación y acción social. (Oficina de Divulgación e Información, s.f., párr. 1)

Para cumplir con su cometido, la ODI realiza numerosas tareas, entre ellas produce y gestiona información sobre las actividades universitarias, genera respuesta institucional en los medios de comunicación nacional, supervisa y lleva el control de

la publicidad institucional, atiende a la prensa nacional y ofrece asesoría en organización de actividades y protocolo. (Oficina de Divulgación e Información, s.f., párr. 2)

Como se indica anteriormente, la Oficina es estratégica en tanto que es responsable de la comunicación interna de la UCR como las relaciones públicas que se dan con actores nacionales y la prensa en general. Asimismo, dada la importancia que tiene la gestión de la movilidad sostenible, es evidente que la labor de difusión que esta oficina le ha dado al tema es bastante significativa.

Por otra parte, algunos de los principios que orientan el accionar de dicha oficina se encuentran:

- La contribución a la construcción de una imagen positiva de la Universidad de Costa Rica y de la universidad pública general.
- La difusión de información que permita el desarrollo del país y el mejoramiento de la calidad de vida de las y los ciudadanos.
- La transmisión de los conocimientos y la transferencia de tecnología.
- La exposición de la diversidad de criterios sobre temas universitarios y de interés nacional. (Oficina de Divulgación e Información, s.f., párr. 2)

Finalmente, como lo establecen sus principios, el marco de acción de la ODI trasciende los límites básicos de informar, sino que también busca transmitir conocimientos y tecnologías a la sociedad en general en procura de la creación de mayor bienestar para los ciudadanos del país, desde una perspectiva amplia de criterios que le permiten al receptor de estas informaciones darse una idea más amplia o integral de temas complejos.

Actores cantonales participantes en la gestión de la movilidad

En esta sección, se detallarán los actores cantonales que participan en la construcción de la agenda de movilidad de esta unidad territorial, es importante indicar que dicha agenda debe de tener un impacto en el campus universitario y que únicamente se trabajaran los actores institucionales que tengan alguna relación con la agenda. A continuación, se exponen algunos actores y sus instancias más relevantes que participan en la gestión de la movilidad, desde una perspectiva estrictamente normativa y legal:

Municipalidad de Montes de Oca

De acuerdo con el Código Municipal en sus incisos del 01 al 03, indican que las funciones de las municipalidades son las siguientes:

- a) Artículo 1°.-El municipio está constituido por el conjunto de personas vecinas residentes en un mismo cantón, que promueven y administran sus propios intereses, por medio del gobierno municipal.
- b) Artículo 2. - La municipalidad es una persona jurídica estatal, con patrimonio propio y personalidad, y capacidad jurídica plenas para ejecutar todo tipo de actos y contratos necesarios para cumplir sus fines. (Asamblea Legislativa, 1998, párr. 1 y 2)

Como se indica en el texto anterior, el municipio es el grupo de vecinos que habitan un espacio geográfico específico, que administran, promueven y guían sus intereses territoriales ante la corporación municipal o municipalidades, que es la institución responsable del cumplimiento de los intereses de los habitantes de ese territorio, por medio de la prestación de bienes y servicios públicos, como lo establece el artículo 03, el cual indica:

- c) Artículo 3. - La jurisdicción territorial de la municipalidad es el cantón respectivo [...] El gobierno y la administración de los intereses y servicios cantonales estarán a cargo del gobierno municipal. La municipalidad podrá ejercer las competencias

municipales e invertir fondos públicos [...] para la construcción de obras públicas de beneficio común, de conformidad con los convenios que al efecto suscriba. (Asamblea Legislativa, 1998. párr. 3)

La municipalidad juega un rol especial en la gestión y cumplimiento de los intereses de los munícipes del cantón, por medio de la administración de recursos económicos y servicios, algunos de esos servicios tienen que ver con temas de la movilidad, como los que se les transfieren a través de la Ley N° 1851: Ley de Caminos Públicos de 1955.

Concejo Municipal

El Concejo Municipal es un cuerpo de colegiado deliberativo, que se compone por un determinado número de regidores (propietarios y suplentes) dependiendo del tamaño poblacional del cantón, además en dicho cuerpo participará el alcalde municipal y su respectivo suplente, estos dos únicamente tendrán derecho al uso de la palabra. (Asamblea Legislativa, 1998)

Unas de las principales atribuciones que posee este cuerpo deliberativo y que tiene una gran importancia para la presente investigación, se pueden encontrar en los siguientes incisos del artículo del Código Municipal, los cuales mencionan que:

- a) Fijar la política y las prioridades de desarrollo del municipio, conforme al programa de gobierno inscrito por el alcalde municipal para el período por el cual fue elegido y mediante la participación de los vecinos.
- b) Organizar, mediante reglamento, la prestación de los servicios municipales.
- c) Celebrar convenios, comprometer los fondos o bienes y autorizar los egresos de la municipalidad, excepto los gastos fijos y la adquisición de bienes y servicios que estén bajo la competencia del alcalde municipal. (Asamblea Legislativa, 1998, párr. 20)

Como se puede apreciar, el Concejo Municipal realiza funciones similares a las que realiza el Consejo Universitario, la más destacable es fijar las políticas municipales, que como pudimos apreciar al inicio de la presente reseña, se encuentra la “Declaratoria del Cantón de Montes de Oca como el primer cantón Bici-amigable”, es decir, en otras oportunidades dicho Concejo Municipal ha establecido políticas de movilidad que tiene algún impacto en el campus universitario.

En el caso de que la Municipalidad de Montes de Oca, quisiera coordinar sus esfuerzos con las demás instituciones del cantón o del Estado, tanto públicas como privadas tendrán que pasar por la aprobación del Concejo Municipal.

Es importante mencionar, que a pesar de que no se ha encontrado hasta la fecha un documento donde se celebre un convenio entre la UCR y la Municipalidad de Montes de Oca, si existe la posibilidad de que eventualmente se pueda realizar uno en temas de movilidad urbana.

Otras funciones relevantes de este órgano colegiado de las municipalidades, se encuentran en los siguientes incisos del mismo artículo anteriormente señalado:

- l) Aprobar el Plan de Desarrollo Municipal y el Plan Anual Operativo que elabore la persona titular de la alcaldía, con base en su programa de gobierno e incorporando en él la diversidad de necesidades e intereses de la población.
- p) Dictar las medidas de ordenamiento urbano. (Asamblea Legislativa, 1998, para. 22)

En los dos incisos anteriores, se puede notar que dentro de las competencias de este órgano colegiado, existe un fuerte componente de ordenamiento territorial, disposiciones de uso de suelo y direccionamiento del desarrollo cantonal, por lo que una de las áreas fundamentales de lo mencionado es el control del espacio público destinado a la movilidad

de las personas, analizar lo actuado por este órgano municipal es muy importante para el desarrollo de la investigación.

Alcaldía

La alcaldía es el máximo órgano ejecutivo de la municipalidad de un cantón, a su cargo se encuentran todas las dependencias ejecutivas y de prestación de servicios de la Municipalidad, exceptuando la Auditoría y la Secretaría del Concejo Municipal que se encuentran bajo la tutela del órgano deliberativo, de acuerdo con el artículo 17 del Código Municipal son obligaciones de la alcaldía municipal las siguientes funciones:

- a) Ejercer las funciones inherentes a la condición de administrador general y jefe de las dependencias municipales, vigilando la organización, el funcionamiento, la coordinación y el fiel cumplimiento de los acuerdos municipales, las leyes y los reglamentos en general.
- i) Presentar los proyectos de presupuesto, ordinario y extraordinario, de la municipalidad, en forma coherente con el Plan de desarrollo municipal, ante el Concejo Municipal para su discusión y aprobación.
- l) Vigilar el desarrollo correcto de la política adoptada por la municipalidad, el logro de los fines propuestos en su programa de gobierno y la correcta ejecución de los presupuestos municipales. (Asamblea Legislativa, 1998, párr. 28-39)

De esta manera, una de las principales atribuciones que posee la persona que ejerce la alcaldía municipal, es la presentación de un programa político que durante su mandato desee realizar y que una vez presentado ante el Concejo Municipal se convierte en la guía para el desarrollo del Plan de Desarrollo Municipal y el Plan de Anual Operativo.

En otras palabras, las políticas del municipio son fijadas por el Concejo Municipal en adición o replanteamiento de algunos detalles, pero las políticas que apruebe dicho Concejo

no podrán ir en contra de lo presentado por quien ejerza la alcaldía; por tanto, dichas políticas de la alcaldía se convierten en la base del quehacer organizacional, por tanto, es conveniente conocer el contenido de dichas políticas en el área de movilidad, especialmente de aquellas que puedan llegar a tener un impacto en la sede Rodrigo Facio Brenes.

En última instancia, el éxito o el fracaso de dichas políticas dependerá de la capacidad organizadora, de gestión y de calidad administrativa que la alcaldía posea, especialmente para aquellos casos en los que no se cuente con el apoyo de las y los regidores propietarios que son los que pueden entorpecer la realización de una política por falta de apoyo en la aprobación del contenido presupuestario de las diversas acciones que pueda conllevar la realización de la política.

Capítulo V

Análisis de Información

El presente apartado, cuenta con dos fases principales, en la primera se intentará brindar una perspectiva de las interpretaciones de movilidad que poseen los actores cantonales e institucionales más relevantes o destacables, identificados en cada una de las entrevistas realizadas a las personas informantes claves, a nivel individual y colectivo, en esta última fase se enfocará principalmente en dilucidar aquellos aspectos conceptuales en los que se tiene algún grado de acuerdo o desacuerdo y finalmente se determinarán los riesgos y beneficios de las diferentes interpretaciones que se tendrán sobre el concepto en investigación para la UCR.

Por tanto, según lo mencionado anteriormente, en esta sección se hace un análisis de las interpretaciones de movilidad más relevantes, así como de los elementos interpretativos de las entrevistas y de los disímiles documentos de las diferentes unidades, identificados en el período que abarca este estudio, asimismo se observarán los elementos de acuerdo y desacuerdo más destacables de las interpretaciones aportadas por cada instancia.

Ahora bien, antes de iniciar el desarrollo del texto es necesario hacer una serie de aclaraciones que serán vitales a la hora de la interpretación y lectura de todo el capítulo de análisis, para que haya una mayor claridad y la persona lectora no pueda llegar a confundirse con los eventuales nombres los que se hace referencia a los que se les asigne para el análisis.

De esta manera, el primer concepto es el de *elemento variable* este concepto hará referencia a aquellos aspectos que se encuentran en los textos o entrevistas que se consideran piezas clave del concepto de movilidad para estas tesis; al ser expuesto por actores individuales tienden a variar dependiendo del texto o la entrevista que se encuentre en análisis. Estos elementos variables pueden ser de acuerdo o de desacuerdo dependiendo de

si hay un consenso o no, entre los textos o las personas entrevistadas con relación al elemento variable.

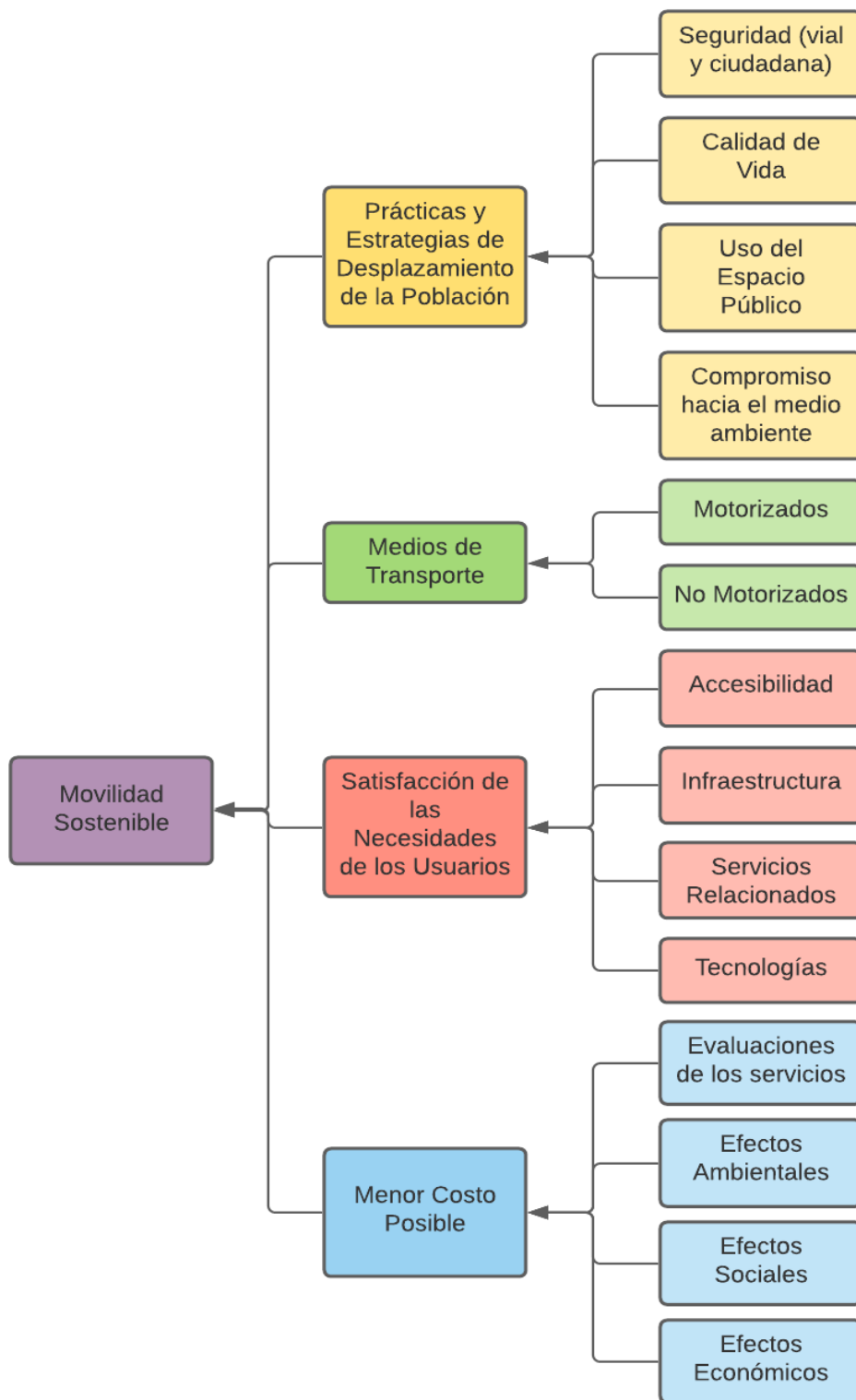
Asimismo, se encuentra el concepto de componente teórico, que hace referencia a aquellos elementos que poseen los conceptos teóricos de investigación y que han sido desarrollados y derivados a partir de la operacionalización conceptual. Cabe destacar, que cuando se mencione la palabra concepto, se estará haciendo referencia al concepto de investigación.

Por tanto, para que al lector le sea más sencillo poder comprender los elementos variables encontradas, su relación con los componentes teóricos y los conceptos teóricos de investigación y generar comparaciones entre las posiciones de cada uno de los actores institucionales o cantonales, se presentarán los datos de manera gráfica para que se noten las convergencias y divergencias, lo que ayudará en la definición de los riesgos y beneficios.

A continuación, se presentarán una serie de figuras que buscan aclarar los componentes de los conceptos teóricos de investigación, para definir las interpretaciones del concepto de movilidad sostenible y gestión de la movilidad sostenible que poseen los actores cantonales e institucionales, dichas figuras son las siguientes.

Figura 6

Componentes del concepto de movilidad sostenible



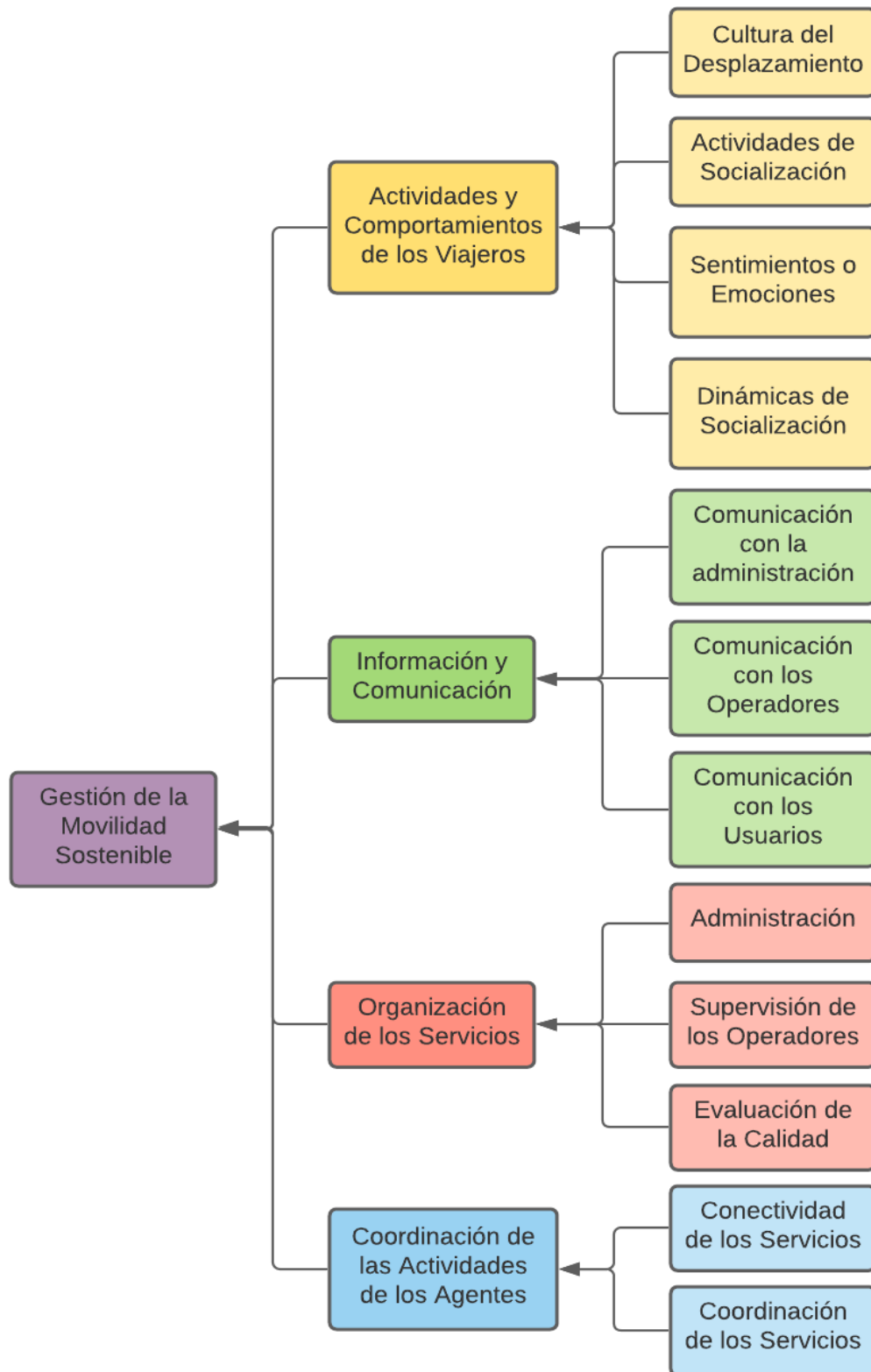
Para el proceso investigativo, es importante que la persona lectora comprenda los componentes que forman parte de los conceptos de movilidad sostenible y gestión de la movilidad sostenible de acuerdo con la definición operativa realizada sobre estos conceptos.

De esta manera, el concepto de movilidad sostenible se operacionalizó por medio de cuatro componentes: prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, medios de transporte, satisfacción de las necesidades de los usuarios y menor costo posible, cada una de ellas tienen elementos más específicos que ayudara a determinar si una variable mencionada por un actor o ubicada a un texto corresponde o no corresponde al componente.

A continuación, se presentará la figura 7, que contendrá los componentes del concepto de gestión de la movilidad sostenible, de la misma manera que la figura anterior, busca que a la persona lectora le sea más sencillo poder comprender la desagregación conceptual que se ha realizado a fin de poder categorizar y analizar correctamente la información aportada por las entrevistas semiestructuradas y por los documentos de las organizaciones, por tanto:

Figura 7

Componentes del Concepto de Gestión de la Movilidad Sostenible



Al igual que el concepto de movilidad sostenible, la gestión de la movilidad sostenible se divide en cuatro componentes: actividades y comportamientos de los viajeros, información y comunicación, organización de los servicios y coordinación de las actividades de los agentes, cada uno de ellos está compuesto por elementos que permiten determinar si una determinada variable se corresponde a nivel conceptual con la teoría definida por esta tesis.

Finalmente, es importante hacer la salvedad temporal de que algunas de las personas que ostentaron algún puesto en las instancias bajo investigación, ya no ocupan el cargo a pesar de que el texto lo haga parecer de esta manera, ya que el espacio temporal definido para la realización de la presente investigación va del 2014 al 2018 y para la actualidad han ocurrido alguna variación en dichos puestos debido a los cambios de administración que se han dado.

I. Interpretaciones de Movilidad de los Actores Institucionales y Cantonales

Seguidamente, se presentarán las interpretaciones de movilidad de los actores institucionales y cantonales, por tanto, la primera entrevista realizada fue aplicada a la Dra. Sedalí Solís Agüero, directora de la Oficina de Bienestar y Salud, quien define la movilidad sostenible como:

Me parece que está muy relacionado al poder movilizarnos por medios que generen menos contaminación. En la medida de lo posible, ojalá que a nivel de la universidad, se continúen con lo que se ha ido trabajando en los últimos años, en términos de: promover por ejemplo: el uso de bicicleta (que se ha hecho algún trabajo en relación a eso), en promover el uso de vehículos que sean eléctricos -idealmente- o bien híbridos, en promover -ojalá- que las personas se movilen, en la medida de lo

posible haciendo más ejercicio, dándole énfasis el tema de las bicicletas, pero caminar también es una muy buena opción. (S. Solís, entrevista virtual, 28 de setiembre, 2020)

En la definición desarrollada por Solís, se muestra la importancia de los desplazamientos, este es un elemento variable en el que de los doce informantes coinciden; siendo un elemento variable de acuerdo, que formado parte del concepto de tesis de movilidad sostenible.

Sin embargo, la definición de la Dra. Solís va un poco más allá, ya que no solamente se trata del desplazamiento, sino del desplazamiento por medios alternativos, en este elemento variable, de los doce informantes, ocho muestran estar de acuerdo con ese elemento variable, los únicos que no hacen referencia al tema son: José Francisco Aguilar, miembro del Consejo Universitario, Kevin Cotter, director de la OEPI, Jordán Vargas, presidente de la FEUCR y el señor Daniel Rojas Madrigal, miembro del Concejo Municipal de Montes de Oca.

A nivel conceptual de la investigación, se puede encontrar coincidencias en la respuesta de la Dra. Solís, en el sentido de que toma en cuenta los elementos variables de la contaminación, la práctica del ejercicio, la promoción del uso de algunos medios de transporte y además contempla un par de medios de transporte no motorizados: caminar y el uso de la bicicleta y uno motorizado: vehículos eléctricos o híbridos, estos elementos variables se encuentran recogidos en la definición operativa de la movilidad sostenible, específicamente en el componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población y en el componente de medios de transporte, según corresponde.

En dicha entrevista se destacó la relevancia de la “salud integral” como un aspecto importante para la informante, que debería de contemplarse en el desarrollo de las políticas de movilidad en el campus universitario:

“Entiendo, que también hay un proyecto para comunicar fincas, eso permitiría también, un mayor grado de seguridad a la hora de movilizarse, ahí también, estoy tomando en cuenta los criterios de salud integral” (S. Solís, entrevista virtual, 28 de setiembre, 2020)

De esta manera, se destaca en la respuesta de Solís, el elemento variable de la salud integral, que fue solamente retomada por Jonathan Agüero, coordinador de ProDUS y por Jordán Vargas, ex presidente de la FEUCR, lo que le vuelve un elemento variable diferenciador de las tres intervenciones de los entrevistados y no encontrándose presente en nueve entrevistas.

De la anterior cita, también se destaca el hecho de que el “proyecto para comunicar fincas... permite mayor seguridad”, siendo estos elementos variables de la definición de movilidad sostenible de esta investigación, en cuanto facilitan la movilidad dentro del campus universitario, entrando en el componente de: prácticas y estrategias de desplazamiento.

Además, se menciona el tema de la seguridad como un elemento variable que desde la óptica de la Dra. Solís, tiene una importante consideración y no solamente para ella, ya que de las doce personas entrevistadas ocho mencionaron a la seguridad como un elemento variable a considerar, tan solo no lo mencionaron Jordán Vargas, Kevin Cotter y los actores cantonales entrevistados: Fernando Trejos, alcalde de Montes de Oca y el regidor Daniel Rojas.

Es necesario hacer la acotación, de que no queda realmente claro a lo que las y los actores institucionales definen como seguridad, ya que se podría tratar de seguridad vial o de seguridad como la acción de cometer alguna actuación contraria a la ley o reglamentos.

Como se mencionó anteriormente, la Dra. Solís, vinculó en su respuesta relacionado con la gestión de la movilidad con criterios de salud integral, sin embargo, no fue lo suficientemente

detallada para indicar cuáles eran dichos criterios ni cómo se vinculaban con el concepto o la gestión de la movilidad sostenible, no obstante, al tomar en cuenta su respuesta relacionada a la movilidad sostenible, se podría deducir que:

Promover por ejemplo: el uso de bicicleta (que se ha hecho algún trabajo en relación a eso), en promover el uso de vehículos que sean eléctricos -idealmente- o bien híbridos, en promover -ojala- que las personas se movilizen, en la medida de lo posible haciendo más ejercicio, dándole énfasis el tema de las bicicletas, pero caminar también es una muy buena opción (S. Solís, entrevista virtual, 28 de setiembre, 2020)

La promoción de las actividades que generan desplazamientos de personas por medio del uso de las propias fuerzas de las personas, no solo serían sostenibles desde su óptica, sino que también serían saludables, siguiendo los parámetros de la salud integral que menciona en su respuesta posterior, como parte de la vinculación de la Oficina de Bienestar y Salud.

Asimismo, en dicha entrevista se menciona al uso de la bicicleta, que es un elemento variable de acuerdo entre las y los interpelados a nivel institucional, ya que de las doce entrevistas, solamente los dos actores cantonales entrevistados no coinciden en el uso de la bicicleta, es decir: Fernando Trejos, alcalde de Montes de Oca y Daniel Rojas, regidor municipal.

Por otra parte, en el caso del elemento variable de los vehículos híbridos, no hay un consenso ya que solo la Dra. Solís y el Dr. Carlos Araya, Vicerrector de Administración los contemplaron. Sin embargo, el elemento variable de los vehículos eléctricos es un aspecto en el que hay parcialmente un consenso, ya que de las doce entrevistas seis lo toman en cuenta, quienes no lo mencionan son: Dr. Henning Jensen, Rector, Jeffrey Dimarco, director de la Oficina de Servicios Generales, José Francisco Aguilar, del Consejo Universitario y Kevin Cotter de la Oficina Ejecutora de Planes de Inversión.

De igual forma, la mención a que el desplazamiento también debe de apuntar al ejercicio, es un elemento variable en el que no hay muchas coincidencias, ya que de los doce entrevistados solamente cuatro lo toman en consideración, entre ellos: Dra. Solís, Jonathan Agüero, Jeffry Dimarco y Jordán Vargas, sin embargo, existe gran coincidencia en el elemento variable de “caminar”, ya que solamente no es mencionado por el regidor Daniel Rojas Madrigal.

Otro elemento variable, que se vincula con el concepto de movilidad sostenible son aquellos que tiene que ver con el proyecto de “Circuitos Biosaludables”, desarrollados en conjunto con la Oficina de Servicios Generales y que se han instalado en todo el campus universitario, permitiendo a la comunidad universitaria en general, realizar algún tipo de ejercicio, pero además evitando acciones como:

Se crearon los Circuitos Biosaludables para que la gente pudiera apropiarse de esos espacios que antes eran usados para otro tipo de cosas como: consumir drogas, se daban asaltos; en esas zonas, los Circuitos [Biosaludables] permitían que las personas no solo pudieran hacer algún tipo de actividad recreativa o deportiva sino de apropiarse del espacio. (S. Solís, entrevista virtual, 28 de setiembre, 2020)

Es menester en este apartado hacer hincapié, en el hecho de que la Dra. Solís va más allá del desplazamiento como tal e involucra elementos no relacionados con el desplazamiento, como lo es en este caso los Circuitos Biosaludables, que son componentes urbanos que permiten la recreación y el ejercicio físico, vinculado a los parámetros de salud integral con el desplazamiento y los elementos urbanos en un todo, lo que permite la apropiación del espacio, hacer los sitios más seguros y reducir el consumo de sustancia nocivas para la salud de las personas, es decir, es un equilibrio positivo para el

desplazamiento, la salud y el ejercicio físico de la comunidad universitaria que es la principal beneficiaria.

El elemento variable de los Circuitos Biosaludables, tiene un vínculo con la movilidad sostenible definido para esta investigación, específicamente en el componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, ya que se convierte en un elemento variable asociado a la calidad de vida y a la recuperación de espacio seguros para los transeúntes.

Así, el elemento variable de los Circuitos Biosaludables, que es un complemento indirecto del desplazamiento pero un componente urbano al fin de infraestructura, en la que los diversos informantes no tienen un consenso o acuerdo, es decir, es un elemento variable de infraestructura diferenciador, ya que de las doce entrevistas realizadas solo tres personas los contemplan: la Dra. Solís, directora de la Oficina de Bienestar y Salud, el Dr. Araya, Vicerrector de Administración y Dimarco, director de la Oficina de Servicios Generales.

De este modo, el elemento variable de los Circuitos Biosaludables formaría parte del concepto teórico de movilidad sostenible definido por esta investigación, por medio del componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, en el sentido de que se vincula con el uso que se puede hacer del espacio público y que complementa la movilidad sostenible y las dinámicas sociales y de servicios relacionados al transporte.

Además, un elemento variable que se menciona someramente es el de los vehículos de emergencia, la Dra. Solís lo menciona relacionándolo con los espacios de parqueos de las ambulancias, esta visión es limitada, en el tanto que no toma en cuenta otros vehículos de emergencia; no menciona cómo debería de ser la movilidad para estos vehículos a lo interno o externo del campus universitario.

Hay una participación activa de la Unidad de Salud Ocupacional Ambiental en temas por ejemplo: recientemente todo el tema de parqueos en la institución, de los que estaban en finca 2, de movilidad en el parqueo de una ambulancia y otro tipo de situaciones [que] siempre está ahí integrado la OBS mediante la participación de la jefatura de la Unidad de Salud Ocupacional Ambiental. (S. Solís, entrevista virtual, 28 de setiembre, 2020)

Este es un tema bastante delicado, para toda la comunidad universitaria ya que una posible desatención podría provocar grandes consecuencias y ocasionando una situación de vulnerabilidad para toda la población de la institución, pero que al no ahondar mucho en ese tema, podría indicar que no ha sido necesariamente un tema que se haya puesto a discusión, es decir, no es un tema prioritario de la agenda o que se haya omitido involucrar en ella la destacada participación de los representantes designados por la Oficina de Bienestar y Salud.

Igualmente, el elemento variable de los vehículos de emergencia solo es recogido en dos de las doce entrevistas realizadas, siendo la Dra. Sedalí Solís una de ellas y la Bach. Emilia Martén, coordinadora de la Unidad de Gestión Ambiental; de la misma manera, el elemento variable de los parqueos o estacionamientos es tomado en cuenta en siete de las doce entrevistas aplicadas, solamente no es mencionado en las entrevistas de: Emilia Martén, Jonathan Agüero, Jordán Vargas, a nivel interno y a nivel externo, no lo menciona ninguno de los entrevistados, es decir: Fernando Trejos, alcalde municipal y el regidor Daniel Rojas.

De esta manera, contemplar los vehículos de emergencia es un elemento variable que se vincula a nivel teórico de la tesis con la movilidad sostenible por el componente de medios de transporte, ya que representa la accesibilidad de la prestación de un servicio de transporte indispensable para la colectividad especialmente al tratarse emergencias de distintas naturalezas, en este caso el de los vehículos de emergencia en la Ciudad Universitaria.

En definitiva, la Dra. Solís indica la manera en la que se ha gestionado la movilidad en el campus universitario y cómo ha participado la Oficina de Bienestar y Salud en ese proceso:

Algunas de las mejoras que se dieron en los últimos años, tuvieron origen en un equipo de trabajo que se conformó, que lo conformó en aquel entonces don Oscar Molina que era el Director de la Oficina de Servicios Generales, porque él se dio cuenta que había iniciativas diversas en instancias distintas, llámese: LANAMME, OBS, UGA, entre otras. (S. Solís, entrevista virtual, 28 de setiembre, 2020)

La conformación de ese equipo de trabajo representa la “agregación de iniciativas”, siendo este último, un elemento dirigido a la construcción de una agenda de movilidad sostenible definida, este elemento variable es vinculante del concepto de investigación de: gestión de la movilidad sostenible, específicamente en el componente de coordinación de las actividades de los agentes, ya que vincula diferentes propuestas de variados agentes universitarios.

Como se indica en la cita anterior, en algún momento en el período en que la dirección de la Oficina de Servicios Generales recaía en Óscar Molina, se conforma un grupo con diversos representantes de instancias universitarias que tenían algunas ideas o iniciativas aisladas en materia de movilidad, y en un esfuerzo de dicha dirección, se intentó crear un Plan de Movilidad Activa de la Universidad de Costa Rica, no obstante:

Aparentemente en algún momento, básicamente cuando don Óscar Molina deja de ser director de la OSG, como que este equipo continúa algún tiempo pero después ya se desintegra ese trabajo y algunas situaciones aún por mejorar, importantes, e incluso estos Circuitos Biosaludables de alguna manera hay que darles mantenimiento. (S. Solís, entrevista virtual, 28 de setiembre, 2020)

Sin embargo, dicho esfuerzo realizado no fue sostenido en el tiempo por la siguiente dirección de la Oficina de Servicios Generales, al punto que el grupo se desintegra y las acciones realizadas en materia de movilidad dejan de tener continuidad y seguimiento; esta situación es mencionada con contundencia por la Dra. Solís quien refleja incluso algunos problemas de gestión, específicamente aquellos que pudieran derivarse por la falta de mantenimiento a los equipos urbanos instalados en el campus universitario.

Por otra parte, la entrevista realizada al arquitecto Kevin Cotter Murillo, director de la Oficina Ejecutora de Programas de Inversión, arrojó importantes detalles en cuanto a la gestión de la movilidad sostenible en el campus de la Universidad de Costa Rica, más allá de los elementos variables que componen el concepto de movilidad sostenible, como lo son: guías de acción generales, sin embargo, considera a la movilidad sostenible como: “Usar medios que tengan un impacto reducido en el ambiente, los medios de transporte que reduzcan impactos, en este momento, no se me ocurre nada más allá que la persona que se moviliza y el transporte”. (K. Cotter, entrevista virtual, 30 de setiembre, 2020)

La definición esbozada por el Arq. Cotter, no es muy clara en determinar a lo que se refiere con “impactos”, pero debido a que inicialmente menciona al ambiente, se presume que se refiere a la realización de desplazamientos amigables con el ambiente, en ese sentido, este elemento variable es abordado no solamente en dicha entrevista, sino que además, es retomada en otras siete entrevistas de las doce realizadas, no siendo mencionada en la entrevista de Jeffry Dimarco, José Francisco Aguilar, como actores institucionales y como actores cantonales, no es tomado en cuenta en la entrevista del señor regidor Daniel Rojas.

Se rescata de la definición aportada por Cotter, elementos variables vinculantes con el concepto de movilidad sostenible para el análisis en esta investigación, por medio del componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población: el compromiso

hacia el medio ambiente, asimismo, se vincula el componente de medios de transporte, ya que el actor institucional menciona una gran diversidad de medios de transporte.

Al mismo tiempo, la impresión que posee dicho funcionario con relación a la gestión de la movilidad sostenible, fue la siguiente:

Yo sé que por parte de la Administración hubo algunos esfuerzos por lograr algo así, aunque yo no considero que haya estado bien estructurado, no creo que la movilidad haya sido uno de los ejes de la ampliación [del campus universitario] de la infraestructura física de la universidad. (K. Cotter, entrevista virtual, 30 de setiembre, 2020)

De acuerdo con lo anterior, el Arq. Cotter es claro al mencionar que la movilidad sostenible no fue necesariamente un eje central en el proceso de expansión del campus universitario, esto se debe en parte a que hubo muchos actores implicados en la ampliación de las infraestructuras universitarias y debido a que el dinero con el que contaba la universidad, era para el desarrollo de edificaciones para las diferentes facultades y escuelas, y no necesariamente para el desarrollo de la movilidad sostenible relacionada con la expansión del campus universitario. (K. Cotter, entrevista virtual, 30 de setiembre, 2020)

La situación expuesta por el director de la Oficina Ejecutora de Programas de Inversión, se puede comprobar además por medio del informe DFOE-SOC-IF-00010-2020 de la Contraloría General de la República, en el que se menciona que:

En ese sentido se determinó que la comunicación de dichas prioridades [infraestructura], por parte de la Rectoría a la OEPI, no se realizan de manera estructurada en un plan específico, sino que se efectúa mediante oficios que no se encuentran vinculados. Además, dichos comunicados se remiten una vez transcurrida

la fase de formulación de los planes anuales operativos de los periodos en los cuales se ejecutaron los proyectos. (Contraloría General de la República, 2020, p. 11)

Así, la falta de planificación de las necesidades constructivas en materia de movilidad en la Universidad de Costa Rica es un elemento variable que concuerda con la definición de esta investigación relacionada con el concepto de gestión de la movilidad sostenible, específicamente por el componente de coordinación de las actividades de los agentes; ya que la coordinación del desarrollo de infraestructura de movilidad es un elemento relacionado con la prestación de servicios de movilidad para la comunidad universitaria.

También, la infraestructura es un elemento variable en la gestión de la movilidad, siendo uno de los elementos variables que se toman en cuenta en seis de las doce entrevistas realizadas, asimismo, es tomado en cuenta en las entrevistas de: Cotter, Vargas, Dimarco y en la entrevista de Ana Luisa Elizondo, coordinadora del Programa de Infraestructura y Transportes del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, como actores institucionales, además, es mencionado por los actores cantonales: Trejos y Rojas.

Una de las preocupaciones centrales de la OEPI, bajo la dirección de Kevin Cotter, era la creación de un instrumento que generara mayor conjunción de las acciones de infraestructura desarrolladas en el campus universitario, dicha preocupación se recoge en la siguiente cita:

Por eso es que tanto en la Rectoría como en el Consejo Universitario, nosotros defendemos la idea de que lo que necesitábamos era un Plan de Ordenamiento, es decir: si usted quiere hacer algo, lo puede hacer acá y no puede tener un mayor tamaño que éste. Digamos: que ordene, pero no necesariamente como Plan Maestro que diga que aquí va a ir el nuevo edificio de Ciencias Económicas, sino que ordene los espacios y diga: “bueno, si quiere un edificio de Ciencias Económicas, se podría hacer

acá, esa es la diferencia entre un Plan de Ordenamiento Urbano y un Plan Maestro.

(K. Cotter, entrevista virtual, 30 de setiembre, 2020)

Como emana de la anterior cita, el Arq. Cotter ha intentado dentro de sus posibilidades y competencias, mostrarle a las autoridades universitarias, la importancia de la realización de un Plan de Ordenamiento Universitario, con la finalidad de que se mapeen los espacios en los que se puede construir alguna infraestructura, incluida la de movilidad, sin embargo, es importante decir, que dicha necesidad ha sido tomada en cuenta relativamente tarde y se ha topado con la dificultad de enfrentar otras formas de abordar dicho problema desde otras disciplinas, como es el caso del Plan Maestro desde una perspectiva de ingeniería civil.

Es importante señalar, que si bien es cierto este Plan de Ordenamiento Universitario es una base para la planificación del uso del espacio, tal como lo menciona el Arquitecto Cotter no es un plan de determinación de prioridades de infraestructura, lo que en definitiva facilita continuar con la indefinición de la preeminencia de algunos proyectos de acuerdo con los intereses o compromisos que se asumen a nivel político dentro de la universidad.

La planificación del uso del espacio, es un elemento variable que se debe contemplar dentro de la gestión de la movilidad sostenible, específicamente en el componente de organización de los servicios que prestan los agentes, ya que este elemento detalla las prioridades, los objetivos, las metas y las responsabilidades en el proceso de creación de infraestructura dentro de la Universidad de Costa Rica, que de no tenerse claro generaría algunos riesgos.

Sin embargo, la cuestión del Plan de Ordenamiento Universitario fue mencionado en cinco de las doce entrevistas aplicadas, no siendo mencionado por: Martén, Aguilar,

Elizondo, Solís, Vargas, a nivel interno y a nivel externo, no lo mencionan los señores Trejos y Rojas.

No obstante, la necesidad de determinar el uso del terreno disponible es tomado en cuenta en seis de las mismas doce entrevistas, no siendo mencionado por: Araya, Martín, Solís y Vargas, como actores institucionales y no es tomado en cuenta por Trejos y Rojas, como actores cantonales; lo que refleja que para algunas instancias es un tema bastante prioritario.

En cuanto a la integración de las iniciativas de movilidad, el Arq. Cotter se refirió a dicha cuestión en los siguientes términos:

Empezó algo aislado como un proyecto de la Oficina de Servicios Generales, como usted mencionó antes, cuando Óscar Molina era el director de la OSG, en el primer periodo de Henning, lo asumieron ellos y lo vieron como algo sólo de Servicio Generales. (K. Cotter, entrevista virtual, 30 de setiembre, 2020)

Sin embargo, dicha perspectiva ha cambiado en la segunda administración de Henning Jensen, y el Arq. Cotter lo manifiesta de la siguiente forma:

Ahora, cuando cambiaron a Jeffrey Dimarco y la Oficina de Servicios Generales se incorporó al Plan de Ordenamiento Territorial, entonces, se convirtió en una idea más compartida entre las partes, pero digamos, yo sigo pensando que: “en la parte de movilidad el actor principal sigue siendo Servicios Generales. (K. Cotter, entrevista virtual, 30 de setiembre, 2020)

Al revisar y contrastar estas opiniones con relación a lo mencionado anteriormente por la Dra. Solís, se puede explicar debido a que en la dirección de la OSG del señor Óscar Molina, se creó un grupo de representantes de diferentes dependencias universitarias que

tenían algunas ideas relacionadas con la movilidad sostenible, sin embargo, en dicho grupo no se incluyó a la OEPI.

Sin embargo, con la aprobación de la administración para el desarrollo de un Plan de Ordenamiento Universitario, en el que se incluía a la OSG y a la OEPI, es aquí donde la perspectiva de la dirección de la OEPI se revierte indicando que ha habido “una idea más compartida entre las partes”, sin que esto sea necesariamente la realidad, porque como ya vimos, los esfuerzos de integración no perduran en el tiempo, debido entre otras cosas a los cambios de las administraciones de las dependencias encargadas directamente de la gestión de la movilidad sostenible en la Universidad de Costa Rica.

De igual forma, que en la entrevista en la que la Dra. Solís se refería a las coordinaciones de los procesos constructivos de movilidad sostenible, este es un elemento variable de la gestión de la movilidad sostenible de su componente: coordinación de las actividades de los agentes.

Definitivamente, se resaltan algunas acciones realizadas por las oficinas encargadas de la movilidad en el campus universitario, específicamente a las relacionadas con:

Ese edificio [Edificio Integral de Parqueos] si se diseñó como un “Centro de Intercambio” porque se diseñó con 60 bici-parqueos; ¿qué era la intención de eso? Pues que uno viniera en el carro, que uno tuviera una bicicleta la “u” la dejara ahí amarrada, en los bici parqueos, entonces uno venía en el carro se parquea ahí y de ahí agarra su bicicleta y se moviliza por todo lo interno de la “u”, aprovechando el puente que tiene ciclovía y el nuevo paso a cubierto, que ese lo está construyendo la Oficina de Servicios Generales, entre el puente y ese edificio de parqueos. (K. Cotter, entrevista virtual, 30 de setiembre, 2020)

Al igual que los anteriores elementos variables, se destaca el hecho de que a través de este edificio no solo se pueden realizar actividades de un solo transporte, sino que además, se genera una mayor conectividad sobre otros servicios de transporte prestados, parte del concepto de gestión de movilidad sostenible definido para esta tesis, específicamente para el componente de coordinación de las actividades de los agentes.

En la anterior cita, también se recoge que este Edificio Integral de Parques permite que los operadores de los medios de comunicación motorizados y no motorizados interactúen de forma adecuada, estos elementos variables forman parte del componente de medios de transporte, de la definición teórica de movilidad sostenible de la presente investigación.

Dichas obras de infraestructura en materia de movilidad, han sido parte de los esfuerzos de la administración por crear una movilidad sostenible en el campus universitario, con un centro en torno al Edificio Integral de Parques desde donde se generan oportunidades de desplazamientos por diversos medios: autobús, carro, motocicleta, bicicleta o caminando, y con la nueva posibilidad de desplazarse por medio del puente interconecta Finca 1 y Finca 2, facilitando en gran medida las capacidades de desplazamiento de la población.

En el fragmento de texto citado anteriormente, el Arq. Cotter hace referencia a una serie de elementos variables de infraestructura, sobre las cuales las y los actores institucionales hacen referencia, tal es el caso del Edificio Integral de Parques, que no es mencionado en seis de las doce entrevistas, entre ellas: Aguilar, Elizondo, Vargas y Solís, no siendo mencionado por los actores cantonales, siendo: Trejos, alcalde y Rojas, regidor municipal.

Por otra parte, el tema de los vehículos particulares es un elemento variable tomado en cuenta en todas las entrevistas, al contrario que el elemento variable de los vehículos

particulares; los pasos a cubierto solo son mencionados por: Agüero, Cotter, Dimarco y Araya.

En cuanto al puente interconector entre fincas, no es tomado en cuenta en cuatro de las doce entrevistas: en el caso de la entrevista de la Dra. Solís de la OBS por un lado y en la entrevista realizada a Ana Elizondo del LANAMME, en lo que respecta actores institucionales y en el caso de los actores cantonales, no es tomado en cuenta por el alcalde Trejos ni por el regidor Rojas; convirtiéndolo en un elemento variable de acuerdo.

Por otra parte, en el elemento variable de la ciclo vía, no es tomada en consideración en la entrevista de Jensen, como actor institucional y tampoco lo toma en cuenta el regidor Rojas, como actor cantonal, sin embargo, es un elemento variable de acuerdo, ya que solo dos de las doce entrevistas no lo consideró; finalmente, los bici parqueos, son tomados en cuenta en siete de las doce entrevistas, no siendo considerado en las entrevistas de los actores institucionales: Aguilar, Solís y Agüero, y en la de los actores cantonales: Trejos y Rojas.

Es necesario señalar, que los temas de infraestructura de obras que ya han sido desarrolladas por la administración, cuentan con una gran capacidad para ser elementos variables de acuerdo, lo que podría indicar que los actores institucionales tienen claro la intencionalidad de las acciones a desarrollar en materia de movilidad o que por el contrario, solo toman de referencia lo que se ha hecho, a la hora de contestar las preguntas de la presente investigación.

De igual forma, el elemento variable de la cultura del desplazamiento no es tomada tan en cuenta en la intervención de Cotter, al punto en que menciona que la utilización de los medios de transporte “sostenibles” se realizará cuando haya un cambio generacional; este elemento variable es retomado por el alcalde Trejos, no así por el regidor Rojas. El cambio generacional, es un elemento variable diferenciador, ya que solo se halla en esta entrevista.

Por otra parte, con relación a la entrevista realizada al Ing. José Francisco Aguilar Pereira, quién en su momento ejerció como miembro del Consejo Universitario en el período en el que se enmarca la presente investigación, nos muestra algunos elementos variables de su pensamiento y experiencia en dicho cuerpo colegiado con relación a la gestión de la movilidad sostenible, que va dirigida en dos líneas centrales: la concientización individual y la gestión, específicamente la creación de métricas para la evaluación efectiva.

Para el ingeniero Aguilar Pereira, la movilidad sostenible es:

Movilidad sostenible, sostenibilidad implica una serie de elementos, por ejemplo: elementos de que las condiciones de yo poder brindar esa movilidad, debe de tener una condición de índole, por ejemplo: de que los recursos de los cuales yo debo suministrar para instrumentar esa sostenibilidad, no tengan una incidencia en las condiciones de por ejemplo: gases invernadero, o condiciones de sonido, o condiciones de interacción. (J. Aguilar, entrevista virtual, 29 de noviembre, 2020)

La definición de movilidad brindada por este actor institucional, no es tan clara como se quisiera, es decir, no logra concretar o amarrar una estructura conceptual, sin embargo, se puede destacar los elementos variables de: los gases de efecto invernadero, las condiciones de sonido, las condiciones de interacción y las condiciones amigables (sostenibles).

Si se toman las declaraciones de Aguilar, como elementos variables del concepto teórico de movilidad sostenible definido para efectos de la presente investigación, tenemos que el autor intenta centrarse en elementos relacionados a la sostenibilidad, lo que vincula esta definición aportada, por medio del componente de menor costo posible de los efectos ambientales producidos por los desplazamientos que se realizan habitualmente en el campus universitario.

En relación con el elemento variable de las condiciones de sonido es un elemento importante, pero de las doce entrevistas solo fue considerado por este actor, asimismo, el elemento variable derivado de las emisiones de gases de efecto invernadero o de CO₂, fue contemplado en cinco de las doce entrevistas, entre los que se encuentran: Jensen, Elizondo, Aguilar, Vargas y Trejos. Asimismo, con relación a las condiciones de interacción, solo son mencionadas por Aguilar y Vargas; finalmente, el elemento variable de las condiciones amigables, lo podemos hallar en las entrevistas de: Aguilar, Agüero y Vargas.

Sin embargo, el Ing. Aguilar Pereira, dilucida y esclarece un poco más su definición del concepto de movilidad sostenible, que se recoge en el siguiente párrafo:

Entonces, lo que busca, desde un punto de vista de que esa movilidad sea: una movilidad responsable con la naturaleza, responsable con la sostenibilidad de los recursos y responsable desde el punto de vista de la calidad de vida, entonces, puede que sea una movilidad con energías alternativas, pero si es a través de un sistema de motores de combustión interna puede ser muy sostenible y muy amigable el combustible que se está haciendo, pero desde un punto de vista sónico, no lo es. (J. Aguilar, entrevista virtual, 29 de noviembre, 2020)

En esta segunda reflexión en torno al concepto de movilidad sostenible, se encuentran elementos variables como: uso de energías alternativas, que es un elemento variable que se puede hallar en cuatro de las doce entrevistas, siendo un elemento diferenciador, en las entrevistas en las que se pueden encontrar referencia conceptual sobre este elemento variable es en las entrevistas de: Aguilar, Elizondo, Solís y Vargas.

Asimismo, con relación al elemento variable referente a la calidad de vida, lo podemos ubicar en cuatro de las doce entrevistas: Dimarco, Aguilar, Solís y Agüero, siendo un elemento diferenciador, de igual forma, con relación al uso adecuado y sostenible de los

recursos disponibles, es un elemento variable de desacuerdo, es decir, tan solo lo podemos ubicar en cuatro de las doce entrevistas, siendo las de: Araya, Aguilar, Elizondo y Vargas.

Este elemento variable de la definición aportada por Aguilar, vuelve hacer énfasis en lo ambiental pero desde una óptica de responsabilidad que apunta a la individualidad, es decir, al compromiso con el ambiente, en ese sentido tiene un vínculo con el concepto de movilidad sostenible de esta investigación, especialmente por el componente de prácticas y estrategias de desplazamiento, incluyendo además la calidad de vida como un elemento variable determinante de este compromiso ambiental y social derivado de los desplazamientos.

Con relación a la gestión de la movilidad sostenible en el campus universitario, Aguilar Pereira hace referencia a lo siguiente:

La gestión debe ser, una gestión primero desde un punto de vista, de estrategia, considero que la gestión tiene que tener elementos inductivos ¿qué quiere decir con inductivos? La gente hay que instruirla, hay que motivarla, hay que ofrecerle las condiciones de si esa movilidad, yo puedo tener diferentes escenarios de movilidad, y cada uno de esos escenarios algunos van a ser menos o más sostenibles. . (J. Aguilar, entrevista virtual, 29 de noviembre, 2020)

Asimismo, los elementos variables que de acuerdo con Aguilar componen la gestión de la movilidad sostenible, tienen un vínculo claro con concepto definido para este a nivel de investigación, ya que el componente de actividades y comportamientos de los viajeros, incluye dentro de sí la motivación, asimismo, el componente de organización de los servicios tiene que ver con las condiciones de interacción para la movilidad como elemento variable determinante para una adecuada gestión de la movilidad sostenible dentro de la UCR.

De dicha intervención se desprende, los siguientes elementos variables: instruir y motivar a la población universitaria y el término de condiciones de movilidad que es interpretado como facilidades para el desplazamiento, el primer elemento variable solo es encontrado en la entrevista de Aguilar, como actor institucional y en la entrevista de Fernando Trejos, como actor cantonal. El segundo elemento variable, es encontrado en seis de las doce entrevistas, exceptuando las entrevistas de: Martén, Solís, Jensen, Vargas y cantonales: Trejos y Rojas.

De la misma forma, el Ing. Aguilar, muestra la realidad de la forma de vida que lleva muchas personas fundamentadas principalmente en el individualismo:

Porque ahí hay un asunto individual, pero para llegar a permear ahí -Marco- hay que inducir, hay que instruir, hay que ser sensible y para llegar a ser sensible, hay que tocar a la persona, como nos está tocando el “COVID-19” en estos momentos de que, si yo me cuido, los cuido a todos, vea lo que ha conestado con un tema con muertos, vea lo que es el ser humano, vea lo que es el ser humano, con muertos y todo y uno ve mucha irresponsabilidad. (J. Aguilar, entrevista virtual, 29 de noviembre, 2020)

En este aspecto, es importante recalcar que el Ing. Aguilar, es insistente en el hecho de que para que se dé un adecuado funcionamiento de la gestión de la movilidad sostenible, es necesario que la persona sea consciente de su impacto en el medio ambiente y de la afectación que su decisión pueda acarrear para el medio ambiente, y una vez que la persona se encuentra lo suficientemente concientizada tomar acción y utilizar los medios de transporte más amigables para el ambiente.

De esta manera, se relaciona con el concepto de gestión de la movilidad sostenible definido para efectos de esta investigación, por medio del componente de actividades y comportamientos de los viajeros, ya que la instrucción es un elemento variable fundamental

para concientizar a las personas de que un determinado medio de transporte es el más conveniente para ellos en términos de bienestar social y ambiental frente a otras opciones.

Dichos elementos variables, señalados por el señor Aguilar que son: un mayor compromiso individual solo es tomado en cuenta por él y por Ana Luisa Elizondo, como actores institucionales, además, es tomado en cuenta por los dos actores cantonales: Trejos Ballesteros y Rojas Madrigal; asimismo, el elemento de responsabilidad, sensibilidad y conducta individual solo es tomado en cuenta por los actores institucionales: Aguilar, Elizondo y Agüero, adicionalmente, solo se encuentra en las entrevistas de los actores cantonales: Trejos y Rojas; de esta manera ambos elementos son diferenciadores al no tener consenso.

A nivel de gestión, el Ing. Aguilar es enfático en que se requiere para la elaboración de políticas universitarias oportunas desde el Consejo Universitario, en materia de movilidad, que estas cuenten con métricas o indicadores, que le permitan tanto a la administración como al órgano colegiado conocer si dichas políticas se están aplicando y evaluar su gestión e impactos en el campus universitario, él lo describe de la siguiente manera:

Entonces, el Consejo Universitario plantea una política pero debe de poner indicadores y metas, como para efectos de ver, si estamos en el correcto camino, para efectos de evaluación y seguimiento, ese es el tema, evaluación y seguimiento como instrumento, para ver cómo vamos instrumentando adecuadamente el tema de la movilidad sostenible. (J. Aguilar, entrevista virtual, 29 de noviembre, 2020)

De acuerdo a la intervención del Ing. Aguilar, podemos afirmar que el Consejo Universitario no cuenta con las suficientes herramientas para el desarrollo y evaluación de las políticas que se emiten, sin embargo, durante su gestión como Vicerrector de Administración en el año del 2020, menciona que se han dado importantes avances para que

la administración y el Consejo Universitario cuente con las métricas e indicadores necesarios para la elaboración y seguimiento de las políticas universitarias de forma más oportuna. (Aguilar, 2020)

De igual forma, la situación expuesta por Aguilar Pereira, se puede encontrar en el informe DFOE-SOC-IF-00010-2020 de la Contraloría General de la República, en el que se menciona, lo siguiente:

El Informe de auditoría externa sobre el cumplimiento de las NTPP del periodo 2017, emitida por la firma de auditoría Crowe Horwath CR, S.A, señaló la necesidad de ampliar los indicadores que se incluyen en el PAO, a efecto de que permitan, en el mediano plazo, obtener información de calidad para medir con un mayor alcance y de una forma más integral, los procesos. (Contraloría General de la República, 2020, p. 28-29)

Es decir, la información que expresa el ingeniero Aguilar Pereira es coincidente con el informe de auditoría que expone la Contraloría General de la República, en el sentido de que la información que se obtiene para la evaluación o seguimiento de los procesos no es la adecuada, de esta manera, se requieren replantear los objetivos de cara a mejorar la calidad de la información que se obtiene de ellos para tomar decisiones más pertinentes y adecuadas.

El elemento variable de la necesidad de contar con las métricas e indicadores, solo es tomando en cuenta por Aguilar y Elizondo. Asimismo, el señalamiento de la necesidad de contar con mejores indicadores, metas, métricas, para la evaluación y seguimiento, es un elemento que se vincula a nivel teórico con el concepto de gestión de la movilidad sostenible, por el componente de organización de servicios, ya que permite la supervisión ejercida sobre los servicios de movilidad que se brindan a la comunidad universitaria.

Sin embargo, el señor Aguilar advierte de un riesgo que es importante tomar en cuenta, para la gestión de la movilidad y en general para toda la Universidad de Costa Rica, el cual sería:

Y lamentablemente, estos temas por más importantes que sean no suben, no suben, no suben, no llegan al punto de discusión y es por la naturaleza misma, a veces llegaba uno se sentaba que [Periódico Nacional] La Nación tal cosa y había que atender y sacar un comunicado y sacar un comunicado de doce personas, poner de acuerdo a doce personas con diferentes visiones es complicado, entonces, ese es el órgano, así es como trabaja. (J. Aguilar, entrevista virtual, 29 de noviembre, 2020)

Se recoge de la anterior intervención, que muchos de los asuntos prioritarios o de importancia a lo interno de la Universidad de Costa Rica quedan desatendidos o se retrasa por mucho tiempo su discusión, por ejemplo: la movilidad sostenible; debido a los múltiples asuntos que debe de atender el Consejo Universitario entre ellos: generación de derechos de respuesta a las publicaciones de los medios de comunicación y a los múltiples proyectos de ley que son consultados a al Consejo Universitario, ya que se requieren de grandes esfuerzos temporales para lograr una posición consensuada entre los miembros del cuerpo colegiado. (J. Aguilar, entrevista virtual, 29 de noviembre, 2020)

Otros elementos variables, que aunque no se encuentran recogidos en las citas o en el parafraseo, son elementos que distinguen la entrevista rendida por Aguilar, los cuales serían: los GPS en los vehículos universitarios, inteligencia colectiva, inclusividad, definición de rutas de los viajes previa salida, campus verde, resiliencia institucional, cambio climático y trabajo: energía para el desplazamiento, en cada uno de dichos elementos, la única persona que lo toma en cuenta es el señor Aguilar Pereira, siendo elementos variables diferenciadores.

Por otra parte, la entrevista realizada a Emilia Martén Araya, coordinadora de la Unidad de Gestión Ambiental de la Vicerrectoría de Administración, define movilidad sostenible como:

La movilidad sostenible sobre todo en la parte urbana se basa en la jerarquización o en la pirámide de la movilidad, en la que se le da principal prioridad a los peatones porque su huella de carbono es menor, y posteriormente a los ciclistas, al transporte público de emergencia, al transporte de carga o para trasiego de materiales y finalmente al automóvil como unidad de transporte personal, la movilidad sostenible va más allá del impacto ambiental que se genera, tiene vinculación con la parte socioeconómica y cultural, entonces tiene que verse de manera integral para mi consideración. (E. Martén, entrevista virtual, 7 de octubre, 2020)

De esta manera, lo mencionado por Martén se vincula con los conceptos teóricos de esta investigación relacionados con dos componentes del concepto de movilidad sostenible, por un lado con las prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, ya que se menciona los elementos variables relacionados con una estrategia dirigida hacia el compromiso por la sostenibilidad, como lo es: la pirámide de la movilidad; asimismo, se vincula con el componente de medios de transporte, debido a que toma en cuenta los medios de transporte motorizados y no motorizados que pueden coexistir en un entorno.

De esta forma, la definición aportada por Martén, tiene alguna relación con el concepto de gestión de la movilidad sostenible definido en el marco conceptual de esta investigación, ya que menciona o toma en cuenta lo cultural de la gestión de la movilidad sostenible que es un elemento variable sumamente importante a la hora de intentar ser sostenible, este elemento variable se entrelaza al componente de las actividades y comportamientos de los viajeros.

Algunos de los elementos variables más importantes de este fragmento sobre la definición de movilidad sostenible elaborada por Martén, se encuentra: futuras generaciones, este elemento lo podemos hallar en tres de las diez entrevistas, siendo estas las de: Aguilar y Elizondo; por su parte, el elemento variable de que la movilidad sostenible “va más allá del impacto ambiental” es recogido aduanalmente en la entrevista de: Elizondo, siendo ambos elementos variables de desacuerdo entre las y los informantes que fueron entrevistados.

Otros elementos variables que podemos considerar como parte de la definición aportada por Martén, son: el vínculo socioeconómico, que es un elemento variable diferenciador, ya que lo podemos hallar además en las entrevistas de Agüero y Elizondo; asimismo, el elemento variable del vínculo cultural de la movilidad que lo podemos identificar en las intervenciones de Agüero y Vargas; adicionalmente, la interlocutora menciona que la sostenibilidad no solo se trata de los medios de transporte, este elemento variable se puede encontrar de igual forma en la entrevista del Ing. Dimarco; en dicha intervención hay pocos elementos de acuerdo.

De igual manera, el elemento conceptual de la pirámide o la jerarquización de la movilidad es un elemento poco recurrente, ya que, de las diez entrevistas aplicadas, solo en tres se pude identificar, siendo estas las de: Martén Araya, Dimarco Fernández y Solís Agüero.

Un elemento variable que, aunque no se recoge en las intervenciones citadas de Martén (2020), pero que está presente en sus respuestas, es la referente a considerar la movilidad como: el desplazamiento antropocéntrico, histórica y actualmente, este elemento variable se puede hallar, además, en las entrevistas de: Vargas Rodríguez y Agüero Valverde.

Asimismo, algunos elementos variables que son llamativos de la entrevista realizada a Martén, se destaca: el vínculo externo, la comunicación con la administración y su

evaluación de la gestión de la movilidad sostenible, de acuerdo con este último punto menciona que:

En este momento esta: desarticulada, con buenas voluntades políticas pero siempre desarticulada, entonces, hay acciones muy importantes en este momento, como la migración hacia la flotilla vehicular eléctrica, el paso peatonal entre Finca 1 y Finca 2, la adaptación a la Ley 7600 de los proyectos existentes, etcétera. (E. Martén, entrevista virtual, 7 de octubre, 2020)

De igual forma que Martén, otros actores institucionales entrevistados muestran a Ley 7600 como un elemento variable a considerar para la movilidad, encontrándose mencionado en las entrevistas de: Martén, Dimarco, Cotter y Vargas, no siendo un elemento variable de acuerdo.

No obstante, la posición de la coordinadora Martén, es bastante clara, es decir, menciona que hay buenas voluntades e iniciativas de diversas instancias por atender y proponer soluciones en materia de movilidad, pero estas no están adecuadamente articuladas o no hay un liderazgo claro de ninguna instancia que logre amalgamar y cohesionar ese esfuerzo en las políticas o las acciones de movilidad que se generan en la UCR, en ese sentido menciona además que:

Vamos a ver, es que no fue una prioridad profesada, verdad, promulgada, que se dijera: “todos nuestros edificios, todas nuestras nuevas obras”; pero creo que sería muy cruel de decir que: “no se haya priorizado por eso”, porque en cualquier proceso de desarrollo constructivo o de nuevas obras la prioridad siempre es: “la comunidad universitaria”. (E. Martén, entrevista virtual, 7 de octubre, 2020)

Los diferentes elementos variables aportados por la Bach. Martén, en torno a la movilidad como una prioridad profesada o voluntad institucional, también es mencionado en

las entrevistas de Elizondo y Cotter, siendo un elemento variable de diferencia, sin embargo, Martén menciona que sí se han desarrollaron acciones en materia de movilidad, argumento que no necesariamente está contrapuesto a lo dicho por Cotter, sin embargo, Martén si es crítica en la función de la rectoría en ese posible mal funcionamiento:

Con quien no tuve clara comunicación, fue con la Rectoría, en esa línea digamos, la coordinación siempre vino a través de Don Carlos y me atrevo a decir: “que no porque Don Henning lo solicitara, sino porque Don Carlos era quien creía en este tema”. (E. Martén, entrevista virtual, 07 de octubre, 2020)

Dicha crítica, sugiere que la gestión de la movilidad sostenible en la Universidad de Costa Rica no contó con una rectoría lo suficientemente involucrada en el tema de la movilidad sostenible o que simplemente no se creía en el trabajo horizontal y la colaboración entre unidades como para involucrar a la UGA, y generar a partir de ahí propuestas integradas.

Finalmente, la Bach. Martén es clara en el sentido de que para una adecuada gestión de la movilidad sostenible se requiere que la Universidad de Costa Rica, se involucre en la gestión más allá de sus propias fronteras o límites espaciales, por medio de la coordinación y la cooperación con las instituciones que se encargan de ese tema a nivel local y nacional, lo menciona de la siguiente manera:

Y deberíamos de vincularnos con nuestro entorno: con la Municipalidad de Montes de Oca, porque nuestro Campus [Universitario] es transitable no solo por dentro sino también por fuera, tiene un impacto importante en la interacción que tenemos con las calles inmediatas, eso se ve, por ejemplo: los 5 de junio, que nos vamos a cerrar el ingreso de vehicular, es la mejor evidencia de eso, si nosotros no hacemos conciencia a lo interno de la “u” y la gente lo que resuelve es ir a parquearse a las calles de

Montes de Oca, estamos haciendo clara, nuestra actitud frente a la movilidad sostenible. (E. Martén, entrevista virtual, 7 de octubre, 2020)

Este comentario, también tiene que ver con la cultura individual dentro de la Universidad de Costa Rica, porque en el “Día del Ambiente” el 05 de junio, las personas en lugar de recapacitar de los efectos que se generan por el uso de vehículos particulares en la ambiente y optar por venir al campus universitario en medios de transporte con menor impacto, lo que resuelven es venir en su propio vehículo particular y parquear en los alrededores del cantón de Montes de Oca, generando mayor congestión y más efectos ambientales.

El elemento variable de gestión planteado anteriormente por la Bach. Martén Araya, en torno a la coordinación a nivel externo, es un elemento de acuerdo, debido a que siete de las doce entrevistas lo considera pertinente y otras cinco personas entrevistadas no lo consideró, de esta manera, las personas que no lo consideran o lo omitieron son: Jensen, Solís, Cotter, Agüero y Vargas, convirtiéndose en un elemento de riesgo para el cantón de Montes de Oca.

Por otro lado, Martén incluye dentro de los esfuerzos realizados por la Unidad de Gestión Ambiental el Galardón Ambiental que se otorga a las diferentes dependencias que realizan actividades en promoción o en aplicación de prácticas amigables con el ambiente, este elemento variable, solo es considerado en la entrevista de Martén Araya; de igual forma, menciona que los integrantes de la “comisión” que elaboró el Plan de Movilidad Activa, se comunicaban a través de la aplicación *WhatsApp*, elemento variable que solo es tomado en cuenta en la entrevista de Aguilar Pereira, siendo ambos elementos variables diferenciadores.

En cuanto a la entrevista semiestructurada realizada al ex rector Dr. Henning Jensen Pennington, es importante aclarar el vínculo entre la rectoría con la OSG, la visión de la

rectoría de ese momento para la movilidad del campus universitario y su posición con relación al Plan de Ordenamiento Universitario.

Para el señor ex rector de la Universidad de Costa Rica, la movilidad sostenible se entiende como:

La movilidad sostenible es aquella que no perjudica al medio ambiente, que está concebida y que esta implementada en sus posibilidades de acuerdo con las necesidades de las personas y que, además, no constituye una carga sobre aquellos diferentes aspectos que tienen una repercusión negativa sobre el medio ambiente pero también sobre la relación entre las personas y el ambiente, pero el otro aspecto que yo añadiría sería la convivencia de la comunidad, yo lo vería desde esa perspectiva.

(H. Jensen, entrevista virtual, 27 de octubre, 2020)

De esta manera, al hacer el enlace de lo mencionado por el señor ex rector con relación a los conceptos teóricos definidos para esta investigación, encontramos que se vinculan con el componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población por medio de: el compromiso ambiental, el desplazamientos de acuerdo con las posibilidades y amigables con el medio ambiente, asimismo, se vincula con el concepto de gestión de la movilidad sostenible por medio del componente de actividades y comportamientos de los viajeros, ya que los servicios de transporte facilitan la convivencia, la socialización y la comunicación.

Algunos de los elementos variables mencionados por el señor Jensen Pennington, son: necesidades de las personas, este elemento es retomado en las entrevista de Ana Luisa Elizondo, es decir, solamente en dos de doce entrevistas, de la misma manera, el elemento variable relacionado con el desplazamiento de acuerdo con las posibilidades, se puede

observar en la entrevista de Elizondo, asimismo, el elemento variable del vínculo de las personas con el ambiente, se puede encontrar en las entrevistas de: Dimarco y Vargas.

En cuanto a la visión de la movilidad, el Dr. Jensen mencionó que:

Entonces, lo que nosotros pretendimos y yo muchas veces lo formulé, con esta frase: “era que queríamos humanizar el espacio universitario”, con esto se quería decir que esa humanización debía conducir a una presencia disminuida de automóviles, y a lo que ya dije: una mayor libertad y tranquilidad, en la posibilidad de caminar libremente por el campus, y al mismo tiempo, con otras repercusiones que consideramos positivas, por ejemplo: la reducción de emisiones de CO₂ dentro del campus, a pesar de que alrededor del campus universitario existe una cantidad muy grande de automóviles que son fuente de contaminación ambiental. (H. Jensen, entrevista virtual, 27 de octubre, 2020)

En otras palabras, lo que el ex rector Jensen buscó durante su administración al cargo de la UCR, fue que la universidad se convirtiera en un espacio más amigable para las personas que caminaran en el campus universitario, para evitar que la presencia de automóviles pusiese en peligro la integridad de las personas o generasen algún obstáculo en sus desplazamientos, esto además está alineado en sentido estricto al hecho de que hay un mayor porcentaje de personas que se desplazan por otros medios diferentes a los vehículos dentro de la ciudad universitaria y finalmente generaba un aporte significativo al ambiente, debido a que se reducía las emisiones de gases que afectan la salud de las personas y al ambiente.

De esta manera, el elemento variable vinculado con la tranquilidad, también se encuentra en la intervención del Dr. Carlos Araya, siendo un elemento de desacuerdo, de igual forma, el elemento variable de la libertad, solo lo se encuentra en la entrevista del señor rector y en la misma sintonía, el elemento variable relacionado con la humanización del

espacio universitario, se encuentra adicionalmente en la entrevista de Vargas Solano, siendo todos los elementos variables analizados anteriormente, de desacuerdo conceptual entre los actores.

Con relación al Plan de Ordenamiento Universitario, la posición del Dr. Jensen, fue la siguiente:

Lo que yo conversé y me es claro, que la universidad debía tener para todas sus sedes, tenía que tener una, llamémoslo así: una visión, una conceptualización de cómo iba a utilizar el territorio disponible y qué es lo que iba a construir acorde con los objetivos académicos de la institución y los Planes de Desarrollo Académico de toda la universidad. (H. Jensen, entrevista virtual, 27 de octubre, 2020)

Se destaca, que la posición del rector de ese momento, era una posición en la cual estaba de acuerdo con el desarrollo de dicho plan, sin embargo, incorpora algo adicional y diferenciador, debido a que en ninguna de las otras entrevistas lo podemos encontrar, que es la inclusión de los Planes de Desarrollo Académico.

Es decir, considerar en dicho Plan de Ordenamiento Universitario no solo las necesidades existentes de las facultades y escuelas actuales en materia de territorio e infraestructura, sino que por el desarrollo global, eventualmente será necesario que la UCR considere las necesidades de facultades y escuelas que aun hoy no existen, pero que podrían existir y representar eventualmente una necesidad de territorio y de infraestructura.

Este elemento variable, se destaca pues es en la única entrevista en la que se prevé dichas necesidades, que no necesariamente podría materializarse en la próxima década, pero que si se convertirá eventualmente en una necesidad y una necesidad mal atendida por falta de previsión se vuelve un problema, por lo cual la posición del rector Jensen es muy destacable.

Por otra parte, la relación con la OSG, VRA y la Comisión de Planta Física, es sin lugar a dudas el punto a nivel de gestión que se vuelve muy llamativo desde varios puntos de vista; lo que mencionó el Dr. Jensen fue lo siguiente:

La relación entre la rectoría y la Oficina de Servicios Generales era muy directa, y quizá en diferentes momentos no se tomó en consideración el criterio de la Vicerrectoría de Administración ni de la Comisión de Planta Física, sino que le llegábamos a la Comisión de Planta Física ya con un proyecto concebido, entonces, sí aquí hubo cierta, diay yo no sé si fue un exceso, pero sí fue una iniciativa como muy fuerte de mi persona y de la rectoría, de manera que sí yo me comunicaba muy directamente con la Oficina de Servicios Generales. (H. Jensen, entrevista virtual, 27 de octubre, 2020)

Es importante mencionar, en el proceso de construcción de la agenda institucional, convergen una serie de problemas y demandas de diferentes actores institucionales que compiten por llamar la atención de los gobernantes, una vez que han llamado la atención los gobernantes “ordenan” estos problemas y demandas, de manera que no necesariamente ese “orden” responde a criterios certeros o adecuados a la hora de incluirlas en dicha agenda, por lo que esto puede derivar en errores de gestión que puede generar más problemas eventualmente.

Esta situación expuesta, se puede encontrar en el informe DFOE-SOC-IF-00010-2020 de la Contraloría General de la República, en el que se menciona, lo siguiente:

Como complemento a lo anterior, pese a que en la Universidad existe un proceso interno para identificar prioridades institucionales para el desarrollo de proyectos de infraestructura, a cargo de la Rectoría, éste no se encuentra regulado oficialmente en un manual y/o procedimiento que establezca los requisitos necesarios para valorar las

necesidades en materia de infraestructura y para determinar la priorización de esas necesidades en una forma técnica, que se plasmen en una cartera de proyectos de infraestructura. (Contraloría General de la República, 2020, p. 13)

Con el anterior argumento, es visible que la rectoría tenía un modo de trabajo en exceso jerarquizado o directo en el que no había interés en generar sinergias por medio del trabajo de forma horizontal o colaborativo. Esto a su vez, incide en que inclusive se llegó a saltar disposiciones estatutarias, asumiendo competencias sobre la Oficina de Servicios Generales que no le correspondían, obviando la posición y la jerarquía de mando de la Vicerrectoría de Administración, es claro que esta forma de gestión trae consigo riesgos asociados, especialmente aquellos que se derivan de la falta de integralidad de las propuestas.

Con relación a la política universitaria de movilidad sostenible de la Universidad de Costa Rica, el ex rector Jensen se refirió de la siguiente manera:

Digamos que hubo una intención clara, sí claro, es que usted me está hablando como administrador público, entonces, yo le puedo decir que de parte mía, había una intención clarísima de que íbamos a desarrollar infraestructura que permitiera una movilidad sostenible en el campus con todos sus accesorios digamos, porque la movilidad también requirió de decisiones como: lo del bus universitario, y eso fue un proyecto que fue desarrollándose y ahora, cuando no existía pandemia, llegó a establecerse ya como algo muy cotidiano, muy propio de la universidad. (H. Jensen, entrevista virtual, 27 de octubre, 2020)

En la anterior intervención, se puede hacer énfasis en la palabra “intención” que no es lo mismo que acciones claras definidas por un instrumento técnico o un proceso administrativo, dígame planificación, y eso queda muy claro en el informe DFOE-SOC-IF-00010-2020 de la Contraloría General de la República, en el que se menciona, lo siguiente

En el desarrollo de la auditoría, la Contraloría General determinó debilidades en los mecanismos de control, que garanticen, de forma razonable, la correcta planificación de los proyectos de infraestructura. En ese sentido, se identificó que 38 de los 55 proyectos ejecutados en el periodo 2017-2019, no se contemplaron en la planificación anual operativa del periodo de ejecución y que, en términos presupuestarios, ascendieron a ¢51.845,7 millones, es decir, un 80,9% del total de recursos ejecutados en desarrollo de infraestructura en dicho periodo. (Contraloría General de la República, 2020, p. 10)

De esta manera, es palpable como la ausencia de planificación trae riesgos, a nivel presupuestario y de indefinición del desarrollo de infraestructura, esta situación es preocupante en el tanto las acciones se hacen desarticulada, sin orden temporal y descoordinadamente entre los diferentes actores ejecutores de la universidad, lo que sin duda es poco transparente y excluye los procesos de evaluación de los presupuestos y de los planes.

Por otra parte, el señor Jensen hace mención a un elemento variable de acuerdo como lo es el autobús universitario, elemento que lo podemos ver mencionado en diez de las doce entrevistas que se realizaron, solamente no se encuentra en las entrevistas de los actores cantonales, es decir: Fernando Trejos, alcalde de Montes de Oca y en la entrevista al señor regidor municipal: Daniel Rojas, por tanto, se considera como: elemento variable de acuerdo.

Asimismo, se desprende de la anterior respuesta, que en cuanto a una política clara de movilidad sostenible, no la hubo o no existió más allá de los principios orientadores de agenda que se han mencionado algunos, especialmente aquellos que vienen desde las más altos despachos de poder en el campus universitario como es el caso de la rectoría.

Entonces, yo creo que ya que esto era un propósito muy importante de la rectoría, si hubo una conceptualización integrada, aunque no existiera un documento que lo

formulara en todos sus aspectos, y luego se fue dando una especie de sumatoria de decisiones y de iniciativas. (H. Jensen, entrevista virtual, 27 de octubre, 2020)

La inexistencia de una política documentada no necesariamente, representa un problema o riesgo, siempre y cuando todas las dependencias que se encargan del tema o que tienen alguna relación con dicha gestión, están en sintonía, algo que como se verá más adelante no fue necesariamente así, entonces, ahí sí podemos decir que existe un riesgo de caer en imprecisiones o desviarse de los objetivos fundamentales, se refuerza en la siguiente cita:

Pero al mismo tiempo, debo conceder cierto espacio a la visión autocrítica, tal vez en un momento dijimos: “vamos a hacer el boulevard de la estación de tren” y después dijimos: “agreguémosle el palimpsesto” y luego teníamos otros proyectos: el boulevard desde la Contraloría hasta la Facultad de Derecho, pero ahí llegó el CONAVI un día y dijo: “los vamos a expropiar, porque vamos a ampliar la carretera”, entonces ese proyecto se desechó. (H. Jensen, entrevista virtual, 27 de octubre, 2020)

De igual forma, al hacer una revisión de las Políticas de la Universidad de Costa Rica 2016-2020, en el tema de desarrollo de infraestructura, solo se puede observar un único elemento referente a ello, en el apartado de “regionalización” para priorizar las sedes universitarias en todos los programas para erradicar las disparidades, entre ellas el de infraestructura, sin embargo, finalmente los recursos para el desarrollo de infraestructura se realizaron en la sede central y en las sedes regionales la inversión fue mucho menor a la que se esperaba al inicio.

No obstante la política definida, se identificó que solo 19 de los 55 proyectos ejecutados (34,5%) atendió necesidades de infraestructura vinculadas con sedes regionales, los cuales ascendieron a ₡4.924,9 millones, un 7,7% del total de recursos

ejecutados en proyectos de infraestructura durante el periodo 2017-2019; situación que evidencia una desvinculación entre la estrategia institucional, el plan operativo anual y el subsistema de presupuesto. (Contraloría General de la República, 2020, p. 10)

Se infiere de lo anterior, que a pesar de las “buenas intenciones” de la rectoría y que a lo largo del proceso se dieran “sumatorias de iniciativas”, se puede decir que los procesos de planificación del desarrollo de infraestructura, vinculación presupuestaria e identificación técnica de necesidades de infraestructura no fueron aspectos muy relevantes a lo hora del desarrollo de acciones en materia de movilidad sostenible, lo que crea un gran riesgo.

De esta manera, el elemento variable de la “estación de tren”, lo podemos hallar en siete de las doce entrevistas realizadas, siendo un elemento variable de acuerdo, ya que más de la mitad de las y los entrevistados lo consideró; los actores institucionales que no lo consideraron fueron las siguientes personas: Martén, Aguilar, Elizondo, Solís y Agüero.

La inexistencia de una política, que desde el inicio de la administración orientara el quehacer de las oficinas encargadas del tema, genera hasta cierto punto que no se tenga claro los proyectos que se van a desarrollar, al punto de que podríamos decir que se llega a la dispersión de la propuesta, generando que en el campus universitario hayan infraestructuras urbanas que no se complementan o que se generen contrastes importantes, entre otros posibles riesgos asociados a la falta de conclusión de los proyectos de infraestructura.

En último lugar, y a pesar de no estar mencionado en ninguna de las anteriores citas, podemos encontrar algunos elementos variables “únicos” de la entrevista al señor ex rector, entre los que se encuentran: *campus architecture*, siendo una técnica de la arquitectura para el diseño de campus universitarios, vigilancia (seguridad) y ánimo de las personas, estos

cuatro elementos distinguen la intervención del rector Dr. Henning Jensen, de las demás entrevistas.

Finalmente, un elemento variable que comparten los máximos encargados de sus organizaciones a nivel ejecutivo: el rector Henning Jensen y el alcalde Municipal Fernando Trejos, es: desplazamiento en un espacio determinado, es decir, la posibilidad de desplazarse por los lugares definidos únicamente para ello; la variable solo se observa en sus entrevistas.

Por su parte, el entrevista realizada al Lic. Jordán Vargas Solano, ex presidente de la Federación de Estudiantes de la Universidad de Costa Rica, quien define la movilidad sostenible como:

Sí, la movilidad sostenible pues yo la definiría como: la capacidad de movilizar personas y mercancías de un lugar a otro de manera amigable con el medio ambiente y utilizando la menor cantidad de recursos para lograrlo, porque entonces, de esta manera la huella de esta movilización es menor, con respecto a una que no se preocupa por los recursos que utiliza por tratar de movilizar a esas personas o mercancías de un lugar a otro. (J. Vargas, entrevista virtual, 19 de noviembre, 2020)

De la anterior definición, se rescatan los elementos variables de: “amigables con el medio ambiente” que a nivel conceptual se vinculan con el componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población del concepto de movilidad sostenible de esta investigación, asimismo, se rescata el hecho de mencionar la necesidad de que se utilicen la menor cantidad de recursos que deriva en el elemento variable del uso adecuado y sostenible de los recursos, que es parte del componente de menor costo posible del mismo concepto.

Como se puede apreciar, el señor Vargas vuelve a mencionar elementos variables que de alguna otra forma ya se habían mencionado, como es el caso de “el desplazamiento centrado en las personas”, la utilización de recursos, “la huella” ambiental del transporte,

posiblemente refiriéndose a las emisiones de CO₂, entre otros, que conforman su definición de movilidad.

Asimismo, en su entrevista se encuentran algunos aspectos de relevancia, en particular la evaluación personal que realiza entorno a los servicios externos de autobús universitario, la participación de la FEUCR en un proyecto de movilidad específico: Bicis FEUCR y las relaciones con los organismos encargados de la movilidad sostenible en términos generales.

Con relación al servicio de autobús externo universitario, la evaluación que hace el ex presidente de la FEUCR, es la siguiente:

Entonces, si lo miramos desde la preocupación de la universidad por el transporte de los estudiantes llegando a la casa de estudios, habría que valorarlo como pésimo la gestión de la movilidad sostenible, porque no hay ninguna garantía de que la mayoría de los estudiantes puedan llegar de una manera sostenible a la universidad, pero también, en este ámbito existen algunos esfuerzos que son de aplaudir de la universidad, por ejemplo: la construcción de este espacio de recepción del tren en plena universidad, por los cajeros de la universidad. (J. Vargas, entrevista virtual, 19 de noviembre, 2020)

Al analizar el comentario del Lic. Vargas, se puede evidenciar que existe dentro de la comunidad estudiantil una demanda porque los servicios de autobús externo sean más eficientes, especialmente en materia ambiental, a la vez el comentario resalta las acciones complementarias generadas por la universidad para que la comunidad universitaria que llega en el tren cuente con algunas condiciones oportunas para su seguridad y comodidad.

En la ponderación que realiza el señor presidente sobre el bus externo, menciona un elemento variable que es importante señalar: la consideración de la situación

económica de los usuarios, ya que al no ser un medio de transporte gratuito, los posibles cambios en los precios del pasaje puede producir que algunas personas, en particular estudiantes de la comunidad universitaria, no tengan los suficientes recursos para poder utilizarlo, este elemento variable es retomado en las entrevistas de Jeffry Dimarco y Ana Luisa Elizondo, siendo un elemento diferenciador. (J. Vargas, entrevista virtual, 19 de noviembre, 2020)

Es importante señalar, que al igual que como lo mencionó la Dra. Solís, la FEUCR estuvo presente en la “comisión” de movilidad activa, convocada por el ex director de la OSG, Arq. Óscar Molina, sin embargo, fue un espacio en el que cada uno expuso sus proyectos, se veía como “encajaban” y finalmente se degradó en un espacio de rendición de cuentas de los proyectos que se ejecutaban, pero no como un espacio de decisión sobre las acciones que se iban a desarrollar en esta temática. (J. Vargas, entrevista virtual, 19 de noviembre, 2020)

En concreto, creo que nunca participamos de la definición o la priorización de la movilidad dentro del campus universitario, sino más bien, cada uno de los órganos tenía su propia agenda y pues a partir de esa propia agenda usted trataba de desarrollar sus productos, sus servicios de manera aislada, no como un trabajo en red, esa era mi valoración del espacio, porque como le digo, no era un espacio de coordinación para tomar acciones conjuntas. (J. Vargas, entrevista virtual, 19 de noviembre, 2020)

En otras palabras, el espacio ofrecido era un lugar para la integración o vinculación de las diferentes propuestas, pero no un espacio en el que los actores gobernantes cedían parte de sus potestades para la priorización en las agendas institucionales a un grupo de técnicos o interesados representados en dicha comisión, por lo que no existió dentro de la comisión ningún poder de decisión o de escogencia de las alternativas propuestas para desarrollarse,

en ese marco de acción limitado es en el que se desarrolló el grupo de la comisión de movilidad activa que ha sido lo más cercano al trabajo horizontal y colaborativo entre partes.

Es interesante la Universidad de Costa Rica, porque si bien es cierto, el reglamento plantea algunas instancias de pesos y contrapesos en la gobernabilidad universitaria, lo que sí es cierto, es que el ejecutivo universitario que en este caso es el Rector, puede determinar cada cuanto genera espacios de diálogo y reflexión sobre diferentes temas y este es uno [Comisión de Planta Física]. (J. Vargas, entrevista virtual, 19 de noviembre, 2020)

De la misma manera, el Lic. Vargas es claro en apuntar que a pesar que reglamentariamente existen estos espacios en los que los estudiantes tienen alguna voz para plantear sus inquietudes y necesidades, lo que ocurrió en la práctica en aquel momento, fue que básicamente se convocó entre una y dos oportunidades a dicha Comisión de Planta Física, lo que hasta cierto punto genera que las voces ahí representadas y en particular la de los estudiantes quede vulnerada por la escasa actividad que poseía la misma comisión.

Asimismo, el ex presidente de la FECUR, señala que la mayor comunicación que tuvieron fue con la OSG, para la repartirse la instalación de “ciclo-parqueos” para bicicletas y de esta forma evitar la duplicidad de acciones, especialmente para el proyecto de “Bicis FEUCR” que consistió en:

Nosotros desarrollamos una iniciativa que se llamó “Bicicletas FEUCR” que básicamente esta iniciativa le permitía al estudiantado alquilar una bicicleta de manera gratuita en cualquiera de los puntos de préstamos de bicicleta que en el mayor desarrollo del proyecto fueron 12 puntos de acceso de préstamos de bicicletas, donde usted nada más tenía que llenar un contrato, dejar una identificación con foto o una

fotocopia y pues usted se iba en su bicicleta –verdad-. (J. Vargas, entrevista virtual, 19 de noviembre, 2020)

Dicho proyecto, facilitó en gran medida el desplazamiento, el esparcimiento y el deporte en el campus universitario, lamentablemente no se pudo terminar de desarrollar por el alto costo que representaba el desarrollo de una aplicación móvil y la falta de interconexión entre fincas.

Además, se encuentran algunos elementos variables que diferencian la intervención del señor Vargas Solano, entre ellas el ya citado Proyecto de Bicicletas FEUCR, que es retomado además por el señor ex Vicerrector de Administración, Dr. Carlos Araya, otro elemento considerado es el del préstamo o alquiler de bicicletas que encuentra un poco más de referencias en las otras entrevistas realizadas, entre ellas las de: Araya, Elizondo y Cotter.

Asimismo, el señor Vargas es enfático en señalar la necesidad del incentivar y brindar condiciones para el uso de las bicicletas como medio de transporte, este señalamiento es considerado dentro de los elementos variables, y además es tomado en cuenta en las entrevistas realizadas a: Dimarco, Elizondo, Araya, Solís y Cotter, al encontrarse en seis de las doce entrevistas aplicadas se puede decir que es un elemento variable de desacuerdo.

Un aspecto conceptual singular de la entrevista de Vargas, es que es la única intervención, en la que la entrevistada toma en cuenta el uso de estos lenguajes para personas en situación de discapacidad del habla o de la vista, fue la única entrevista de las doce realizadas en la que se tomó en cuenta, generando que este elemento variable sea considerado de diferenciación.

Algunos elementos variables, en común entre la entrevista de Vargas y otros actores, son los siguientes: interacción entre los edificios, elemento compartido con Kevin Cotter y Jonathan Agüero, energía o transferencia de energía, con la disertación de Francisco Aguilar

y la inexistencia de condiciones tecnológicas para el desarrollo de aplicaciones móviles, elemento variable compartido con la respuesta del señor director de la OSG, Ing. Jeffry Dimarco.

Seguidamente, en la entrevista semiestructurada realizada al Ing. Jonathan Agüero Valverde, coordinador del Programa en Desarrollo Urbano Sostenible de la Escuela de Ingeniería Civil, quien concibe a la movilidad sostenible, de la siguiente manera:

Bueno, justamente esos tres elementos que acabamos de conversar: segura, eficiente y efectiva. Y segura, es lo primero, yo personalmente mi área ha sido la seguridad vial y por eso es que yo hago tanto énfasis en la parte de seguridad, verdad, no puede ser sostenible algo que no procura la salud humana, en el más amplio sentido de la movilidad activa y la salud, que eso es muy importante, pero en nuestro país particularmente todavía tenemos que preocuparnos más, por la seguridad vial porque se mueren 600 personas al año en nuestras carreteras, es un problema importante desde el punto de vista de sostenibilidad. (J. Agüero, entrevista virtual, 26 de octubre, 2020)

De esta manera, la definición del Ing. Agüero Valverde, posee algunos elementos variables coincidentes con la definición de movilidad sostenible de esta investigación, siendo estos los siguientes: “seguridad vial” y la “salud integral” como elementos relacionados a la calidad de vida, que forman parte del componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población. Asimismo, se encuentra la coincidencia en el elemento variable de “eficiente y efectiva” como parte del componente de menor costo posible del citado concepto.

Al igual que la Dra. Solís, se menciona que la salud debe de ser un elemento variable que por medio de la movilidad debería de mejorarse o alcanzarse, sin embargo, hace énfasis

en la necesidad de que esa movilidad sea segura, es decir, que se reduzca los posibles daños físicos, las lesiones o incluso la muerte por la utilización de un determinado medio de transporte, de esta manera se considera a la salud de las personas como un elemento variable, diferente de salud integral que no es precisamente lo mismo, este primer elemento variable se había considerado en la entrevistas de: Agüero, Solís, Aguilar y Vargas.

Uno de los elementos variables que incorpora la disertación del señor Agüero, corresponde al tema de la seguridad vial y demarcación, siendo un elemento compartido en las entrevistas de: Dimarco, Solís, Elizondo y Aguilar, como actores institucionales y en la entrevista al alcalde Trejos, como actor cantonal. Asimismo, el coordinador de ProDUS, menciona la sostenibilidad social; elemento variable que se considera como diferenciador, pues solo se retoma en la intervención de Vargas. (J. Agüero, entrevista virtual, 26 de octubre, 2020)

Además del concepto de movilidad sostenible previamente citado, generó algunos elementos variables en su intervención, entre los que se destacan: la peatonización, la planificación territorial específicamente en la Finca 02 y la gestión de la movilidad en el campus universitario; de esta manera, con relación al primer aspecto menciona:

Entonces, porque le digo esto, porque el problema de los peatones es que a pesar de que todos somos peatones no tiene a nadie que lo represente, es una cosa tan extraña, porque usted joven camina por donde pueda y ya está, después cuando uno está viejito, ya queremos que nos presten atención porque ya nuestra movilidad está restringida, ya para qué: si cuando pudo haber tomado decisiones no se acordaba de que se va a volver viejito. (J. Agüero, entrevista virtual, 26 de octubre, 2020)

A pesar de que la peatonización o considerar a los peatones no es un elemento diferenciador de la entrevista de Agüero, lo que sí es claro es que hace un hincapié muy

importante en el sentido de que para alcanzar la sostenibilidad solo es plausible por medio de la peatonalización, siendo este un elemento variable central de dicha entrevista. El elemento variable señalado anteriormente, lo podemos ubicar en todas las entrevistas realizadas.

Además, muestra un tema que es preocupante para todos los y las peatones en general, que es la falta de organización para la exigencia de cambios positivos en materia de infraestructura para el desplazamiento andando, lo que eventualmente repercute o se recrudece cuando nuestras condiciones físicas o motoras dejan de ser las óptimas para “saltarnos los obstáculos” y ni que decir para aquellas personas que poseen alguna discapacidad física.

Mal, mal, porque la peatonización no ha tenido suficiente impulso, el Campus, la finca 2 [...], nunca fue pensada para ser un campus estudiantil, siempre fue un campus de investigación, verdad, entonces tenía una filosofía diferente y después vinimos y metimos a dos de las facultades más grandes de la universidad en el campus, y lo convertimos en un campus estudiantil, que no estaba preparado para eso, en un montón de lados no hay aceras, las aceras son muy angostas, no hay pasos peatonales, no hay sombra para los peatones, ósea, la finca 2 particularmente es sumamente deficiente en temas de peatonización y si usted no trabaja peatonización no está trabajando movilidad sostenible. (J. Agüero, entrevista virtual, 26 de octubre, 2020)

Con relación al cambio de la Finca 02 de un espacio territorial dedicado únicamente para la investigación y no para impartir lecciones, que se considera como un elemento variable, compartido con las entrevistas de: Vargas Solano, adicionalmente, toma en cuenta las infraestructuras de las aceras, el elemento variable de las aceras, no es retomado en tres de las doce entrevistas aplicadas, las cuales son: Aguilar Pereira, Elizondo Salas y Solís Agüero.

Asimismo, algunos elementos variables de la entrevista de Agüero tienen concordancia con lo mencionado por el alcalde municipal del cantón de Montes de Oca: Fernando Trejos, específicamente en: aceras angostas, inexistencia de aceras y lo esencial son los peatones, son elementos variables de desacuerdo, al no verse reflejado en otras de las entrevistas realizadas a los informantes, tanto a nivel interno de la UCR como a nivel cantonal.

Sin embargo, los elementos variables diferenciadores de esta entrevista son: inexistencia de pasos peatonales, estrategias y prácticas de desplazamiento, inexistencia de sombra para los peatones, la ausencia de Estudios de Contexto en el proceso de expansión de la ciudad universitaria, el sistema de transporte (actual) como el principal contaminante y la sostenibilidad para preservar la vida humana; elementos únicos de la entrevista de Agüero.

Ligado al tema anterior, el Ing. Agüero Valverde es enfático en señalar los desaciertos de las administraciones universitarias (no solo la de Jensen), en materia de peatonización, específicamente debido a que se dio una expansión del campus universitario hacia la Finca 2, sin ningún modelo de desarrollo claro, ni tomando en cuenta seriamente las necesidades de desplazamiento de toda la comunidad universitaria, lo que según su entrevista, evidencia la ausencia de un compromiso y objetivos claros en este tema, creando hasta cierto punto un problema no resuelto en el que se han dado pasos importantes pero aislados y desordenados.

Asimismo, el coordinador de ProDUS, define desde su perspectiva la razón de este caos en materia de expansión del campus universitario y de la relativa desatención a la peatonización, vinculándolo principalmente a la ausencia de planificación de la Finca 02, debido a que no era una finca para la comunidad estudiantil principalmente sino que era un territorio de investigación, pero para evitar convertir a la Finca 02 en una territorio estudiantil, señala Agüero que era necesario que la administración tomara decisiones serias:

botar los edificios viejos de la Finca 01 y hacerlos de mayor altura y capacidad. (J. Agüero, entrevista virtual, 26 de octubre, 2020)

El comentario anterior, refleja hasta cierto punto, que el Plan de Ordenamiento Universitario sigue siendo un problema y una necesidad que se debe de atender, para evitar que temas tan importantes como lo es la movilidad sostenible quede parcialmente excluida de la gestión.

Por otra parte, Agüero se refiere desde su perspectiva a la forma en la que trabajan las oficinas encargadas de la infraestructura universitaria: OSG y OEPI, de la siguiente manera:

La gente de la Oficina de Servicios Generales y OEPI, se reparten eso, y parte del problema es que les cuesta mucho coordinar, y estoy seguro que los dos se lo habrán dicho, y si usted ha estado en una reunión con las dos oficinas al mismo tiempo se dará cuenta, ..., tienen un serio problema de coordinación. (J. Agüero, entrevista virtual, 26 de octubre, 2020)

En ese sentido, lo que menciona Agüero Valverde es comprobable, si revisamos lo que anteriormente nos había dicho el Arq. Kevin Cotter, ya que de acuerdo con la entrevista a este segundo informante, ellos como Oficina Ejecutora de Programas de Inversión, habían estado aislados o no los habían tomado en cuenta para trabajar los temas relacionados con movilidad sostenible, sin embargo, con el Plan de Ordenamiento Universitario, la coordinación entre las partes habría mejorado sustancialmente por medio de ese instrumento.

Por otra parte, una de las entrevistas que fue bastante abundante en cuanto a información, fue la realizada al Ing. Jeffry Dimarco Fernández, director de la Oficina de Servicios Generales, quien describe la movilidad sostenible, de la siguiente forma:

Nunca me habían hecho la pregunta, no tengo idea, te podría decir que movilidad sostenible pensaba en dos áreas: una sostenible desde el punto de vista que nosotros lo podamos hacer en el campus sostenible financieramente, verdad, o bien que todos los esfuerzos que hagamos para mejorar la infraestructura, hagamos una reducción en el impacto que provocamos en nuestro ecosistema, en ambas cosas hemos trabajado. (J. Dimarco, entrevista virtual, 2 de diciembre, 2020)

Desde esa perspectiva que nos esboza el señor Dimarco Fernández, podemos encontrar varios elementos variables relacionados con temas de sostenibilidad desde diferentes aristas como: la financiera, la ambiental y la temporal (aunque esta no se encuentra en el texto citado); a nivel conceptual de acuerdo a la definición aportada para efectos de esta investigación lo mencionado por Dimarco tiene un vínculo con el concepto de movilidad sostenible, a través del componente de menor costo posible, que hace referencia a reducir los costos ambientales, sociales y económicos que se generan producto de la oferta de servicios de movilidad.

En el caso de la sostenibilidad financiera, este elemento variable es tomando en cuenta en las entrevistas de: Aguilar, Elizondo, Agüero y Vargas. Con relación al elemento variable de la sostenibilidad ambiental, podemos encontrar referencias en las entrevistas de: Aguilar, Elizondo, Agüero y Vargas; finalmente, el elemento variable de la sostenibilidad temporal, solo se observa en la entrevista de Dimarco, por tanto, es un elemento variable de desacuerdo.

Ahora bien, se han escogido tres temas fundamentales a resaltar de la entrevista realizada al Ing. Jeffry Dimarco Fernández, las cuales son: la visión del campus universitario, la gestión del servicio de autobús externo y la horizontalidad en la gestión de la movilidad

sostenible en el campus universitario, de esta manera, en el primer aspecto mencionado, se tiene que:

El campus universitario va más allá de eso [movilidad sostenible], porque se utiliza también como un parque o un sitio de esparcimiento para las personas en nuestra área de impacto, que es aquí en San Pedro, entonces es usual que hayan personas que no pertenecen o tengan algún vínculo con la universidad, pero que si disfrutan de las instalaciones de la universidad. (J. Dimarco, entrevista virtual, 02 de diciembre, 2020)

Al igual que otras posiciones a lo largo de este documento, la visión de la Oficina de Servicios Generales parte de la visión de que el Campus Universitario no es solamente un centro de estudio sino que es un espacio para la recreación, el disfrute y la socialización, que trasciende incluso los parámetros de lo que se puede entender como comunidad universitaria, yendo a un espacio abierto para la comunidad y para toda la población nacional, esta visión es positiva además, porque permite tomar el campus universitario y lo local como un todo, lo que eventualmente generaría el trabajo articulado y en conjunto para una mejor movilidad local.

Se desprende del anterior fragmento de la entrevista, los siguientes elementos variables: el campus universitario más allá de la comunidad universitaria, este elemento solo se encuentra en la entrevista de Dimarco, como actor institucional y en la entrevista del actor cantonal: Trejos; asimismo, el espacio libre a disposición de las personas y su recreación, este elemento variable lo podemos hallar en las respuestas de: Jensen, Dimarco, Elizondo, Cotter y Solís, como actores institucionales y en la entrevista del regidor Daniel Rojas como actor cantonal.

Asimismo, el elemento variable de: el campus universitario como un parque o un sitio de esparcimiento, este elemento se encuentra en las disertaciones de: Dimarco, Cotter y

Solís, como actores institucionales y en la entrevista del actor cantonal Daniel Rojas, regidor municipal, por su parte, el elemento variable de: convivir y compartir lo encontramos en las respuestas de los actores institucionales de: Dimarco Fernández y Elizondo Salas.

Por otra parte, el elemento variable relacionado a la apropiación del espacio universitario, se puede encontrar en las entrevistas de: Dimarco y Solís; como se aprecia, la mayoría de los elementos variables mostrados anteriormente, se pueden considerar de desacuerdo.

Aunado a la gestión de la movilidad sostenible, el director de la OSG menciona que: En esa pirámide de movilidad, donde las personas caminen, deberían estar en lo más alto de la pirámide, sería lo que queremos propiciar, entonces, desde ese punto de vista los proyectos son: sostenibles si cumplen los objetivos de movilidad que se habían planteado, ¿por qué? Porque quiere decir, que cada proyecto que nosotros hacemos es para evitar que las personas utilicen otros medios, ósea, los proyectos de movilidad que nosotros hacemos son para evitar que las personas utilicen otros medios. (J. Dimarco, entrevista virtual, 2 de diciembre, 2020)

En ese sentido, se muestra la intención de la Oficina de Servicios Generales, para atender la movilidad según la pirámide invertida, de acuerdo a la importancia del medio de transporte: primero los peatones, seguido por la bicicleta, el transporte colectivo y finalmente el transporte en vehículo. La segunda parte de su intervención, aborda las acciones que se llevan a cabo en el campus: disminución de la demanda del servicio de autobús interno. (Dimarco, 2020)

Del mismo modo, el elemento variable referente a la disminución de la demanda del autobús interno, es un elemento de desacuerdo, ya que solo se halla en las entrevistas de:

Araya, Dimarco, Agüero y Vargas, convirtiéndose en un aspecto distintivo de dichas entrevistas.

En cuanto a la gestión de la movilidad, por medio del autobús externo, la posición del Ing. Dimarco Fernández, es la siguiente:

Las acciones son una nueva composición de los permisionarios de la ruta, ya no es por ruta, ósea, ya la ruta del pueblo tal, de la comunidad tal, sino que van a hacer varias rutas, van a hacer unos conglomerados de rutas, donde un mismo concesionario va a tener más rutas para operar, vamos a tener menos concesionarios de transporte de manera que cada concesionario de transporte va a manejar un número más alto de usuarios, y como es un volumen más alto de usuarios, se va a requerir de empresas de transporte más consolidadas porque se les está exigiendo una mayor infraestructura ... capacitaciones en temas de: género, hostigamiento sexual, en temas que tienen que ver con el trato hacia las personas. (J. Dimarco, entrevista virtual, 02 de diciembre, 2020)

El servicio de autobús externo, es un tema que como anteriormente lo había señalado Vargas Solano, es un área de la gestión de la movilidad que requiere bastante atención, en ese sentido el director de la OSG, indica que el servicio es bastante sensible a los cambios tarifarios, ya que debido a la diferencia de comportamiento de los usuarios, de un semestre a otro, se genera por parte de los permisionarios una especie de servicio a la baja, lo que afecta la calidad del servicio, Sin embargo, se está trabajando en una serie de mejoras del servicio de autobús externo, entre los que se destaca: el sistema de pago electrónico, la calidad, las rutas, entre otras acciones. (J. Dimarco, entrevista virtual, 02 de diciembre, 2020)

De esta manera, los elementos variables relacionados con el servicio de autobús externo son: autobús externo, este elemento es considerado en seis de las doce entrevistas,

no encontrándose en las entrevistas de: Araya, Martén, Aguilar, Cotter y Solís, como actores institucionales y tampoco se muestra en la entrevista del actor cantonal de Trejos Ballesterero.

Asimismo, los elementos variables de: servicio con sensibilidad a los cambios de previos, es considerado en las disertaciones de: Elizondo y Agüero, evaluación de la calidad del servicio de buses interno y externo, este elemento se puede hallar en las entrevistas realizadas a: Dimarco, Elizondo y Agüero, aplicación para dispositivos móviles denominada: “CampusUCR” o “BusUCR”, este elemento se encuentra en la entrevista de: Araya y Dimarco, consideración de la condición económica de los usuarios, este elemento se halla en las entrevistas de: Elizondo y Vargas; gran parte de los elementos son de desacuerdo.

En adición a lo anterior, otros elementos variables relacionados al autobús externo son: tiempos de las rutas, considerado en una entrevista adicional, siendo esta la de: Agüero; el siguiente elemento es considerado por el director de la OSG y el regidor Daniel Rojas, siendo: demanda del servicio. Finalmente, los siguientes elementos variables solamente son contempladas por el director de la OSG: mezcla de rutas, pago electrónico y mayor calidad, se desprende de la anterior descripción, que los elementos citados son diferenciadores.

Con la mira puesta en la mejora del servicio de autobús externo, es que la Oficina de Servicios Generales intenta reducir la cantidad de concesionarios con la intención de que al ser empresas más sólidas a nivel financiero, puedan tener más rutas y una población que demanda el servicio más amplia, sus servicios se puedan adaptar a las necesidades de la comunidad universitaria y a cada uno de los requisitos que desde la administración se le soliciten, de igual manera es importante subrayar, que las capacitaciones que se les debería de brindar a las y los choferes de los autobuses es importante para mejorar el trato hacia las personas y reducir las incidencias de acciones violentas en contra de poblaciones vulnerables.

Finalmente, la respuesta a la pregunta de si las acciones desarrolladas en materia de movilidad, llámese: infraestructura, servicios, proyectos, etcétera, han sido aisladas o integradas a una política de movilidad, la respuesta de Dimarco fue la siguiente:

Hay de los dos tipos, nosotros sí hemos tratado de integrar, si vos ves todos los esfuerzos del autobús universitario, se han realizado lo que tiene que ver con aceras, lo que tiene que ver con las entradas a la universidad, se mejoró la entrada a LANAMME, se mejoró la entrada a Finca 3, se mejoraron aceras y se mejoró iluminación. (J. Dimarco, entrevista virtual, 2 de diciembre, 2020)

Dicho de otra manera, se han desarrollado acciones aisladas, posiblemente todas aquellas que no se han podido integrar a otras propuestas o proyectos, pero en general se han intentado integrar, lo que tampoco responde necesariamente a una adecuada planificación o alineamiento a una política en materia de movilidad, posiblemente por el hecho de que no existe una como tal, lo que genera una alta vulnerabilidad a caer en prácticas poco positivas institucionalmente.

Por otra parte, como es esperable de la dirección de la oficina encargada de la mayoría de obras de movilidad y de su conservación, el señor Dimarco, mostró algunos elementos vinculados a la infraestructura, que para efectos de esta investigación, son considerados elementos variables, a continuación se detallan dichos elementos:

Por un lado, los relacionados a infraestructura vinculados a aspectos sociales: toda obra debe de ser bonita y atractiva, este elemento se encuentra además en las entrevistas de: Jensen y Elizondo, las personas deben de apropiarse de los proyectos, este elemento solo se encuentra en la entrevista de Dimarco, demandar mejores servicios o infraestructuras, este aspecto se puede hallar en las entrevistas de: Dimarco y Solís, asimismo, toda obra y servicio que se realice debe de contar con demanda, este componente es contenido en las entrevistas

de: Dimarco, Elizondo y Agüero, se puede determinar que estos elementos son de desacuerdo.

De igual manera, existen elementos variables sobre infraestructura que se vinculan más a su gestión, los cuales serían: normas de construcción, se recoge además en la entrevista de Cotter y Trejos, manejo de desechos, este elemento solo se encuentra en la entrevista de Dimarco, toda obra debe de cumplir su objetivo, este elemento se puede hallar en la entrevista de: Cotter, Dimarco y Elizondo, los elementos mencionados son considerados de desacuerdo.

También, se pueden hallar elementos variables como: las personas deben de encontrarle una funcionalidad a las obras, este elemento se encuentra en tres entrevistas, siendo estas las de: Dimarco, Cotter y Elizondo; un elemento que es inevitable en el desarrollo de infraestructura es el que: toda obra tiene un impacto ambiental, este elemento se puede ver reflejado en las entrevistas de: Martén, Dimarco, Cotter y Trejos, todos los elementos esbozados, no se puede determinar que correspondan a elementos de acuerdo entre los informantes entrevistados.

Adicionalmente, en la entrevista realizada al señor Dimarco, se vieron reflejadas una serie de elementos variables relacionadas con la seguridad, entre ellas se destaca: guardas de seguridad y controles de ingreso, estos elementos son exclusivos de las respuestas generadas por el director de la OSG, sin embargo, se encuentran los elementos de: casetas de seguridad y cámaras de seguridad, que se observan en las entrevistas de: Elizondo y Jensen.

La entrevista aplicada al señor Dimarco, arrojó una serie de elementos variables diversos, entre los que se destacan: reducción del impacto sobre el ecosistema, ir más allá de la Ley 7600, comunicación a través de *Facebook*, mejora de los recorridos del autobús interno, todos los anteriores elementos son compartido con Cotter, autobuses universitarios normalmente llenos, elemento en común con Araya y Elizondo, colocación de bancas o poyos

y malos usos de las aplicaciones móviles, son elementos variables propios de las réplicas de Dimarco.

En conclusión, el elemento variable de conciencia y compromiso con la sostenibilidad, se puede encontrar en las respuestas de: Jensen, Aguilar, Elizondo, Agüero, Trejos y Rojas, siendo un elemento de acuerdo entre los actores entrevistados, tanto cantonales como institucionales.

Otro tema al que hay que prestarle un interés particular, es la respuesta de la pregunta que se le realizó al Ing. Dimarco, sobre la posibilidad de que otros actores pudieran participar en temas de movilidad, ya que su respuesta fue bastante reacia a la participación, el trabajo conjunto y la horizontalidad, de acuerdo a su respuesta, las únicas dos unidades que tienen esa potestad es la OSG y la OEPI; si nos limitamos estrictamente a lo reglamentario eso es precisamente así, sin embargo, dicha normativa no limita la conformación de una instancia de participación, en el que se aporten ideas, se evalúen los resultados, se decida colectivamente que acciones debería desarrollar en las oficinas con la competencia ejecutiva.

Desde un punto de vista administrativo, esta posición es relativamente negativa, pues limita la participación, la transparencia y la integralidad en las propuestas o acciones de movilidad sostenible, lo que puede provocar serios daños a algunas poblaciones de usuarios, fallos en la infraestructura o que la gestión de los servicios de movilidad en el campus universitario.

Asimismo, en la entrevista realizada a la coordinadora del Programa de Infraestructura y Transporte (PITRA) de LANAMME, señora MSc. Ana Luisa Elizondo Salas, se destacan los temas como: la necesidad de contar con estrategias claras de “mercadeo”, la necesidad de que los proyectos de movilidad estén integrados dentro de una

economía circular y que cada una de las acciones propuestas en este campo de acción sean efectivas: eficientes y eficaces.

Para la coordinadora doña Ana Luisa, la movilidad sostenible es:

Aquí el punto es que: la movilidad sostenible está relacionada con alternativas con menor impacto ambiental, entonces, la movilidad sostenible lo que persigue es el uso de las bicicletas, el uso de medios eléctricos, de motocicletas eléctricas, ojalá, con energía solar, el tren eléctrico o el tren idealmente con energía solar, eso es lo que conocemos como movilidad sostenible. (A. Elizondo, entrevista virtual, 4 de diciembre, 2020)

Al hacer un análisis de la definición aportada por la entrevistada, podemos distinguir varios elementos variables que se vinculan con el concepto de movilidad sostenible de esta investigación, entre ellos: “alternativas de menor impacto ambiental” se puede categorizar por medio del componente de menor costo posible, asimismo, hace una descripción de los posibles medios de transporte lo que forma parte del componente de medios de transporte, de la definición detallada para movilidad sostenible de la presente investigación.

De esta manera, la concepción o conceptualización del concepto de movilidad sostenible transcurre por la reducción de los impactos ambientales, la utilización de medio de transporte que consumen energía eléctrica para la realización de los desplazamientos, de preferencia energía solar, se distingue además la colectivización del transporte, especialmente la mención realizada al uso del tren y el uso de medios no tradicionales como la bicicleta, de esta manera se desprenden una serie de elementos variables, entre ellos:

En primer lugar, se encuentran los elementos variables relacionados con los desplazamientos: tiempos de los desplazamientos, elemento vinculado con las entrevistas de Aguilar, Vargas y Trejos, el elemento variable del: autobús eléctrico, elemento que lo

podemos ubicar en seis de las doce entrevistas, siendo estas las de: Martén, Jensen, Elizondo, Vargas, Solís y Agüero, estos elementos no tienen el apoyo suficiente para llegar a ser considerados de acuerdo.

De esta forma, se destacan los elementos variables de: oferta de autobuses y vehículos eléctricos era baja, aspecto encontrado además de la intervención de Elizondo, en la entrevista de Martén; cambio de la flota vehicular, elemento que se puede hallar en las entrevistas de: Araya, Elizondo y Solís y el elemento diferenciador de esta entrevista fue el de la referencia a las motocicletas, ya que en no encontró en ningún otro desarrollo de respuestas generado.

Por otra parte, con relación al tema del mercadeo de los proyectos, Elizondo opina que:

Bueno, vea para empezar yo te voy a decir algo, todo lo que sea mercadeo de un proyecto es importante, si el nombre de un proyecto no es atractivo para la gente, porque me suena muy estrambótico, me suena muy difícil de pronunciar, en realidad eso ya aleja la gente de que se interesa de qué es parece mentira pero al final de cuentas, cuando uno va a vender un proyecto o quiere que el proyecto tenga impacto, esta parte de la mercadotecnia puede hacer que un proyecto fracase con sólo el nombre. (A. Elizondo, entrevista virtual, 4 de diciembre, 2020)

La referencia del fragmento de la entrevista, refleja de acuerdo a la visión de la informante que los proyectos de movilidad deberían de contar con nombres que sean fáciles de recordar y que atraigan al público en general, de tal manera que la ausencia de esa capacidad, por parte de la administración debido al nombre del proyecto del palimpsesto, provoca que casi nadie conozca al proyecto por su nombre, ni a lo que hace referencia, de tal

forma que esto podría ocasionar que las personas no sientan el deseo de utilizarlo al tener ese nombre “extraño”.

De esta manera, se desprende de la anterior referencia, los siguientes elementos variables: operacionabilidad de los proyectos de movilidad, elemento en común con Aguilar, estrategia de comunicación, en correlación con las respuestas de Aguilar, Agüero, Trejos y Rojas, publicidad y mercadeo de un proyecto, dicho elemento fue ubicado solamente en esta entrevista, todos los elementos variables expuestas anteriormente son de desacuerdo.

Con relación al vínculo de la economía circular con la movilidad, Elizondo, señala que:

Lo que decíamos hace un rato para que sea sostenible debe resolver un problema y tiene que tener oferta y demanda lógica para que haya una economía circular por decirlo de alguna manera y es que ya ahí uno termina entrando y uno se va y se extiende y al final de cuentas, al final la gente no tiene claro lo que es la movilidad sostenible o por lo menos a veces hacen cosas por moda porque está de moda y la falta de integralidad, es a veces lo que hace que un proyecto sostenible no sirva, no funcione. (A. Elizondo, entrevista virtual, 4 de diciembre, 2020)

Además, para Elizondo, un proyecto de movilidad que realmente aspire a ser considerado como “sostenible” debe de tener demanda y oferta, por ejemplo: si el autobús interno no tuviera demanda de la comunidad universitaria, no sería sostenible, porque andaría generando efectos perniciosos para el ambiente, sin realmente ser un problema o necesidad, entonces, para que un proyecto sea sostenible debe de solucionar un problema y contar con suficiente demanda y oferta de lo contrario sería un proyecto generado solo por tendencia.

En adición a lo anterior, se pueden ubicar en la entrevista de Elizondo algunos elementos variables relacionados con el entorno urbano de la Universidad de Costa Rica,

entre los que se encuentran: semaforizar, este elemento solo lo se puede hallar en la entrevista de Elizondo, zonas verdes, considerado en las respuestas de: Araya, Dimarco, Elizondo, Cotter y Solís. Finalmente, el elemento variable del palimpsesto, que se puede hallar en las entrevistas de: Araya, Jensen, Dimarco y Elizondo, siendo un elemento variable de desacuerdo.

De la misma manera, y relacionado con el tema de la economía circular, se definen otros parámetros para la evaluación y a la gestión de la movilidad sostenible:

La atención de la movilidad sostenible debe de atender un problema, y el problema qué es: cuando la movilidad es sostenible en teoría debería de ser lo que yo digo: efectiva, y la palabra efectiva reúne dos cosas, reúne: eficiencia y eficacia, quiero decir: si usted tiene un proyecto de movilidad sostenible que es eficiente porque no desperdicia, lo hace con la menor cantidad de recursos, lo hace con recursos amigables por ejemplo, y es eficaz en la medida en que yo logre el objetivo, cuál es el objetivo: movilidad sostenible, pero además, una movilidad que responda a las necesidades de los usuarios. (A. Elizondo, entrevista virtual, 04 de diciembre, 2020)

De esta forma, los proyectos de movilidad deben de aspirar a ser efectivos, debido a que utilizan los recursos disponibles de la manera más adecuada, procurando en todo momento, evitar los desperdicios o las pérdidas de recursos por mala atención o gestión, que responda a las necesidades de los usuarios, es decir, que satisfaga las expectativas de ese medio de desplazamiento, en el sentido de que no quede población recibir el servicio.

Otros elementos variables que se derivan de la intervención de Elizondo, son: convivencia, encuentro, socialización y comunicación, estos elementos variables los podemos observar además en las entrevistas de: Jensen y Vargas, vínculos de la docencia y

la investigación con la sostenibilidad, este elemento se puede hallar adicionalmente en la entrevista de Aguilar.

Asimismo, se encuentran elementos variables como: la UCR como generadores de agentes de cambio, este elemento se encuentra en las entrevistas de: Aguilar y Elizondo, efectividad, eficiencia y eficacia, este elemento conceptual se halla en las respuestas de: Elizondo, Cotter, Agüero y Vargas y los elementos variables diferenciadores de esta entrevista con las demás son: economía circular y ampliar la restricción de ingreso vehicular al campus universitario como en el Día del Ambiente, siendo elementos variables peculiares de esta entrevista.

En adición a lo anterior, en la entrevista efectuada a Elizondo, encontramos un elemento variable de gran relevancia para esta investigación, siendo este: la necesidad de una mayor planificación de acciones de movilidad ejecutados por la universidad, este elemento se observa en nueve de doce entrevistas, no encontrándose en las de Araya, Jensen y Dimarco.

Finalmente, como se entenderá la función de PITRA, es ser un programa que apoya a la administración con informes técnicos sobre algunas temáticas, estos estudios son considerados elementos variables, algunos de ellos son: Estudios de Impacto Ambiental, no siendo considerado en las entrevistas de: Araya, Solís, Vargas y Rojas, Estudios de Impacto Vial, se puede encontrar en las respuestas de: Martén, Jensen, Aguilar, Elizondo, Agüero y en el entrevista del señor Trejos Ballester, como actor cantonal.

Otros elementos variables son: determinación del Volumen de Tránsito, solo se encuentra en las entrevistas de: Jensen, Elizondo y Trejos, en el proceso de traslado de las facultades a la Finca 02, los datos fueron muy variables, este elemento se puede hallar en las

entrevistas de: Aguilar, Agüero y Elizondo, todos los elementos variables anteriores son de desacuerdo.

Además, se destacan algunos proyectos de movilidad promovidos por la administración como variables de esta investigación, entre ellos: Proyecto de Carro Compartido, este elemento variable se puede ubicar en las entrevistas de: Dimarco y Elizondo, finalmente, los siguientes elementos variables son únicas de la entrevista de Elizondo, siendo estas: Análisis del Proyecto de Palimpsesto y Análisis de los Accesos de Algunas Facultades.

Por otra parte, en la entrevista efectuada al señor Vicerrector de Administración: Dr. Carlos Araya Leandro, determina que la movilidad sostenible es aquellas que:

La movilidad sostenible, es aquella donde imperan medios de desplazamiento o medios de transporte, más que medios de transporte, medios de desplazamiento que vayan de la mano con el respeto al medio, básicamente creo que esa sería la movilidad sostenible, y no quisiera irme adelantando a las respuestas, entonces, creo que lo podríamos dejar ahí. (C. Araya, entrevista virtual, 10 de noviembre, 2020)

En el caso de la definición aportada por el Dr. Araya Leandro, se rescata un elemento variable vinculante con el concepto de movilidad sostenible de esta investigación, siendo los desplazamientos amigables con el ambiente un elemento que se contiene en el componente de prácticas y estrategias de desplazamientos de la población, que busca analizar el compromiso de la administración universitaria sobre el adecuado funcionamiento de los medios de transporte a fin de brindar un desplazamientos respetuoso con el ambiente.

De la anterior referencia, se puede derivar que la visión de la VRA es relativamente restrictiva, ya que solo menciona el respeto por el medio ambiente a raíz del uso de los medios

de desplazamiento, sin mencionar otros elementos que aunque no son centrales, si pueden tener efectos y beneficios sobre los objetivos que se persiguen, que es la movilidad sostenible.

En la intervención del Dr. Araya, se mencionan algunos elementos variables relacionadas con el autobús interno, entre ellas: poca periodicidad, este elemento también se encuentra en la entrevista de Vargas, atrasos en los horarios del bus interno, este elemento solo se encuentra en la entrevista de Araya, siendo considerado un elemento variable diferenciador.

La visión del Vicerrector, también abarca un par de elementos variables que son importantes de destacar, pues muestran una mayor integralidad entre las acciones realizadas, siendo estas: eliminación de espacios de parqueo en la milla universitaria, este elemento no se encuentra en las entrevistas de: Aguilar, Solís, Agüero, Vargas, Trejos y Rojas y un elemento en el que hay gran coincidencia es la Vía Compartida o Milla Verde, este no se logra ubicar en las disertaciones de: Aguilar, Elizondo, Solís, Trejos y Rojas, convirtiéndose en un elemento variable de acuerdo entre todas las respuestas emitidas por medio de las entrevistas aplicadas.

A su vez, se desprenden otros elementos variables, los cuales son: rentabilidad desde un punto de vista económico de la flotilla vehicular universitaria, este elemento también se encuentra en la entrevista de Dimarco, pasos peatonales a cubierto, este elemento se puede hallar en las entrevistas de: Araya, Dimarco, Agüero y Cotter, por último, vehículos de mayor rendimiento en el consumo energético, este elemento es único de la entrevista de Araya.

De esta manera, se puede resumir la disertación del Dr. Araya, en algunos puntos centrales, los cuales serían: la necesidad de contar con promotores a nivel político, la innovación y la tecnología en el campus universitario y la razón de la inexistencia de un Plan de Ordenamiento Universitario, donde se contemplen aspectos vinculados con la movilidad.

Con relación al primer aspecto destacado, el señor vicerrector mencionó lo siguiente: Ahora bien, nada de este proceso es posible, porque aquí estamos hablando de innovación, de implementación de innovaciones, en la implementación de innovaciones puede haber muy buena voluntad de parte de muchos actores pero si no hay un promotor político de esa innovación, ninguna innovación en gestión pública va a prosperar si no hay un promotor político, si no hay un padrino político que tome el proyecto y que efectivamente le dé impulso, porque si no todo va a quedar en buenas voluntades y no vamos a concretar. (C. Araya, entrevista virtual, 10 de noviembre, 2020)

El Dr. Araya se refiere a que las innovaciones en materia de movilidad, requirieron de la mediación y el impulso de la Vicerrectoría de Administración como un actor relevante para que esas acciones se pudieran incluir dentro de la agenda institucional, en ese sentido, podemos inferir que la VRA era consciente de la importancia de la movilidad sostenible pero existía algún actor político de mayor peso que no estaba tan convencido o que requería de cierto esfuerzo de convencimiento, presumiblemente este actor sería la rectoría.

De la anterior intervención, se desprenden los siguientes elementos variables: innovaciones o cambio novedoso, este elemento lo encontramos adicionalmente en la entrevista de Jensen, promotor político de las innovaciones, este elemento se puede hallar en las entrevistas de: Martén, Aguilar, Araya y Solís, y modelar el campus como un elemento único de Araya.

Al mismo tiempo, es enfático en señalar los posibles cambios que eventualmente se tendrán que hacer en el campus universitario en materia de movilidad, no sin antes reconocer que hacen falta esfuerzos por concretar la movilidad sostenible, lo que mencionó fue lo siguiente:

Lo sostenible es importantísimo, pero la ciudad inteligente es el paso siguiente y la ciudad inteligente no puede abandonar lo sostenible definitivamente, todavía nos queda mucho por modelar en el campus pero lo cierto del caso es que hoy por hoy tenemos un campus que se adapta en mucho a lo que imaginábamos ocho años atrás.
(C. Araya, entrevista virtual, 10 de noviembre, 2020)

Dado el contexto de la modernidad, y considerando que la mayor parte de la comunidad universitaria está compuesta por estudiantes jóvenes en su gran mayoría, no es de extrañar que la tecnología sea elemento indispensable, para facilitar la comunicación y para estar atento de los recorridos y horas de salida de los diversos medios de transporte, sin embargo, considerar el tema sin haber consolidado la movilidad sostenible podría generar una gran dispersión de las acciones y de los recursos que se dedican para la atención de la movilidad, provocando que no se concrete ni la movilidad sostenible ni la ciudad inteligente.

Algunos de elementos variables relacionados a la temática tecnológica son: tecnología, elemento que se puede hallar en las respuestas de: Araya, Agüero y Aguilar, paraderos de autobús con monitores para seguir el recorrido, hallándose en las disertaciones de: Araya, Dimarco, Elizondo y Cotter, finalmente, la ciudad universitaria inteligente, este elemento variable solo se encuentra en la entrevista de Araya, siendo un elemento diferenciador.

En este punto de análisis, hay que hacer hincapié en que el señor Araya, menciona reiteradamente elementos variables de accesibilidad en su disertación, algunos de ellos son: personas con alguna dificultad para desplazarse, elemento de desacuerdo, no encontrándose en las entrevistas de: Martín, Jensen, Elizondo, Solís, Agüero, Trejos y Rojas.

Asimismo, el elemento variable de: no videntes o baja visión, elemento hallado en las entrevistas de: Araya, Dimarco y Aguilar, señalética, ubicado en las entrevistas de: Araya,

Dimarco y Cotter, ascensores, se puede encontrar en las entrevistas de: Araya y Vargas, iluminación, elemento hallado en las entrevistas de: Araya y Dimarco, asimismo, rampas de acceso, elemento diferenciador de la entrevista de Araya; todos son elementos de desacuerdo.

Por otra parte, el señor vicerrector de administración, señala que la Planificación Territorial Universitaria es un tema que es extremadamente importante, pero que quizá por la falta de experiencia no se consideró al inicio de la administración como una prioridad, sino que terminó siendo atendido en los últimos meses de la administración Jensen y de la administración transitoria de Araya. (C. Araya, entrevista virtual, 10 de noviembre, 2020)

Se precisa, otro elemento que influyó en la ausencia de un Plan de Ordenamiento Territorial, de la siguiente manera:

Yo creo que la planificación urbana, vamos a ver la Oficina de Planificación Universitaria que sí existe, debería de ser una oficina que planifique todo el quehacer de la institución y a mí me parece que a lo largo de las últimas décadas la Oficina de Planificación Universitaria se constituyó en una oficina básicamente de planificación presupuestaria, dejando de lado otros elementos vitales de la planificación de una institución universitaria, entre otros: el de ordenamiento territorial que llamamos. (C. Araya, entrevista virtual, 10 de noviembre, 2020)

De esta manera, lo mencionado por el señor Araya Leandro, se puede triangular con las citas del informe de auditoría de la Contraloría General de la República mostradas previamente, en el cual se hace énfasis en los inadecuados procesos de planificación del desarrollo de infraestructura de la Universidad de Costa Rica, así como de mecanismos de presupuesto, control y seguimiento debilitados a raíz de la indefinición de acciones planificadas.

Por último, esta situación ha derivado en que la Oficina de Planificación Universitaria por su dinámica a lo largo del tiempo ha terminado siendo una oficina que solo se dedica a la planificación económica y ha dejado entre otros temas, el de la planificación del uso del espacio disponible por fuera o desatendido, lo que indudablemente, se convierte en un riesgo importante, porque ha permitido que las diversas administraciones que se suceden en la rectoría, deban de decidir sin claridad técnica, sobre la gestión del territorio de la manera en que consideren más adecuada, sin que esto sea realmente sea lo que en la práctica se requiere.

Por otra parte, en cuanto a las definiciones de movilidad sostenible, de gestión de la movilidad sostenible, sus perspectivas y valoraciones, por parte de los actores cantonales en los que puede o podría incidir la gestión de la movilidad sostenible en el campus universitario.

En este punto, es necesario aclarar que a pesar de solicitar reiteradamente el apoyo a al Alcalde Municipal de Montes de Oca 2016-2020, señor Marcel Soler Rubio, no hubo respuesta por parte del órgano de mayor jerarquía ejecutiva a nivel municipal, sin embargo, si se pudo tener acceso a al señor Alcalde Municipal del período 2012-2016, señor Fernando Trejos Ballester, quien amablemente aceptó la realización de la entrevista semiestructurada.

En dicha entrevista, el señor ex Alcalde Municipal menciona que la movilidad es: “Movilidad es el concepto tradicional, el concepto clásico, que es: el tránsito de las personas y también de las mercancías en un determinado espacio físico (ciudades o pueblos)” (F. Trejos, entrevista virtual, 25 de mayo, 2021)

De la anterior interpretación de movilidad, se rescata como en anteriores casos el hecho de concebir la movilidad como el simple hecho del “tránsito” de un punto A hacia un punto B, en donde no hay una mayor cantidad de elementos variables que tomar en cuenta,

que es hermético o que no hay interacciones con el medio, y en especial con las personas en general.

Sin embargo, esta consideración si bien es cierto, es limitada, es la base fundante del concepto de movilidad, especialmente del elemento variable del desplazamiento, que como hemos visto anteriormente, se encuentra reflejado en la mayoría de concepciones de los actores institucionales, y en este caso no deja de ser la excepción con los actores cantonales.

Asimismo, el elemento variable del desplazamiento se vincula con el concepto de investigación de movilidad sostenible, por medio del componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, al ser parte del concepto de movilidad sostenible; componente fundamental a la hora de intentar comprender las interpretaciones sobre movilidad sostenible de los actores, desde su competencia de tomadores de decisiones.

Por otro lado, en cuanto a la definición de movilidad sostenible, el actor cantonal representado por el señor Alcalde Municipal de Montes de Oca, menciona que: “Se refiere a lo que es el tránsito de las personas no motorizadas, que no utilicen vehículos si no otras formas, buscando fundamentalmente disminuir la contaminación ambiental principalmente el CO²” (F. Trejos, entrevista virtual, 25 de mayo, 2021).

En este caso, el ex Alcalde, hace referencia a diversos tipos de desplazamiento alternativos, especialmente por medio de los transportes no motorizados, estos elementos variables, se han recogido anteriormente, en las diferentes entrevistas de los actores institucionales. Además, se vincula con otros elementos como la responsabilidad ambiental o específicamente con la disminución de las emisiones de CO₂; elementos presentes en diferentes entrevistas.

Dichos elementos variables, se vinculan con el concepto de movilidad sostenible mediante el componente de menor costo posible como es el caso de “desplazamientos

alternativos” y “reducción de las emisiones de CO²”, refiriéndose al impacto que los medios de transporte puedan ocasionar en el ambiente y además, al hacer mención de “vehículos” se entrelaza con el componente de medios de transporte, importantes para mitigar los efectos ambientales.

En cuanto a algunas de las perspectivas relacionadas a la gestión de la movilidad sostenible, nos podemos encontrar las siguientes:

A mí me tocó estar en los primeros años del periodo 2014-2016. Entonces, con toda honestidad tenemos que reconocer que, en el cantón de Montes de Oca, todas las personas que hemos estado al frente de la municipalidad y de otras instituciones públicas [reconocemos] que no se ha hecho lo suficiente, los esfuerzos que se han realizado en conjunto con las universidades públicas, gobiernos locales y otras entidades han sido insuficientes. (F. Trejos, entrevista virtual, 25 de mayo, 2021)

De acuerdo con lo mencionado por Fernando Trejos, han existido en la municipalidad del cantón de Montes de Oca en asocio con universidades estatales, acciones orientadas a la atención de la movilidad sostenible, sin embargo, estas acciones no han obtenido los resultados esperados, especialmente en un cantón que tiene una población flotante o una población cambiante durante el día y durante la noche o en los períodos lectivos de las diferentes universidades públicas y privadas residenciadas en este pequeño cantón.

Con respecto a la interacción de la Universidad de Costa Rica con el entorno inmediato que la rodea, es decir, con el cantón de Montes de Oca, el ex Alcalde Municipal menciona:

Siempre consideré que la Universidad de Costa Rica debía o debe involucrarse más activamente en la cotidianidad del cantón donde está aceptada e involucrarse más en los problemas que afectan al cantón. Esto no significa, que no lo hayan hecho, en lo

personal me complació mucho cuando la Universidad de Costa Rica aceptó hacerse cargo de los Equipos Básicos de Atención Integral de Salud primarios de la Caja Costarricense del Seguro Social en el cantón de Montes de Oca, lamentablemente 5 años después los volvió a entregar. (F. Trejos, entrevista virtual, 25 de mayo, 2021)

Como se puede apreciar, derivado de lo mencionado por el señor Alcalde del período 2016-2020, se deja entrever que la Universidad de Costa Rica se involucra en la comunidad de Montes de Oca, sin embargo, lo hace de manera intermitente, sin mucha claridad y sin algún tipo de objetivo específico, se reconoce la motivación, la intencionalidad y la retribución que hace la universidad a la comunidad, pero debería de ser más contundente y permanente.

De la misma forma, esto se comprueba a través de la siguiente cita del señor Alcalde, que revela la vinculación o enlace que en su período hubo entre la Universidad de Costa Rica y la Municipalidad de Montes de Oca, en relación con el tema de la movilidad sostenible.

Durante mi administración, no recuerdo que se hayan desarrollado una política clara de movilidad urbana sostenible entre la Municipalidad [de Montes de Oca] y la Universidad de Costa Rica, en concreto no recuerdo que se hubiese elaborado, fueron esfuerzos aislados, importantes para priorizar el tema y poner en la agenda temas de movilidad urbana, pero hasta donde yo estuve a principios del 2016, no recuerdo que eso se haya plasmado. (F. Trejos, entrevista virtual, 25 de mayo, 2021)

Es decir, se realizaron punteos de ideas y algunas acciones aisladas que nunca se plasmaron en un documento formal de intención o en un documento de planificación institucional, tal como lo revela el informe de la auditoria de la Contraloría General de la República, de tal forma que las posibles acciones a desarrollarse en ese período se hayan

perdido o no se le haya dado seguimiento por el cambio de la administración municipal a principios del 2016.

Uno de los últimos aspectos, que es necesario darle relevancia es la temática vinculada con el proceso de expansión de la Universidad de Costa Rica a las diferentes fincas:

Hasta el 2016 cuando yo estuve, puedo dar fe que la coordinación en cuanto a expansión de la Universidad de Costa Rica, sobre todo en finca cuatro donde están las instalaciones Deportivas fue muy buena, yo me reuní en varias oportunidades con el señor rector y la gente que estaba a cargo del proyecto. Inclusive, fueron al Concejo Municipal y nos explicaron: en qué consistía toda la expansión de los nuevos edificios, tanto ahí en la LANAMME, como todos los otros edificios que se han construido, recuerde que todos esos edificios que se han construido, obligatoriamente tienen que ser aprobados por la Municipalidad de Montes de Oca. (F. Trejos, entrevista virtual, 25 de mayo, 2021)

En otras palabras, en cuanto a los procesos de coordinación por el proceso de expansión de los diferentes edificios del campus universitario, el señor Alcalde lo evalúa como positivo, sin embargo, habría que considerar si estas coordinaciones se dan en el marco del apoyo a proyectos conjuntos o si simplemente subyace en un interés unilateral por conseguir el apoyo político y técnico suficiente para la aprobación de los proyectos constructivos y que después de la aprobación; estos esfuerzos de coordinación hayan sido desestimados al alcanzar el objetivo que se trazó la administración de la Universidad de Costa Rica.

Esta argumentación, queda comprobada en el siguiente fragmento de texto de la entrevista realizada al señor Fernando Trejos Ballestero, alcalde municipal: “Las obras fuera del campus [universitario] son muy pocas, tenemos las mismas calles y no se han hecho

ampliaciones, corredores peatonales nuevos y los que hay muchos los ha construido la municipalidad” (F. Trejos, entrevista virtual, 25 de mayo, 2021)

En ese sentido, se denota que el interés de la administración universitaria no fue precisamente el trabajo conjunto con la Municipalidad de Montes de Oca sobre acciones de movilidad, sin embargo, esto no quiere decir que unilateralmente la Universidad de Costa Rica no haya realizado esfuerzos por mejorar algunas aceras inmediatamente externas al campus universitario Rodrigo Facio y que inciden como beneficio de la comunidad externa a la UCR.

Asimismo, lo mencionado por el señor alcalde Fernando Trejos, en cuanto a la cercanía de coordinación interinstitucional con la casa de enseñanza y las implicaciones de esta en la movilidad sostenible del cantón de Montes de Oca; se contrasta con lo mencionado por el señor regidor Daniel Rojas Madrigal, actual presidente del Concejo Municipal, que muy amablemente accedió a ser entrevistado para los fines que persigue esta investigación.

De acuerdo con lo anterior, para el señor Daniel Rojas Madrigal, regidor propietario de la Municipalidad de Montes de Oca de los períodos 2016-2020 y 2020-2024, la movilidad es: “La movilidad es como una forma de transportarse” (D. Rojas, entrevista virtual, 19 de mayo, 2021).

Al igual que en la entrevista con el señor ex Alcalde Municipal, la visión del señor regidor es bastante limitada, en el sentido que solo contempla a la movilidad como el efecto de “transportarse” sin entrar en mucho detalles, ya que no toma en cuenta a las personas usuarias, los medios de transporte, la infraestructura, la cultura del desplazamiento, entre otros temas que revisten una importancia trascendental para una persona que es decisora y creadora de políticas públicas dentro del cantón de Montes de Oca.

De la misma manera, el elemento variable mencionado por el señor regidor Daniel Rojas Madrigal, relacionado con “transportarse” se vincula con el elemento de “desplazamiento” vinculado con el concepto teórico de investigación de movilidad sostenible a través del componente de prácticas y estrategias de desplazamiento, siendo un elemento importante.

Por otra parte, la argumentación del señor regidor municipal, Daniel Rojas Madrigal, con relación al concepto de movilidad sostenible es la siguiente: “Movilidad sostenible, tiene que ver con todo lo que nos rodea a nosotros, digamos con la parte tanto estructural como paisajístico, creo que va detallado hacia esa parte, visual, paisajística, lo entiendo por ahí” (D. Rojas, entrevista virtual, 19 de mayo, 2021).

En otras palabras, el señor regidor concibe la movilidad sostenible como aquello que es “visible”, en ese sentido, menciona dentro de esos elementos lo estructural, que posiblemente hace referencia a las obras o infraestructuras, adicionalmente, señala el embellecimiento de los espacios públicos por medio del desarrollo de espacios paisajísticos, es decir, la intervención de espacios físicos a través de infraestructura, recursos naturales y culturales.

Por consiguiente, el elemento variable de paisajismo, se interpreta como: “el hecho de la obra de infraestructura debe de ser bonitas o atractivas” vinculándose con el concepto de movilidad sostenible por medio del componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, debido a que toma en cuenta elementos variables como la calidad de vida y el uso que se le puede dar al espacio público para el disfrute de las personas que las utilizan. Además, se vinculan con el componente de satisfacción de las necesidades de los usuarios del mismo concepto teórico, al mencionar del elemento de lo “estructural o infraestructura”.

Sumado a esto, es necesario hacer una serie de señalamientos, en el caso del concepto de movilidad sostenible, se consideran los elementos variables: paisajísticos y de infraestructura, vuelve a ser omiso la presencia de los medios de transporte y en el caso del desplazamiento, la mención de esta desaparece de la intervención de Rojas Madrigal; tampoco se desarrolla el tema de la sostenibilidad; a pesar de que se habla de movilidad sostenible, las consideraciones con relación a la materia ambiental y su mitigación es escasa.

Del mismo modo, en relación con los acercamientos entre la Municipalidad de Montes de Oca y la Universidad de Costa Rica, el señor regidor Daniel Rojas Madrigal, señala:

En su momento, no se tuvo una buena comunicación entre la Municipalidad [de Montes de Oca] con la Universidad [de Costa Rica]. Actualmente, eso ha cambiado y espero que se empiece a cumplir muchas cosas a partir de ahora; creo que el rector que está ahorita (Gutiérrez Espeleta) se ha trabajado bastante bien, en poco tiempo hemos tenido bastantes reuniones y creo que se pueden hacer cosas en conjunto, pero en la parte digamos de aceras, creo que fue muy, muy a lo que la Universidad [de Costa Rica] decidiera. (D. Rojas, entrevista virtual, 19 de mayo, 2021).

En consecuencia, el elemento variable de comunicación entre la anterior administración universitaria a cargo del Dr. Jensen y el Concejo Municipal, no fue la adecuada para contribuir al desarrollando de acciones destinadas a atender la movilidad sostenible en los alrededores del campus universitario, esto se ve reflejado en la toma de decisiones unilaterales por parte de la Universidad de Costa Rica en la construcción de aceras en los alrededores del campus universitario, sin buscar el apoyo e integración del Gobierno Local.

Además, la ausencia de una comunicación asertiva, se ve reflejada en la ausencia de instrumentos de planificación para el desarrollo conjunto de obras de movilidad sostenible, tal cual lo menciona Daniel Rojas Madrigal, de la siguiente manera: “Por parte del Concejo Municipal, que como regidor pertenezco, creo que no teníamos ningún instrumento es nulo, ... por parte de la administración entendíamos que la comunicación no era nada buena” (D. Rojas, entrevista virtual, 19 de mayo, 2021).

Se refleja de esta manera, que la ausencia de coordinación y comunicación interinstitucional, conlleva, la ausencia de instrumentos de planificación de las acciones destinadas a la atención de la movilidad, en concordancia con lo mencionado por el informe de la Contraloría General de la República: DFOE-SOC-IF-00010-2020 a nivel interno del centro de enseñanza.

Algunas de las tensiones entre las instituciones, se encuentra en la incidencia de la movilidad interna de la Universidad de Costa Rica en el cantón de Montes de Oca; manifestada por el Gobierno Local por medio del regidor Rojas Madrigal, en la siguiente cita:

Recuerdo en la administración pasada, el día que llamaban “[Día] Sin Humo” que nadie llegaba en carro a la universidad, era un caos para el cantón, porque todo el mundo dejaba el carro fuera de la universidad, porque el llamado era: no puedo entrar en carro, entonces, los dejaban afuera; entonces, una vez la municipalidad intentó hablar con el rector y decirle: “el llamado es que no usen el carro, vengan en tren o en otro medio que no sea un vehículo, porque el caos lo corrían al cantón”, pero al final fue como lo único que recuerdo ... que habían criticado. (D. Rojas, entrevista virtual, 19 de mayo, 2021).

El comentario anterior, muestra la realidad de la ausencia en la gestión del cambio de la cultura de la movilidad sostenible, es decir, pese a que la actividad señalada por Rojas Madrigal busca concientizar sobre el impacto del uso de vehículos de combustión en el ambiente, las personas hacen caso omiso al llamado y utilizan sus vehículos de combustión, estacionándolos alrededor del campus universitaria generando un caos vial en el cantón de Montes de Oca, que debe de ser atendido finalmente por las autoridades de la municipalidad.

Asimismo, esta disconformidad con el “Día Sin Humo”, la podemos encontrar en las entrevistas de Ana Luisa Elizondo del LANAMME y en la intervención del señor Alcalde Municipal del Montes de Oca: Fernando Trejos Ballesteros, siendo un elemento variable de acuerdo entre los actores externos y evidenciado una posible incidencia de la Universidad de Costa Rica en el entorno inmediatamente cercano a su área de influencia en el cantón.

Por otra parte, como ya se había adelantado previamente, a continuación, se realizará un resumen del contenido de los documentos relacionados con movilidad que han sido suministrados por las diferentes unidades, haciendo un análisis de los documentos que se encuentran en el período de observación de esta investigación, es decir, del 2014 al 2018.

Cabe resaltar, que algunos de estos documentos no tienen con exactitud una fecha de elaboración o publicación de tal manera que existe la posibilidad de que sean anteriores a las fechas señaladas, además, muchos de los documentos no tienen un nombre claro, de tal forma que el equipo investigador, ha tenido que renombrarlos de forma que puedan diferenciarse entre los escritos, a la vez, se mostraran las variables que cada uno de ellos contenga.

Es importante señalar, que los documentos no muestran una definición clara del concepto de movilidad sostenible o de su gestión integral, pero lo que sí muestran son elementos variables que componen el concepto o su gestión, lo que permite distinguir de acuerdo con la oficina generadora del documento algunos elementos de la movilidad que

consideran importante o relevante a la hora de proponer y desarrollar proyectos de movilidad sostenible.

De esta forma, los primeros cuatro documentos a los que se hará referencia son los suministrados por la Federación de Estudiantes de la Universidad de Costa Rica, en los que se desarrolla la propuesta del proyecto de “Bicis FEUCR”, de los cuatro documentos, tres corresponden a una derivación del primero de ellos, documento que se le ha denominado: “Taller de Bicis FEUCR”, ya que corresponde a una investigación desarrollada en un taller de diseño de la Escuela de Ingeniería Civil, cuyo objetivo principal fue desarrollar un plan para el préstamo de bicicletas dirigido a toda la comunidad universitaria.

Asimismo, esta investigación realizó un estudio de la literatura y de casos prácticos en la que se haya implementado estos sistemas de préstamo de manera exitosa en diferentes ciudades o países, se realizó una encuesta a la población universitaria a fin de determinar la potencial demanda del préstamo de bicicletas, se monitorearon las rutas que utilizaron los usuarios en el plan piloto y finalmente, se propuso una estrategia de implementación del préstamo de bicicletas a partir del análisis y los datos que se obtuvieron. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

Los primeros elementos variables encontrados en dicho texto son: puntos de convergencia en los medios de transporte, este elemento es único de este documento, estrategia de comunicación y promoción, este aspecto también se puede encontrar en la “Matriz de Movilidad Activa”, la ruta, el horario y la puntualidad no se pueden ver comprometidos, este elemento se puede hallar en el documento llamado: “Proyecto de Carro Compartido”, tiempos de los desplazamientos, dicho elemento se puede hallar en tres de los diez documentos recolectados, siendo estos: Matriz de Movilidad Activa y Proyecto de Carro Compartido; todos los elementos variables descritos son considerados como diferenciadores.

También, se pueden encontrar los siguientes elementos variables: satisfacción de los usuarios con el préstamo “Bicis FEUCR” e integración vial: peatonal y de ciclismo a través del puente interconector, estos dos elementos solo se pueden hallar en el documento de “Taller de Bicis FEUCR”, sostenibilidad financiera, este elemento se puede encontrar adicionalmente en el documento denominado: Memoria de Responsabilidad VRA, y sostenibilidad ambiental, este elemento se puede hallar en cuatro de los diez documentos, siendo estos: Memoria de Responsabilidad VRA, Varias Propuestas, Matriz de Movilidad Activa y en el Taller de Bicis FEUCR.

En cuanto a la comparación internacional que hace estudio, es necesario mencionar que se hace una comparación entre los países de Holanda, Colombia, Guatemala, México, a continuación, se presentan algunos datos derivados de estas comparaciones:

En el caso particular de México, diversas instituciones hacen recomendaciones de algunos aspectos que se deben de tomar en cuenta a la hora de generar los préstamos de las bicicletas, destacando: la demanda potencial, el sistema de financiamiento, la cantidad y la ubicación de las estaciones de préstamo, el modelo de bicicletas a adquirir y la forma en la que se va a generar su mantenimiento, el sistema de redistribución de las bicicletas de los centros de préstamo de menor demanda hacia los de mayor demanda, los costos de registro de los usuarios y la seguridad para usuarios y terceros. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

Por su parte, en el análisis que realizan de Colombia, se resalta el programa “Pedalea por Bogotá”, donde se han señalado y delimitado “Bicicorredores”, contando además con estaciones de alquiler de bicicletas, sin embargo, en caso de que una persona no respete la delimitación señalada, se puede obtener una penalización que lo puede inhabilitar para el uso del sistema de préstamo, por algunos días y si es reincidente puede ser por completo; para el

uso del sistema es necesario registrarse en línea, el registro tarda cinco días, el tiempo del préstamo es de 20 minutos y el préstamo es semiautomático. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

También, se toma en cuenta el sistema de préstamo de bicicletas de la Universidad de los Andes en Colombia, cuyo sistema fue puesto en marcha en el 2014, en donde el préstamo de las bicicletas se concede en un espacio temporal de hasta 24 horas, el uso de estas bicicletas es tanto para personal docente, administrativo como estudiantil, por esta razón, las bicicletas cuentan con “canastas” al frente de las bicicletas para permitir el transporte de los diferentes útiles universitarios que se requieran transportar y además cuentan con su propio sistema de iluminación permanente, lo que permite que se puedan utilizar en horas de la noche; para poder hacer uso de las bicicletas es necesario llenar un formulario en línea, descargarlo, imprimirlo, firmarlo y una copia de su identificación o carnet. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

Por su parte, en el caso de Guatemala, se hace hincapié en el éxito inicial del proyecto del proyecto piloto de una ciclo vía de un kilómetro, cuyo inicio se da desde la Universidad San Carlos de Guatemala, cuyo propósito era contribuir con la mejora de la calidad de vida de los usuarios, se destaca la rigidez del marco legal para la colocación de estaciones de préstamo en espacios privadas, a pesar de esta situación, la organización comunitaria: “Biciudad”, urgió a los vecinos y establecimientos para que colocaran bici-parqueos. La organización, fue responsable de la organización de campañas para la concientización para la convivencia de los vehículos y las bicicletas. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

Asimismo, Biciudad tiene planes de promoción de la bicicultura. El componente esencial es la concientización a la población sobre opciones de transporte sustentables. Para ello, asesora a la municipalidad en la implementación de programas de ciclo vías recreativas, programas de movilidad como “en bici a la escuela” y “en bici al trabajo”, y apoya a las municipalidades en el planeamiento de una red inclusiva

y políticas de planeación urbana basadas en el paradigma “Desarrollo Orientado al Transporte”. (Vega, Gómez y Brian, 2015, p. 20)

De la misma manera, se destaca el caso de Holanda que desde la Segunda Guerra Mundial, el uso de la bicicleta era amplio, se desprende que en Holanda existe 1.1 bicicletas por cada persona, esta cultura se ha generado a través de políticas como: centros de las ciudades libres de carros y domingos sin vehículos, esto debido a la protesta en contra de la utilización de los vehículos de combustión, además, Holanda ha hecho enormes esfuerzos para acondicionar sus carreteras y ciudades para que se pueda dar el ciclismo de una forma más segura para preservación de la vida de los usuarios y generando una disminución de los conflictos en las carreteras. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

En el documento de Vega, Gómez y Brian (2015), destacan que: “Es determinante, para el éxito del proceso de implementación del uso de la bicicleta como medio de transporte, el apoyo político de la administración correspondiente, y las acciones que se orienten a la promoción de esta modalidad de transporte” (p. 22).

La cita anterior, se relaciona con el elemento variable detallado en la entrevista semiestructurada de Araya Leandro, en donde este actor institucional señala la necesidad de contar con un promotor político de las innovaciones que se quieran dar en cualquier campo, pero en particular el relacionado con los “cambios novedosos”.

Al finalizar el documento, se generan una serie de recomendaciones a tomar en cuenta en el desarrollo de los proyectos de préstamo o alquiler de bicicletas, en este sentido, tres de las recomendaciones más destacadas de este análisis, son las siguientes: incorporar políticas de movilización y de ordenamiento territorial, la planificación urbana debe orientarse al concepto de desarrollo compacto, donde los puntos de encuentro estén ubicados apoca

distancia y generar políticas inclusivas para la población que no pueden usar el sistema. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

Con relación a las acciones de fomento de los proyectos de movilidad por medio de la utilización de las bicicletas en Costa Rica, se destaca el Programa de Movilidad Sana y Sostenible de la Municipalidad de Cartago, donde participan de distintas organizaciones; este programa cuenta con 4 etapas: ciclo vía, parqueos para bicicletas en lugares públicos y centros de enseñanza, promoción y educación sobre la utilización de la bicicleta y “BiciPubliCartago”. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

El sistema de préstamo de la Municipalidad de Cartago, posee al igual que algunos proyectos internacionales analizados anteriormente, tiene una serie de prohibiciones: el uso tiempo máximo de uso de las bicicletas es de 1,5 horas tienen monitoreo por GPS y existe un horario semanal para el préstamo de bicicletas. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

Por su parte, en relación con la aplicación de la encuesta sobre el uso de las bicicletas en el campus universitario, se obtuvieron los siguientes acuerdos, que han sido resumidos: la edad promedio de uso de las bicicletas es de 32,65 años, del total de encuestas realizadas (436 encuestas), el 67% estaría de acuerdo en la utilización de dicho sistema de préstamo, el 55% de los usuarios son hombres y el 45% restante son mujeres, el 41% son estudiantes, el 27% son docentes, el 31% son administrativos, el 57% de los entrevistados son de la Facultad de Ingeniería, 10% corresponde a personas de la Facultad de Ciencias Agroalimentarias, 8% son de la Facultad de Ciencias Sociales, 5% corresponde a la Facultad de Letras y el porcentaje restante corresponde a otras facultades de la institución. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

Otros datos de la encuesta, son los siguiente: el 58% de los encuetados solicitó la bicicleta en la FEUCR, el 36% en la Asociación de Estudiantes de Agronomía y el 6%

restante fue solicitado en la Asociación de Estudiantes de Artes Dramáticas, el 56% de las respuestas indica que utiliza las bicicletas para trasladarse, el 26% para recrearse y el 18% para ambos, el 78% indicó que los vehículos autos cumplieron la señalización del campus y un 22% indicó que los vehículos no respetaron la señalización, el 6% sufrió daño físico y un 94% no sufrió ningún daño físico. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

En relación con la señalización en el campus, el 72% le da una calificación de 5 (la mejor nota), el 84% le da una calificación de 5 al sistema de préstamo, el 88% le da una calificación de 5 a la satisfacción sobre el uso de las bicicletas, el 34% se informó del sistema por redes sociales, el 18% se informó por afiches de la universidad, el 4% por el periódico y el 44% por otro medio; la distancia recorrida antes de llegar al campus universitario es de un 35% más de 1° kilómetros, el 27% entre 5 y 10 kilómetros, un 27% entre 1 y 5 kilómetros, y el resto del porcentaje responde a otros. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

Asimismo, el 35% llega a la universidad en vehículo, el 44% en autobús, el 14% caminando, y el resto del porcentaje llega a la universidad por otros medios, con relación a la posible demanda, se señala que: 20% indica que solo un día, 26% dos días, 30% tres días, 9% cuatro días y 15% cinco días; además, se hace un análisis de las rutas más demandadas; se analizaron del 1 al 5 (siendo 5 el más alto) las variables que influyen en el uso de las bicicletas destacándose los siguientes datos porcentuales votados en el máximo grado de incidencia: 56% clima, 53% seguridad personal, 54% riesgo de atropello, 40% volumen de vehículos y 42% velocidad de los vehículos. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

Finalizado el resumen del texto de “Taller de Bicis FEUCR”, se mostraran a continuación una serie de elementos variables derivadas de dicho texto: infraestructura del transporte, elemento ubicado además en el texto de: Memoria de Responsabilidad de la VRA y en la Matriz de Movilidad Activa, autobús universitario, este elemento se encuentra en:

Informes de Proyecto de Movilidad, Memoria de Responsabilidad Social de la VRA y en el documento de Varias Propuestas, autobús externo, este elemento se observa en los documentos denominados: Proyecto de Carro Compartido, Informe de Proyectos de Movilidad, Memoria de Responsabilidad de la VRA y en el documento de Varias Propuestas y finalmente, demanda de parqueos, este el elemento solo se puede hallar en el texto analizado, siendo un elemento variable diferenciador del conjunto de los documentos.

Por su parte, el texto muestra una gran cantidad de elementos variables relacionadas con el uso de bicicletas, algunas de estas son: tiempo de uso de las bicicletas, estaciones de préstamo, definición de las rutas de las bicicletas, demanda del préstamo de las bicicletas, todos los elementos anteriormente citados, solo se pueden hallar en el texto analizado, es decir, en el Taller de Bicis FEUCR y el último elemento variable: incentivar y dar condiciones para el uso de bicicletas, se puede hallar tanto en el documento analizado como en el Proyecto de Carro Compartido e Informes de Proyectos de Movilidad.

Sin embargo, en el texto podemos hallar una serie de elementos variables que no necesariamente están relacionados estrictamente con el tema de “bicicletas”, tal es el caso de: motocicletas, salud de las personas y educación vial, estos tres elementos variables solo se pueden encontrar en el texto de Taller de Bicis FEUCR.

Asimismo, los siguientes elementos los podemos encontrar adicionalmente en otros textos: seguridad vial y demarcación, este elemento se puede hallar en los textos de: Varias Propuestas y en la Matriz de Movilidad Activa, página web, se puede encontrar en: Proyecto de Carro de Compartido, Informe de Proyectos de Movilidad, Varias Propuestas y Memoria de Responsabilidad de la VRA, finalmente, se hace alusión al Plan de Movilidad Activa, en el texto analizado y en la Memoria de Responsabilidad de la VRA; ninguno de los elementos variables mencionados anteriormente son de acuerdo.

En el documento denominado: Informe Final: Bicis FEUCR, como ya se había indicado, corresponde a una derivación o un resumen del documento de: Taller de Bicis FEUCR, cuyos autores son los mismos, sin embargo, en este nuevo documento se puede ver la dirección en de algunas acciones desarrolladas por la Federación de Estudiantes para implementar el proyecto de préstamo de bicicletas en el campus universitario.

En dicho documento se define el problema general de movilidad de la Universidad de Costa Rica, como un elemento relacionado al proceso de creación de infraestructura universitaria en otras fincas, lo que hace que los desplazamientos entre fincas se vuelvan más difícil, de esta manera, se propone como un objetivo de acción, la creación de un plan para la implementación del préstamo de bicicletas en la Sede Rodrigo Facio, dirigido tanto para funcionarios como para los estudiantes. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

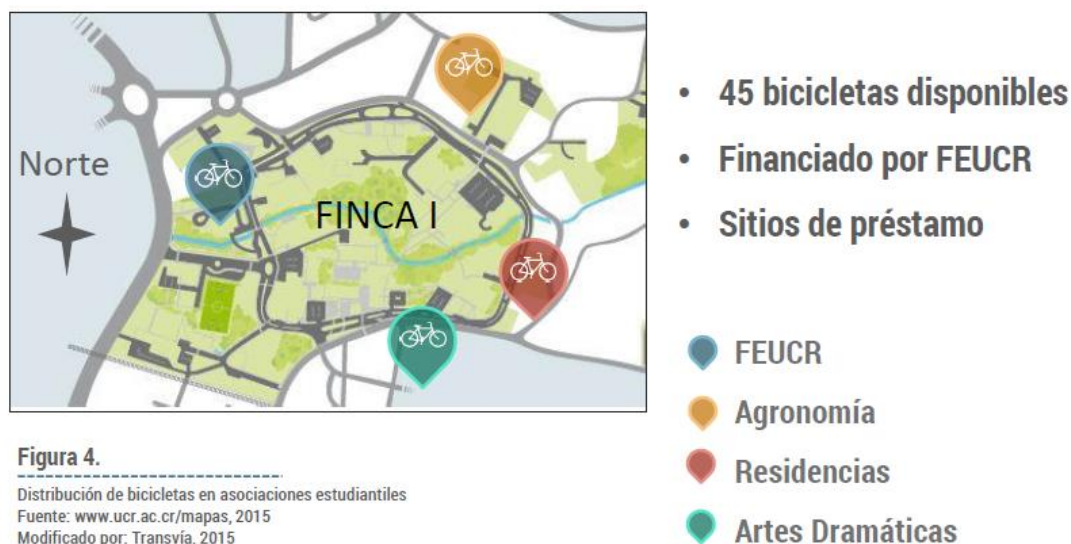
Algunas de los elementos variables que podemos hallar en dicho texto son: facilidades u oportunidades para brindar el desplazamiento, este elemento variable se puede hallar adicionalmente en los textos de: Taller de Bicis FEUCR y Varias Propuestas, diferentes tipos de desplazamiento, se puede encontrar además en: Taller de Bicis FEUCR, y el elemento variable de convivencia, encuentro, socialización y comunicación, se puede hallar adicionalmente en el texto del Proyecto de Carro Compartido.

No obstante, el documento no muestra el desarrollo de objetivos específicos de implementación, sino lo que se muestran son los mismos objetivos de la investigación, pero, en contraposición del texto de: Taller de Bicis FEUCR, se muestra un diagrama de flujo que pasada desde la revisión bibliográfica, la consulta a expertos, la elaboración de las posibles rutas, la encuesta del plan piloto, la determinación de la potencial demanda y el proceso de elaboración del informe final y su presentación al cliente. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

De la misma manera, otros elementos variables encontrados en el texto son: operacionabilidad de un proyecto de movilidad, este elemento se puede hallar en sumatoria, en los textos de: Proyecto de Carro Compartido, el sistema de transportes como el principal contaminante, este elemento es único de este texto y asimismo, apropiarse del espacio, que se puede encontrar también en el Manual de Espacio Urbano Universitario, es necesario señalar que todos los elementos variables presentados corresponden a elementos de desacuerdo, ya que no se logra que ninguno de estos sea reiterado en los demás textos de forma contundente.

Figura 8

Distribución de Bicicletas en Asociaciones de Estudiantes



Nota: Adaptado de *Presentación del Informe Final: Diseño de un programa de préstamo de bicicletas para estudiantes y funcionarios que se movilizan en la Sede Rodrigo Facio de la Universidad de Costa Rica* (p. 11), por Vega, Gómez y Brian, 2015.

Como se puede apreciar en la imagen anterior, para el 2015 las estaciones de préstamo de bicicletas habilitadas por la Federación de Estudiantes de la Universidad de Costa Rica, se distribuía en las anteriores locaciones: FEUCR, Agronomía, Residencias Estudiantiles y

Artes Dramáticas, resalta el hecho de que hasta ese momento de ejecución del proyecto, no habían estaciones de préstamo de bicicletas en la Finca 2.

Posteriormente, se retoma un elemento variable del texto anterior, donde se hacía referencia a las buenas prácticas a nivel internacional, este elemento es la existencia de seguros para el usuario así como para cubrir los daños a terceros, en ese sentido el diagnóstico arroja que los estudiantes por el hecho de estar matriculados ya poseen un seguro estudiantil, sin embargo, este seguro no cubre los daños ocasionados a terceros, por lo que el usuario es el que se tiene que hacer responsable de los daños que pudiese causar. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

En dicho texto, se hace una recopilación de los principales resultados de los encuestados que utilizaron el plan piloto de préstamo de bicicletas, datos que ya se han presentado con anterioridad, sin embargo, se profundiza en la manera en la que funcionará el sistema de préstamo de bicicletas: siendo un sistema de préstamo manual, debido al tamaño de la población, el área de cobertura, los costos de instalación, operación y mantenimiento y por la experiencia del sistema en Cartago: “BiciPubliCartago”. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

Además, algunos de los elementos variables que se pueden encontrar en ese fragmento de texto son: los horarios de préstamo de las bicicletas variaba diariamente, el tiempo del trámite de préstamo, estos dos elementos variables los podemos encontrar también, en los textos de: Presentación de Bicis FEUCR y en el Taller de Bicis FEUCR, asimismo, la accesibilidad e inclusividad, este elemento variable se puede hallar adicionalmente en los textos de: Manual del Espacio Urbano Universitario y en la Matriz de Movilidad Activa.

Figura 9

Comparación de Sistemas de Préstamo de Bicicletas

Característica	Universidad de Costa Rica	BiciPubliCartago	Universidad Nacional de Colombia
Extensión	78 Ha.	100 Ha.	120 Ha.
Tipo de usuario	Estudiantes, funcionarios y administrativos	Estudiantes	Estudiantes
Población (Personas)	41 500	15 000	30 000
Cantidad de bicicletas	100	100	100
Cantidad de estaciones	6	3	5
Tipo de estación	Manual	Manual	Manual

Nota: Adaptado de *Presentación del Informe Final: Diseño de un programa de préstamo de bicicletas para estudiantes y funcionarios que se movilizan en la Sede Rodrigo Facio de la Universidad de Costa Rica* (p. 20), por Vega, Gómez y Brian, 2015.

Al analizar la anterior imagen, podemos ver como dentro del Informe Final: Bicis FEUCR, se hace una comparación entre los tipos de usuarios, la población, la extensión, la cantidad de bicicletas, la cantidad de estaciones y el sistema de préstamo, es importante destacar que la Universidad de Costa Rica es la que más población posee de las tres comparaciones que se realizan, en ese sentido se puede destacar la población cautiva y en constante tránsito que puede suponer una institución de educación superior, en un espacio tan amplio y con horarios relativamente irregulares entre los estudiantes que es la población más abundante.

Además, en el texto se hace referencia al diseño de las posibles estaciones de préstamo, algunas de las características que toma en cuenta son: el material, el ancho y el largo, la colocación de mapas informativos, la capacidad de almacenaje, la plataforma de control y registro en línea, el vehículo de recolección y redistribución, equipos de

reparaciones menores y la existencia de un botiquín de emergencias. (Vega, Gómez y Brian, 2015)

De esta manera, se pueden encontrar los siguientes elementos variables: infraestructura, que se puede encontrar adicionalmente en los textos de: Proyecto de Carro Compartido, Manual del Espacio Urbano Universitario, Memoria de Responsabilidad Social de la VRA y en el Taller de Bicis FEUCR, responsabilidad, conducta y sensibilidad individual, este elemento variable solo se puede hallar en el texto en análisis, disminuir los conflictos pacificando las vías internas, este elemento se puede hallar también en el texto de Varias Propuestas y adicionalmente, el proyecto o infraestructura debe de ser atractivo o bonito, este elemento se puede encontrar solo en el presente texto.

Como se puede inferir, de los datos mostrados en el párrafo anterior, el elemento variable relacionada con la infraestructura, se puede considerar de acuerdo, ya que se puede encontrar en cinco de los diez documentos que son sujetos a análisis en la presente investigación.

Algunos de los elementos variables del Informe Final de Bicis FEUCR, tienen que ver con perspectivas a futuro, tales como: iniciativas, tecnología, aplicación BusUCR o CampusUCR, registro en línea o plataforma de control y modelar el campus, elementos que solo se encuentran en dicho documento lo que lo hace un aspecto diferenciador.

Igualmente, muestra elementos variables relacionados con la protección y salvaguarda de la integridad de los usuarios, algunas de los elementos que se encuentran son: seguridad, casetas de seguridad y botiquín de emergencias, estos elementos son únicos de este texto.

Otros elementos variables relacionado con la seguridad son: mantenimiento, control de calidad y costos y Proyectos de Bicis FEUCR que se encuentran en este documento y adicionalmente en los textos de: Presentación de Bicis FEUCR y Taller de Bicis FEUCR.

Finalmente, este texto muestra un elemento variable que no deja de ser importante y que es: la eliminación de espacios de estacionamiento de vehículos, que se convierte en un elemento diferenciador o de divergencia, ya que es único dentro de los textos analizados.

Por su parte, el texto de Presentación de Bicis FEUCR es un documento derivado del documento de Taller de Bicis FEUCR y del Informe Final de Bicis FEUCR, ya que es un texto que se crea para resumir y mostrar de una forma más amena los contenidos amplios y extensos que se encuentran dentro de esos documentos.

Dentro de dicho documento, se pueden hallar una serie de elementos variables que solo se encuentran en ese texto, tales como: desplazamientos amigables con el ambiente, casco, chaleco y candado, vínculo cultural de la movilidad, estos tres elementos son diferenciadores.

Algunos elementos variables de este texto versan sobre la salud de las personas, siendo estas: práctica deportiva, que se encuentra adicionalmente en el Informe Final de Bicis FEUCR, espacio libre a disposición de las personas-recreación, este elemento se encuentra también en el Informe Final de Bicis FEUCR y en el documento de Taller de Bicis FEUCR, ejercicio físico-saludable, este último elemento se halla en el documento de Taller de Bicis FEUCR.

Asimismo, existen dentro del texto de Presentación de Bicis FEUCR, contiene elementos variables vinculadas con los medios de transporte, entre ellas: demanda del servicio, esta elemento se encuentra además en el texto del Informe Final de Bicis FEUCR, ciclo parqueos, ciclistas, y congestionamiento vial, reducción de emisiones de CO₂ o de

efecto invernadero, este cuarteto de elementos se hallan también en el texto de Taller de Bicis FEUCR y registro de las características del vehículo-bicicleta, este último elemento se encuentra además en el texto de Informe Final de Bicis FEUCR y Taller de Bicis FEUCR.

En último lugar, existen algunos elementos variables que son de carácter más general, en las que existe mayor consenso, algunas de estas son: desplazarse, vía compartida-milla verde, alquiler préstamo de bicicletas, estos elementos se encuentran en los textos de la Federación de Estudiantes de la Universidad de Costa Rica, siendo estos: Informe Final de Bicis FEUCR, Presentación de Bicis FEUCR, Bitácora de Prestamos de Bicis FEUCR y Taller de Bicis FEUCR, asimismo, el elemento de ciclo vía, se encuentran en los textos de: Informe Final de Bicis FEUCR, Bitácora de Préstamo de Bicis FEUCR y Taller de Bicis FEUCR.

Por otra parte, se llevó a cabo una análisis de los Planes Anuales Operativos Agregados 2014-2018, propuestos por la administración universitaria y aprobados por el Concejo Universitario, con la finalidad de identificar aquellos elementos variables que se vinculan con la movilidad; siendo ordenados y clasificados con relación a los componentes fundantes del concepto de movilidad que poseen las dependencias universitarias según el análisis.

De esta manera, el Plan Anual Operativo Agregado de 2014, se puede encontrar un elemento importante para la inclusión de las personas con discapacidad al disfrute y utilización de los medios de transporte, siendo este el “lenguaje de lesco” este elemento es diferenciador ya que solo se encuentra en el documento mencionado. Asimismo, podemos evidenciar la existencia de relación de este elemento conceptual con la definición teórica de movilidad sostenible de esta investigación, por medio del componente denominado:

satisfacción de las necesidades de los usuarios que hace referencia a la accesibilidad a los medios de transporte.

Asimismo, en los Planes Anuales Operativos Agregados 2014 y 2016, se encontró el elemento variable llamado: “uso de tecnología para la información y la comunicación” que se vincula con el componente de satisfacción de las necesidades de los usuarios del concepto teórico de movilidad sostenible de esta investigación, este elemento es importante porque permite acercar la prestación de los servicios a la realidad contemporánea de tener información actualizada y útil, especialmente en cuanto a movilidad dada su variabilidad.

En cuanto a los elementos variables, se puede hallar en el Plan Anual Operativo Agregado 2016, referencia al elemento variable de: “espacio libre a disposición de las personas para la recreación” este es un elemento que solo se puede encontrar en este texto y que se relaciona con el componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población que es una categoría integrante del concepto de movilidad sostenible definido para esta investigación.

Precisamente, en el mismo documento, se puede encontrar un elemento variable sumamente importante que “constata” el interés de la Casa de Enseñanza en propiciar un campus universitario “carbono neutral” este elemento solo se puede ubicar en dicho texto, sugiriendo además un compromiso por el medio ambiente, es decir, parte del componente de prácticas y estrategias de desplazamiento que forma parte del concepto de movilidad sostenible.

Por su parte, en el Plan Anual Operativo Agregado 2017, se hace referencia a la “vigilancia” que se considera un elemento variable, que forma parte del componente teórico de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población en un determinado medio de transporte, siendo este último un componente del concepto investigativo de movilidad

sostenible. El elemento variable diferenciador de “vigilancia” se halla únicamente en dicho texto.

Justamente, en el Plan Anual Operativo Agregado 2018, se menciona el ejercicio físico, como un elemento variable que es considerado parte del concepto de movilidad sostenible de la presente investigación, a través del componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, este elemento variable solo se puede encontrar en el texto mencionado, convirtiéndolo en un elemento diferenciador del resto de los documentos.

En el citado documento anterior de planificación universitaria, se hace referencia a un elemento variable de la movilidad sostenible, como lo es el “Edificio Integral de Parqueos” que corresponde al componente teórico de satisfacción de las necesidades de los usuarios, ya que facilita la accesibilidad de los usuarios por medio de la infraestructura, formando parte del concepto teórico de movilidad sostenible de esta investigación, este elemento variable solo la podemos ubicar en este documento, por lo que se considera como diferenciador.

Asimismo, en los Planes Anuales Operativos del 2017-2018 se menciona el elemento variable de “efectiva, eficiente y eficaz” vinculado a temas de infraestructura, considerándose un elemento variable diferenciador entre los planes porque solo se puede ubicar en dos de los cinco planes bajo investigación, este elemento se vincula con el componente teórico de menor costo posible en el sentido de que el concepto de movilidad sostenible de esta investigación, busca generar desplazamientos de un menor costo: social, económico y ambiental.

De igual manera, en los textos citados anteriormente, encontramos otro elemento variable diferenciador como lo es “parqueos para personas con discapacidad” que es vinculado con el componente teórico de satisfacción de las necesidades de los usuarios del concepto de movilidad sostenible definido para esta investigación, dicho elemento variable

tiene que ver con la accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios cantonales y universitarios.

A continuación, se presentan los elementos variables de acuerdo contenidos en los Planes Anuales Operativos Agregados, elementos variables que por lo general tienden a ser muy generales pero que tienen alguna vinculación con el concepto de movilidad sostenible.

En primera instancia, se presentaran aquellos elementos variables en los que hay completa coincidencia entre los documentos, siendo estos: “uso adecuado y sostenible de los recursos disponibles”, “conciencia y compromiso con la sostenibilidad”, “condiciones amigables” y “sostenibilidad ambiental” estos elementos variables se vinculan con el concepto de movilidad sostenible de esta investigación por medio del componente teórico de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, ya que que hace referencia al compromiso administrativo y social para la reducción de efectos ambientales generados por la movilidad.

Otro elemento variable de acuerdo encontrado en los planes anuales operativos agregados es: “resiliencia institucional” que si bien, se podría argumentar que no tiene una vinculación directa con la movilidad, si tiene que ver con la seguridad vial que definitivamente es parte del concepto de movilidad sostenible por medio del componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, definido en la operacionalización del concepto teórico.

Por su parte, existen coincidencias en todos los documentos cuando se hace referencia a infraestructura, específicamente a los siguientes elementos variables: “remodelación de la planta física” y “mantenimiento correctivo y preventivo”, dichos elementos variables responden al componente de satisfacción de las necesidades de los usuarios del concepto investigativo de movilidad sostenible, ya que como bien lo define el componente, para que

se permitan los desplazamientos se requiere de la existencia de una adecuada infraestructura que satisfaga las necesidades de las personas usuarias.

Asimismo, un bloque importante de los elementos variables en los que hay consenso en todos los planes anuales operativos agregados, son los referentes a la adaptabilidad de las condiciones para el desplazamiento de las personas con discapacidad, los elementos variables son: “Ley 7600”, “necesidades de las personas”, “eliminar barreras arquitectónicas”, “inclusividad” e “ir más allá de la Ley 7600”, estos elementos variables se vinculan con el concepto de movilidad sostenible por medio del componente teórico de satisfacción de las necesidades de los usuarios, que vincula la infraestructura, accesibilidad y otros servicios.

De igual manera, existe consenso en los documentos por medio de otros elementos variables que se vinculan al componente teórico de satisfacción de las necesidades de los usuarios y por ende al concepto investigativo de movilidad sostenible, dichos elementos variables son: “seguridad” y “guardas de seguridad”, estos elementos variables tienen que ver con servicios relacionados a la prestación de actividades de movilidad, ya que sin seguridad la población podría optar por un medio u otro para realizar desplazamientos en el campus universitario.

En cuanto a los elementos variables encontradas en los Planes Anuales Operativos Ajustados, que poseen un apoyo relativo, se encuentra: “calidad de vida” que se vincula con el componente teórico de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, lo que lo hace parte del concepto de movilidad sostenible de esta investigación, este elemento variable no se encontró en los planes del 2014 y 2015 y se pudo identificar en los demás documentos.

Asimismo, otro elemento variable de acuerdo es la de “demanda de mejores servicios de infraestructura” que se vincula con el componente de satisfacción de las necesidades de

los usuarios del concepto de movilidad sostenible definido para esta investigación, asimismo, fue encontrado en tres planes anuales operativos agregados: 2014, 2015 y 2016.

De igual forma, un elemento variable de apoyo relativo de la temática de seguridad es: “cámaras de seguridad” que se encuentra en cuatro de los cinco planes anuales operativos agregados, solamente no se encuentre en el PAO Agregado del 2018. Este elemento, se vincula con el componente de satisfacción de las necesidades de los usuarios del concepto de movilidad sostenible, ya que la seguridad es muy importante para los desplazamientos.

Un elemento variable, que se vincula al componente de satisfacción de las necesidades de los usuarios del concepto de movilidad sostenible es el de la “tecnología”, que expresamente se contiene en dicho componente; este elemento variable lo podemos hallar en cuatro de los cinco Planes Anuales Operativos Agregados, no encontrándose en el PAO Agregado 2015.

A modo de cierre de esta sección, podemos decir que: entre más general y relacionada a infraestructura ya desarrollada se halla un mayor consenso; y por el contrario, entre más específica y detallada, se encuentra un menor consenso, ya que se tratan de proyectos específicos en la que los desarrolladores no tienen conocimiento, puede existir una mala articulación y comunicación entre las diferentes instancias que se encargan de la movilidad.

En ese sentido, al analizar los documentos de los Planes Anuales Operativos Agregados del período de investigación, se encuentran muy pocos elementos variables y de forma aislada referentes a movilidad, por tanto, en estos documentos se encuentra mucho menos elementos variables que las que se pudieron ubicar en los documentos de las diferentes dependencias que fueron indagadas, esta situación presentada, se puede corroborar con la siguiente cita: El informe de auditoría de la Contraloría General de la República, se menciona que: “se identificó que 38 de los 55 proyectos ejecutados en el período 2017-2019, no se

contemplaron en la planificación anual operativa del periodo de ejecución” (Contraloría General de la República, 2020, p. 10)

Por tanto, de acuerdo con la triangulación de los datos obtenidos de los Planes Anuales Operativos Ajustados 2014-2018 y la cita de la Contraloría General de la República, se constata que no se encontraron muchos elementos variables en dichos planes, ya que simplemente no se encuentran planificados en dichos instrumentos institucionales, lo que revela un posible elemento de riesgo, derivado de la ausencia de una ruta clara para el desarrollo de acciones en materia de movilidad en el campus universitario y sus alrededores.

En resumen, a lo largo de las páginas anteriores a esta sección de análisis, se han mostrado los diferentes conceptos que tienen los actores cantonales con relación al concepto de movilidad sostenible y sobre la gestión de la movilidad sostenible, donde además, se han señalado las diferentes variables encontradas en las respuestas de los actores cantonales e institucionales, asimismo se ha determinado el grado de consenso o disenso que se genera entorno a ellas, variando de las contestaciones emitidas ante las preguntas planteadas.

Por otra parte, se han elaborado resúmenes de los textos a los que se ha tenido acceso y que concuerdan con el período de análisis de esta investigación, a dichos documentos, se les ha analizado su contenido para encontrar elementos variables; similares a las emitidas en las entrevistas por los actores cantonales e institucionales y otras diferentes para el caso de los textos. Además, se ha hecho una comparación entre los textos, donde se ha podido determinar aquellos elementos de concordancia y discordancia entre cada uno de los documentos.

II. Aspectos de desacuerdo conceptual entre los actores: cantonales e institucionales

En esta sección, de carácter más analítico de los datos mostrados con anterioridad, se determinarán los elementos variables de desacuerdo conceptual entre los actores cantonales e institucionales referentes a la movilidad, sin embargo, al hacer la separación entre los elementos variables de desacuerdo, también se podrán mostrar elementos de acuerdo, que serán una importante base, para que en la sección siguiente se determinen posibles beneficios.

Ahora bien, en este punto y de acuerdo a la información expuesta en las secciones anteriores, es pertinente hacer un análisis de los actores, tanto a nivel institucional como cantonal, dependiendo de su capacidad para incidir e influenciar la construcción de las agendas institucionales en torno a la temática de movilidad sostenible y su posible gestión.

Este análisis se cimentará en la definición operativa del concepto de incidencia, desarrollando en la sección de marco teórico de esta investigación, de la siguiente manera:

Incidencia política es ... cualquier acción destinada a influir en actuaciones, comportamientos, posiciones y decisiones públicas y particulares, con el objetivo de conseguir una transformación de lo que “debería ser” en relación al interés general o a un interés particular (Collado, 2015, p. 5)

De esta manera, se puede determinar actores institucionales y cantonales con mayor o menor grado de interés en la agenda de movilidad sostenible, a la vez que por la posición jerárquica que poseen de acuerdo con: estatutos, leyes y códigos dentro de la Universidad de Costa Rica o en la Municipalidad de Montes de Oca, les facilitan o le limitan su incidencia en la conformación y determinación de la agenda institucional en materia de movilidad sostenible.

Es importante recordar, que el concepto de incidencia retomado anteriormente, se habla precisamente de la “influencia” en actuaciones, evidentemente existen dependencias que giran instrucciones que explícitamente impactan los comportamientos y posiciones por medio de las decisiones que son facultados a realizar.

En ese sentido, los actores con mayor capacidad de toma de decisión son: Rectoría: Henning Jensen Pennington, la Alcaldía Municipal de Montes de Oca: Fernando Trejos Ballestero y por el carácter vinculante de las decisiones que toma el Concejo Municipal: Daniel Rojas.

Por otra parte, tenemos al actor institucional de carácter intermedio que influye por su cercanía y conocimientos técnicos-políticos, específicamente a nivel competencial-legal con relación a la movilidad, sobre las decisiones de la Rectoría en dicha materia, específicamente, la Vicerrectoría de Administración: Carlos Araya Leandro, constituye este actor intermedio.

Finalmente, tenemos a los actores técnicos y ejecutores de las acciones que por sus conocimientos pueden argumentar a favor o en contra de alguna iniciativa que técnicamente no sea viable o requiere de ajustes. Asimismo, estos actores por el hecho de que tenían un estrecho vínculo con la rectoría como se señaló anteriormente, definitivamente tienen que contemplarse como actores institucionales influyentes: Oficina de Servicios Generales: Jeffry Dimarco y la Oficina Ejecutora de Planes de Inversión: Kevin Cotter Murillo.

A continuación, se presenta la tabla 1, referente al análisis de los actores efectuados para determinar el grado de interés e incidencia en la toma de decisiones y creación de políticas relacionadas con la movilidad sostenible y su respectiva gestión, así pues:

Tabla 1*Análisis de los actores involucrados*

	Alta incidencia	Baja incidencia
Alto interés	<ul style="list-style-type: none"> • Rectoría: Henning Jensen Pennington • Vicerrectoría de Administración: Carlos Araya Leandro • Oficina de Servicios Generales: Jeffry Dimarco • Alcaldía Municipal: Fernando Trejos Ballesterero 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de Desarrollo Urbano Sostenible: Jonathan Agüero Valverde • Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales: Ana Luisa Elizondo Salas • Unidad de Gestión Ambiental: Ana Emilia Martén Araya • Oficina de Bienestar y Salud: Sedalí Solís Agüero
Bajo interés	<ul style="list-style-type: none"> • Oficina Ejecutora de Programas de Inversión: Kevin Cotter Murillo • Concejo Municipal: Daniel Rojas Madrigal 	<ul style="list-style-type: none"> • Federación de Estudiantes de la Universidad de Costa Rica: Jordan Vargas Rodríguez • Consejo Universitario: José Francisco Aguilar Pereira

Por tanto, como se desprende de la tabla mostrada anteriormente, los actores cantonales e institucionales del período 2014-2018, que poseen un alto grado de interés y un alto grado de incidencia son: Rectoría: Henning Jensen Pennington, Vicerrectoría de

Administración: Carlos Araya Leandro, Oficina de Servicios Generales: Jeffry Dimarco Fernández y la Alcaldía de la Municipalidad de Montes de Oca: Fernando Trejos Ballester; estos son parte del grupo de los actores que a partir de esta sección se analizarán más específicamente.

Asimismo, otro grupo de actores institucionales y cantonales a los que se les prestará más atención a partir de esta sección son: Oficina Ejecutora de Programas de Inversión: Kevin Cotter Murillo y el Concejo Municipal del cantón de Montes de Oca: Daniel Rojas Madrigal; quienes son actores que poseen un bajo interés en la atención de la movilidad sostenible pero una alta incidencia. Ahora bien, es importante aclarar la razón por la cual se considera que hay un bajo interés y básicamente es a raíz de las entrevistas, en las que se constata que la OEPI no participa en la gestión de la movilidad y no ha procurado su participación y en el caso del Concejo Municipal, se tiene desconocimiento de lo que implica la movilidad sostenible y tampoco se han tomado acuerdos destinados a mejorar la gestión de este tema.

Por su parte, encontramos a los actores institucionales y cantonales, que a partir de las siguientes secciones dejarán de ser parte central de la investigación, pero que se pueden utilizar para reforzar posiciones o argumentaciones de acuerdo con lo que mencionaron en sus entrevistas, ya que estos actores poseen una baja incidencia pero un alto interés, siendo estos: Programa en Desarrollo Urbano Sostenible: Jonathan Agüero, el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales: Ana Luisa Elizondo y la Unidad de Gestión Ambiental: Emilia Martén, ya que estos actores no tienen incidencia ni técnica ni política en la gestión de la movilidad sostenible, según lo detalla las entrevistas de cada actor señalado.

De esta manera, en el caso de ProDUS, si bien es cierto, fue llamado a ser asesor de la rectoría en materia de movilidad sostenible, las posiciones “encontradas” entre ambas

partes hicieron que sus argumentaciones y sugerencias fueran poco a poco sustituidos por los criterios de las instancias técnicas subordinadas a la rectoría y vicerrectoría de administración, por lo que su influencia es baja a pesar de tener tanto y tan valiosos aportes a la gestión de la movilidad.

Además, el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, representado en este caso por el Programa de Infraestructura del Transporte, es una instancia que ha elaborado informes y estudios sobre movilidad en el campus universitario asesorando a una unidad subordinada de la Vicerrectoría de Administración y que su función es la ejecución de acciones y no la elaboración de agendas institucionales dirigidas a la orientación de la atención de la movilidad sostenible y de las acciones para la adecuada gestión de la misma.

Por otra parte, en el caso de la Unidad de Gestión Ambiental, como se señaló previamente, la coordinadora de esta unidad: Ana Emilia Martén, mencionó que realmente la unidad no participaba en la gestión y que el actor institucional que mayor relevancia le había dado a la unidad era la Vicerrectoría de Administración, por lo que su incidencia se limita a un actor de carácter intermedia dentro de la jerarquía organizacional de la Universidad de Costa Rica.

Finalmente, los siguientes actores institucionales, son clasificados en la posición de bajo interés y poca influencia, entre los que se encuentran: Federación de Estudiantes de la Universidad de Costa Rica: Jordán Vargas y el Concejo Universitario: José Francisco Aguilar, estos actores poseen la dificultad de los procesos, en este caso el directorio de la FEUCR es cambiante anualmente, lo que evita que se le den seguimiento y termino a los proyectos que se plantear y dependen siempre del clima electoral de los y las estudiantes.

Por su parte, en el caso del Concejo Universitario, las acciones que han desarrollado, no solo son escasas, sino que el tema no es una prioridad, esto último, de acuerdo con la entrevista realizada y al no ser vinculantes los acuerdos que se toman en el cuerpo colegiado en temas administrativos, realmente la influencia que pueden ejercer en materia de movilidad, dependerá de la voluntad de la persona que ostente la rectoría, es decir: Dr. Henning Jensen.

A continuación, se presenta la primera tabla, con los elementos variables diferenciadores con relación al documento de la Vicerrectoría de Administración, siendo:

Tabla 2

Elementos Variables Diferenciadores entre: La Memoria de Responsabilidad Social de la Vicerrectoría de Administración y el Vicerrector de Administración

Elementos variables diferenciadores hallados en la Memoria de Responsabilidad Social	Componente Teórico	Concepto Teórico
Convivencia entre peatones y vehículos	ACV	GMS
Sistema de Información - Campañas de Información	IC	GMS
Convivir, conocer y compartir	ACV	GMC
Ejercicio físico-Saludable	PEDP	MS
Reducción de costos	MCP	MS
Reducción de emisiones de CO2 o de efecto invernadero	MCP	MS
1. Sostenibilidad Financiera	MCP	MS
2. Sostenibilidad Ambiental	MCP	MS
Pirámide de Movilidad	PEDP	MS
Autobús Interno		
Costos asociados al bus eléctrico y ahorros de combustible	MCP	MS
Mejora de los recorridos	CAA	GMS
Revisión de horarios y frecuencias	CAA	GMS

Costos del combustible de los vehículos universitarios	MCP	MS
Autobús Externo	MT	MS
Horario de la ruta	CAA	GMS
Vehículos		
Colocación de agujas en los parqueos de carro compartido	PEDP	MS
Dejar el carro en casa algunas veces	ACV	GMS
Centro de recarga	SNU	MS
GPS en los vehículos -Control de las flotas	OS	GMS
Distancia recorrida y horas trabajadas	OS	GMS
Tiempos de las paradas y exceso de velocidades	OS	GMS
Proyecto de Carro Compartido	OS	GMS
Beneficios marchamo universitario - Marchamo Universitario	ACV	GMS
Asistencia ante un fallo mecánico o una emergencia	SNU	MS
Infraestructura	SNU	MS
Infraestructura del transporte	SNU	MS
Señalización	SNU	MS
Ley 7600	SNU	MS

Para poder comprender la tabla anterior, se requiere comprender que las siglas que se muestran en la columna de componente teórico: ACV: actividades y comportamientos de los viajeros, IC: información y comunicación, PEDP: prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, MCP: menor costo posible, MT: Medios de Transporte, OS: Organización

de los Servicios, SNU: satisfacción de las necesidades de los usuarios y CAA: Coordinación de las Actividades de los Agentes; en cuanto a las siglas de la columna concepto teórico, se encuentran: MS: Movilidad Sostenible y GMS: Gestión de la Movilidad Sostenible.

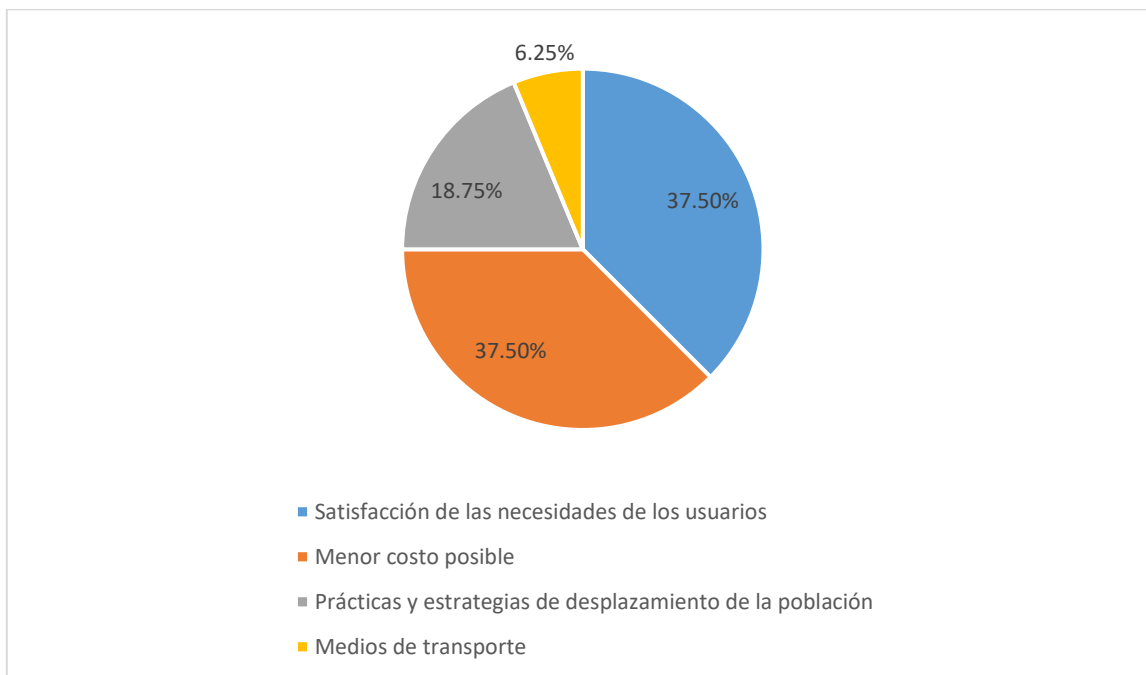
En las anteriores secciones del apartado de identificación de las interpretaciones de movilidad, se han mostrado los diferentes documentos relacionados a la movilidad sostenible o a su gestión, que se han incluido en la investigación como insumos de análisis, sin embargo, a partir del análisis de actores, muchos de los documentos no corresponden con organizaciones o dependencias con altas posibilidades de incidencia, de forma tal que se excluyen de su estudio en la presente sección de determinación de desacuerdos conceptuales.

Sin embargo, un documento que corresponde a un actor institucional considerado como de alto interés y alta incidencia, es la Memoria de Responsabilidad Social de la Vicerrectoría de Administración, que al contrastarse con los elementos variables encontrados en la entrevista realizada al vicerrector de administración: Dr. Araya Leandro, se puede determinar que los elementos variables que se muestran en la tabla 2, no se observan en dicha entrevista, ya sea por omisión o por relevancia; lo que se puede considerar como elementos diferenciadores.

Los elementos señalados, en la tabla anterior, se convierten en hallazgos de investigación, si bien existen algunas variables que se “alinean” entre la entrevista y el documento, existen otros que no se encuentran, especialmente los mencionados en la tabla expuesta anterior; observándose más gráficamente por medio de la siguiente figura, que utiliza la misma información expuesta, pero la detalla según su correspondencia de gestión o concepto.

Figura 10

Elementos Variables Diferenciadores de Movilidad entre: La Memoria de Responsabilidad Social de la Vicerrectoría de Administración y el Vicerrector de Administración



Nota. Datos expresados en porcentajes, según la información obtenida en la Tabla 02

De esta manera, la figura anterior señala que el 37,5% de las diferencias entre la Memoria de Responsabilidad Social y el Vicerrector de Administración en cuanto al concepto de movilidad, se concentran en los componentes teóricos de: Satisfacción de las Necesidades de los Usuarios y Menor Costo Posible, con los mismos valores; los otros dos componentes teóricos poseen una concentración de diferencias mucho menor con un 18,75% y un 6,25% para Prácticas y Estrategias de Desplazamiento y Medios de Transporte, respectivamente.

Se debe de recalcar, que dentro de las diferencias entre el texto y lo mencionado por el vicerrector de administración, existen elementos variables que no se toman en cuenta y que su ausencia es muy preocupante. En el caso de la movilidad sostenible, la ausencia de la

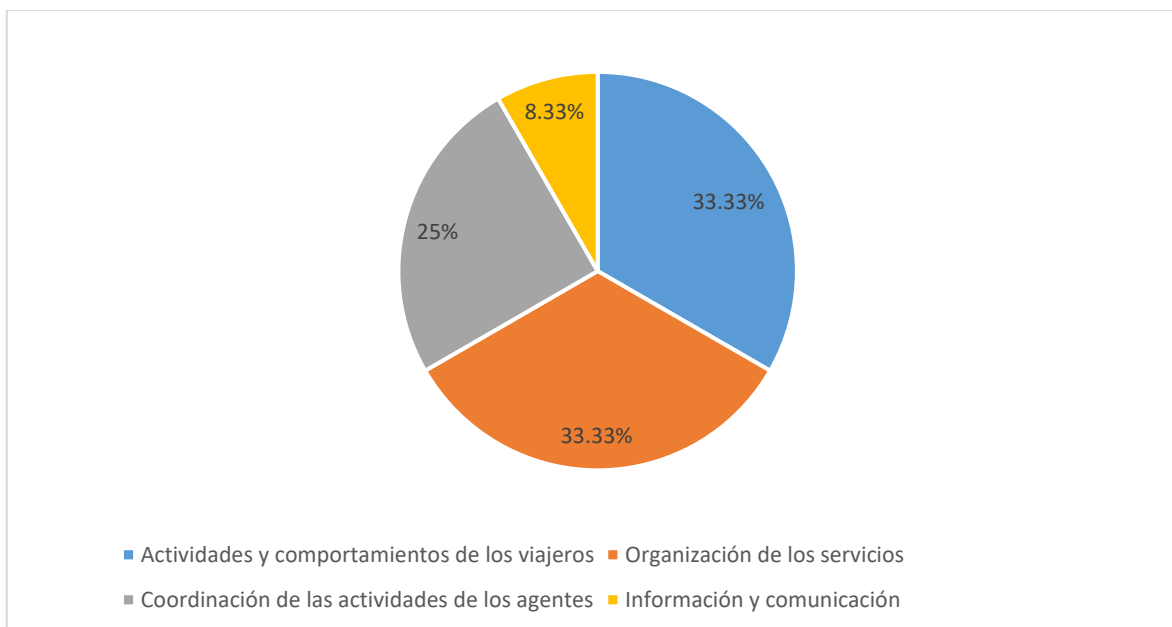
mención a la ley 7600 y la señalización, en la disertación del vicerrector de administración, podría mostrar algún grado de desinterés o despreocupación por estos aspectos para la vicerrectoría, sin embargo, en los documentos de la instancia sí se hace referencia a dichos elementos que con claves para el adecuado desplazamiento de poblaciones con discapacidad.

Esto no implica, que no se haya considerado, ya que esto se puede corroborar en el documento en cuestión, reflejando que los técnicos o la vicerrectoría en su conjunto, si lo consideró, no obstante lo que implica es que el jerarca de la vicerrectoría, que es un actor con alta incidencia en la agenda de movilidad sostenible no lo haya considerado en su entrevista, puede representar un potencial riesgo para las personas con dificultades para desplazarse.

Adicionalmente, en la siguiente figura se puede observar la concentración de diferencias según el componente teórico del concepto de gestión de la movilidad sostenible entre lo mencionado por el ex Vicerrector de Administración y el documento de esa misma instancia.

Figura 11

Elementos Variables Diferenciadores sobre Gestión de la Movilidad entre: La Memoria de Responsabilidad Social de la Vicerrectoría de Administración y el Vicerrector de Administración



Nota. Datos expresados en porcentajes, según la información obtenida en la Tabla 02

Al analizar la figura anterior, se puede inferir que los componentes que presentan una mayor cantidad de diferencias sobre la gestión de la movilidad entre los textos y la entrevista a la Vicerrectoría de Administración, se encuentran dos componentes teóricos que poseen el mismo porcentaje de 33,33%, siendo: Actividades y Comportamientos de los Viajeros y Organización de los Servicios, concentrando entre ambos el 66,66% de las diferencias.

A su vez, los componentes teóricos de Coordinación de las Actividades de los Agentes posee un 25% de diferencias sobre la gestión de la movilidad según los documentos y la entrevista a la Vicerrectoría de Administración y 8,33% de diferencias sobre el componente de Información y Comunicación; probablemente, esta baja concentración se

puede deber a la baja ausencia de mención en la entrevista o presencia en los documentos de esta instancia.

En ese sentido, se puede observar que el jerarca de la Vicerrectoría de Administración, no toma en cuenta el fallido proyecto de carro compartido y la acción de la colocación de agujas en los parqueos destinados para este proyecto, sin embargo, si se encuentra reflejado en la entrevista del director de la Oficina de Servicios Generales, asimismo, fue la misma oficina la que se encargó de la ejecución, gestión y evaluación del mencionado proyecto.

Al respecto, el director de la Oficina de Servicios Generales menciona que:

Para nosotros el tema del Carro Compartido fue un fracaso ... ¿Por qué fracasó ese plan? Ese plan fue una iniciativa que debe retomarse en algún momento, pero ha fracasado por varias razones: primero, porque no existen las condiciones tecnológicas ni de infraestructura para poder hacer de Carro Compartido una propuesta viable, ¿qué es esto? No tenemos un estacionamiento, dedicado solamente a usuarios de vehículos compartidos, es un tema que entra a reñir (con las) a disposiciones reglamentarias de la institución. (J. Dimarco, entrevista virtual, 02 de diciembre, 2020)

De esta manera, se puede ver que el proyecto de carro compartido pudo no haber alcanzado las expectativas deseadas y se discontinuó, al ser el documento de la Memoria de Responsabilidad Social, posiblemente un documento antiguo, haya hecho que se omitiera en la entrevista efectuada a al actor representante de la Vicerrectoría de Administración.

No obstante, se menciona que uno de los problemas fue el reglamento de estacionamiento, dicho reglamento se puede modificar con el aval de la administración universitaria, es decir, sin necesidad de ser aprobado por el Consejo Universitario, lo que

representa, algún grado de desarticulación del proyecto entre las partes involucradas, ya que no se concretó el cambio en el reglamento de la misma administración y el proyecto feneció sin la modificación.

Finalmente, se resalta la ausencia de elementos sociales, ambientales e incluso económicos en la entrevista del señor vicerrector, que sin embargo, tienen un asidero en el documento de la Memoria de Responsabilidad Social de la Vicerrectoría de Administración, tal es el caso de la convivencia entre vehículos y peatones, las campañas de información y la reducción de costos, esta vinculación entre los textos y la entrevista permite hacer un análisis triangulado.

Además, estos elementos mencionados anteriormente, se puede ver que en la definición de movilidad sostenible del vicerrector de administración, donde se reduce considerablemente las menciones a la acción humana: en la cultura, en la contaminación y en la difusión de buenas prácticas a nivel social y ambiental, esto posiblemente, refleja un bajo nivel de conciencia de la importancia de la gestión de la cultura del desplazamiento en la UCR.

A continuación, se presenta una tabla con los elementos variables diferenciadores encontrados en los documentos de la Oficina de Servicios Generales que no tienen concordancia con la entrevista realizada al director de dicha dependencia universitaria.

Tabla 3

Elementos variables diferenciadores entre los textos de la Oficina de Servicios Generales y el director de la Oficina de Servicios Generales

Diferencia de variables en los textos de la OSG	Componente Teórico	Concepto Teórico
Ahorro de tiempo- Llegar temprano	MCP	MS
Sistema de Información - Campañas de Información	IC	GMS
Tiempos de los desplazamientos	MCP	MS
Buenas prácticas urbanas	PEDP	MS
Democratizar el espacio (valor-principio-práctica)	PEDP	MS
Alquiler- Préstamo de bicicletas	SNU	MS
Demarcación vial	PEDP	MS
Inclusividad-Accesibilidad	SNU	MS
Página Web	IC	GMS
Plataforma Tecnológica	SNU	MS
Notificaciones, conformaciones y mensajes al instante	IC	GMS
Generar un informe semanal o mensual	OS	GMS

Al igual que en la tabla anterior, la simbología es la misma, representando los componentes de análisis y el concepto al que tienen asidero, de tal forma que en la columna de componente se encuentra: OS: organización de los servicios, IC: información y comunicación, SNU: satisfacción de las necesidades de los usuarios, PEDP: prácticas y

estrategias de desplazamiento de la población y MCP: menor costo posible, en cuanto a los conceptos, se ubican: MS: movilidad sostenible y GMS: Gestión de la Movilidad Sostenible.

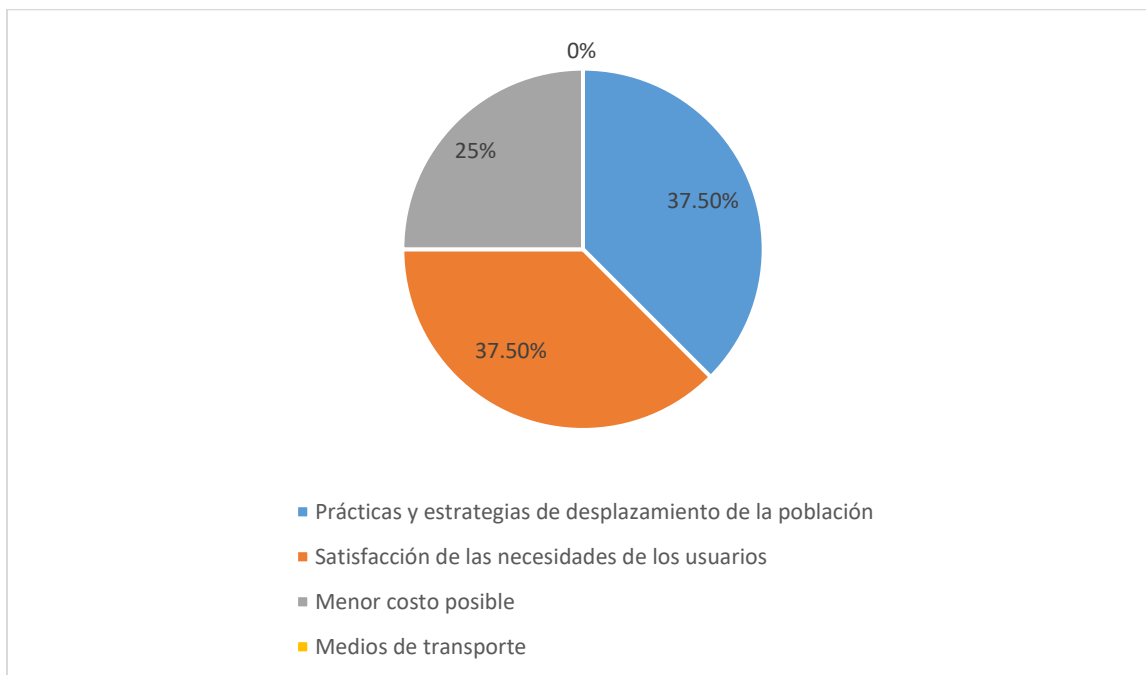
En los documentos de la Oficina de Servicios Generales, el procedimiento realizado para poder determinar las diferencias fue un poco diferente al empleado en el caso de la Vicerrectoría de Administración, ya que esta dependencia universitaria, cuenta con disímiles y abundantes documentos, la mayoría centrados en un determinado proyecto.

Entre los documentos que se encuentran están: Proyecto de Carro Compartido, Informe de Proyectos de Movilidad, Manual del Espacio Urbano Universitario, Varias Propuestas y Matriz de Movilidad Activa, de todos estos textos, surgieron una gran cantidad de variables, donde se escogieron aquellas con más presencia y se compararon con las repuestas del director de la Oficina de Servicios Generales, para determinar las diferencias entre ellas.

De esta manera, la información estratificada anteriormente, se puede resumir por medio de un par de figuras, en donde se muestran las diferencias entre los textos y la entrevista de la Oficina de Servicios Generales según el concepto de análisis: movilidad sostenible y su gestión. A continuación, se presenta la densidad de diferencias según los componentes teóricos derivados del concepto de movilidad sostenible de esta investigación:

Figura 12

Elementos variables diferenciadores sobre movilidad entre los textos de la Oficina de Servicios Generales y el director de la Oficina de Servicios Generales



Nota. Datos expresados en porcentajes, según la información obtenida en la Tabla 03

De esta manera, se aprecia que la mayor cantidad de diferencias se encuentran en dos componentes teóricos, con el mismo valor porcentual de 37,5%, siendo: Prácticas y Estrategias de Desplazamiento de la Población y Satisfacción de las Necesidades de los Usuarios; además, el componente de Menor Costo Posible posee un valor de 25% de concentración de diferencias y el componente de Medios de Transporte, no aparece como un componente teórico donde se hayan detectado alguna concentración de diferencias.

En este caso, las diferencias conceptuales son más escasas y menos impactantes para la construcción de la agenda de movilidad sostenible, que las diferencias encontradas en la Vicerrectoría de Administración, sin embargo, es importante recalcar, que de igual manera

que en la entrevista al Dr. Carlos Araya Leandro, el señor Dimarco Fernández no menciona la inclusividad o la accesibilidad como elementos predominantes de la agenda de movilidad.

Empero, si menciona acciones concretas como es el tema de la iluminación, la colocación de señalética para personas con baja visibilidad o no videntes, entre otras. Asimismo, no menciona el proyecto de préstamo de bicicletas que como hemos visto, no es de la Oficina de Servicios Generales sino de la Federación de Estudiantes, sin embargo, es un proyecto fundamental ya que se colocaron ciclo-parqueos en diferentes espacios del campus universitario y sin las bicicletas, la funcionalidad de esos espacios de parqueo es inútil.

Se rescata además, como hallazgos de investigación, el elemento tecnológico como una herramienta a la vez que se convierte en una amenaza, ya que las variables de página web, plataforma tecnológica, notificaciones y confirmaciones y los informes mensuales, son elementos que se asocian con el uso de herramientas tecnológicas, siendo el bloque más grande de elementos diferenciadores entre los textos y el jerarca de la instancia universitaria.

La tecnología como gran variable, tiene el riesgo temporal de su desarrollo en los diferentes proyectos como una eventual amenaza por el tema de la accesibilidad, ya que muchas de esas tecnologías al inicio eran bastante costosas, desde su adquisición como su mantenimiento. Lo que hizo que muchos de los esfuerzos por contar con herramientas que facilitaran la comunicación y la información fuesen desechados u olvidados como acciones fallidas.

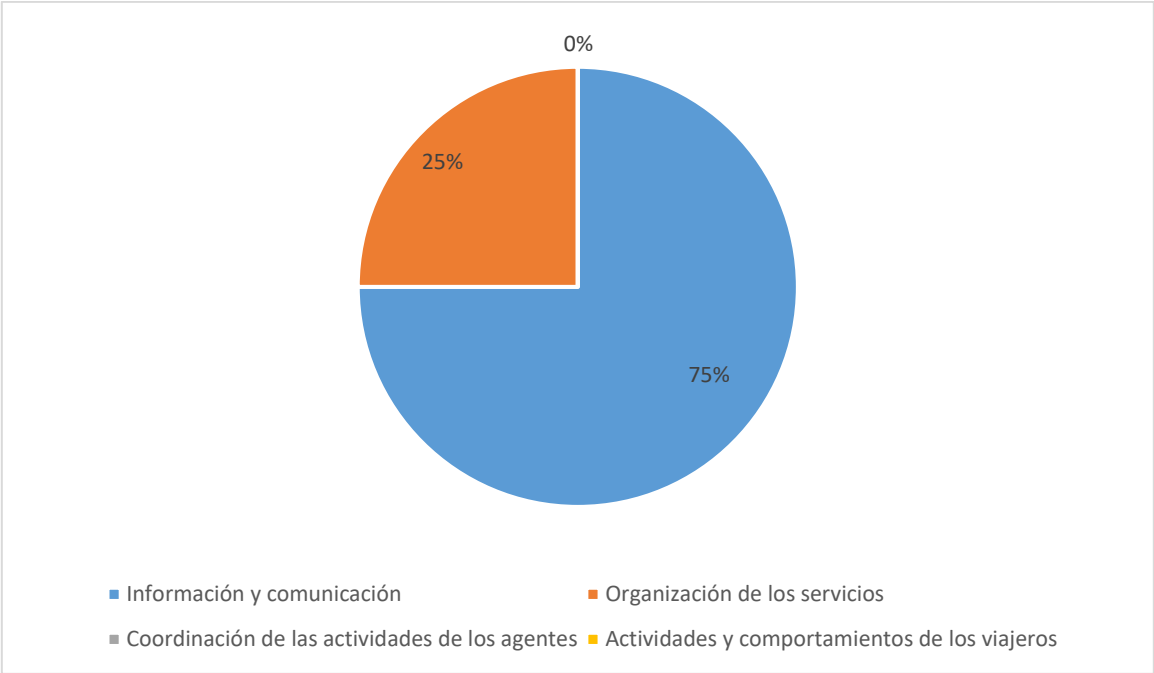
Otro elemento llamativo, es la de los sistemas de información y las campañas de información, al igual que la entrevista a don Carlos Araya, este elemento reaparece como una diferencia entre los textos y esta vez con la entrevista realizada a Jeffry Dimarco, siendo entonces un hallazgo de investigación, al considerar que la información desde la

administración hacia los usuarios no solo no era necesaria sino que además no era adecuada, dificultando la creación de conciencia, promoviendo el uso e intentando modificar la cultura del desplazamiento.

De esta manera, los componentes teóricos de diferencia entre la entrevista y los documentos sobre el concepto de gestión de la movilidad, donde mayor concentración de diferencias se hayan, se resumen en la siguiente figura:

Figura 13

Elementos variables diferenciadores sobre gestión de la movilidad entre los textos de la Oficina de Servicios Generales y el director de la Oficina de Servicios Generales



Nota. Datos expresados en porcentajes, según la información obtenida en la Tabla 03

Los datos anteriores, muestran una baja presencia de diferencias entre la entrevista a la OSC y los documentos aportados por esta instancia a nivel de la gestión de la movilidad sostenible, se puede observar con facilidad que los componentes de Actividades y

Comportamientos de los Viajeros y Coordinación de la Actividad de los Agentes no poseen diferencias.

Por otra parte, los componentes de: Información y Comunicación poseen un 75% de la concentración total de las diferencias y Organización de los Servicios el restante 25%, lo anterior muestra, que no existen diferencias entre la entrevista y los documentos con relación a la gestión de la movilidad, quizá porque en la entrevista se habló poco de estos componentes o porque simplemente se descarta en los textos de la instancia y por ende de la entrevista.

Seguidamente, se presentan los elementos variables de acuerdo sobre el concepto de movilidad sostenible entre los elementos destacados de las entrevistas de los actores institucionales y cantonales con alto grado de incidencia en las agendas de movilidad sostenible, estos elementos constituyen la base de un posible acuerdo sobre las políticas institucionales que se deberían de desarrollar por medio de un instrumento administrativo que guie los programas, proyectos o acciones dirigidos a la movilidad sostenible y su gestión.

Tabla 4

Elementos Variables de Acuerdo: Concepto de Movilidad Sostenible

Componente Teórico	Variables	Actores Institucionales				Actores Cantonales	
		Henning Jensen	Carlos Araya	Jeffrey Dimarco	Kevin Cotter	Fernando Trejos	Daniel Rojas
PEDP	Desplazarse						
MCP	Desplazamientos alternativos/ diferentes tipos de desplazamiento						

PEDP	Desplazamientos amigables con el ambiente						
PEDP	Espacio libre a disposición de las personas-recreación						
SNU	Infraestructura						
SNU	Estacionamientos						
SNU	Ciclo-parqueos						
SNU	Vía compartida - Milla verde						
MT	<i>1. Ciclistas</i>						
SNU	Ciclo vía						
MT	<i>2. Vehículos</i>						
MT	<i>3. Peatones-Peatonalización</i>						
SNU	Aceras						
PEDP	Puente Peatonal						
SNU	Transitar-caminar						
SNU	<i>4. Estación del tren</i>						
MT	<i>5. Autobús Universitario</i>						
PEDP	Conciencia y compromiso con la sostenibilidad						

En primera instancia, es importante recordar que los componentes teóricos son derivaciones de los conceptos de investigación, algunos de ellos se encuentran recogidos en la tabla anteriormente expuesta, siendo: PEDP: prácticas y estrategias de desplazamiento de

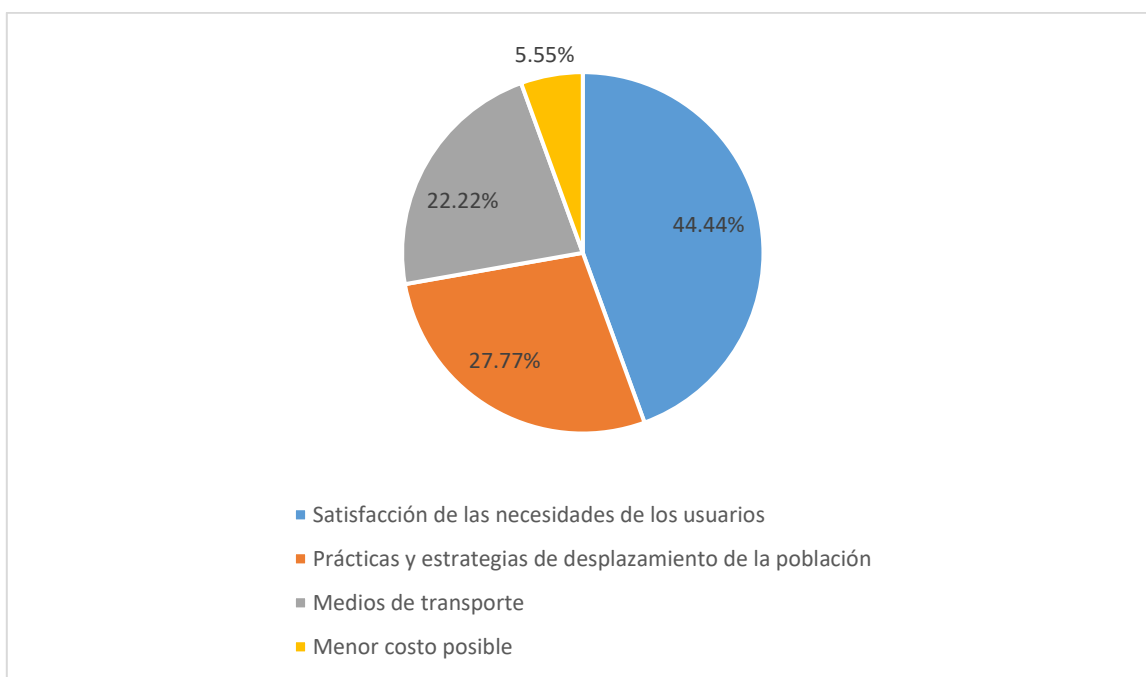
la población, MCP: menor costo posible, SNU: satisfacción de las necesidades de los usuarios y MT: medios de transporte, todos son componentes del concepto de movilidad sostenible.

Asimismo, la simbología de los colores es bastante sencilla de comprender, ya que el color verde representa el hecho de que un elemento variable está presente en la entrevista del actor cantonal o institucional y el color rojo representa lo inverso, es decir, si el actor institucional o cantonal tiene un elemento en color rojo representa que dentro de la entrevista que se le realizó, este elemento no se encuentra presente o bien que simplemente no se mencionó.

De esta manera, a fin de que a la persona lectora se le facilite observar la concentración de elementos variables según el componente teórico del concepto de movilidad, se presentan los mismos datos de la tabla anterior, por medio de la siguiente figura.

Figura 14

Elementos variables de acuerdo: Concepto de Movilidad Sostenible



Nota. Datos expresados en porcentajes, según la información obtenida en la Tabla 04

Como se puede apreciar, la mayor concentración de elementos de acuerdo se encuentra recogido en el componente de Satisfacción de las Necesidades de los Usuarios con un 44,44% de densidad, asimismo, los componentes de: Prácticas y Estrategias de Desplazamiento de la Población y Medios de Transporte representan en conjunto el 49,99% de los acuerdos con relación a la movilidad sostenible y finalmente, el componente de Menor Costo Posible es el que posee la menor cantidad de acuerdos existentes con un 5,55% de los acuerdos totales.

Del mismo modo, al mirar la tabla, podemos notar como existen cinco elementos variables en las que se da un absoluto acuerdo entre los actores cantonales e institucionales, siendo estos: desplazarse, vehículos, peatones-peatonalización, aceras y estación de tren; se desprende que las variables convergen en aspectos relativamente sencillos y que se orientan principalmente hacia el desarrollo de infraestructuras o con los medios de transporte para los desplazamientos.

A nivel conceptual, se puede ver como la construcción de lo que significa la movilidad sostenible tiene que ver esencialmente con “el desplazamiento”, es decir, se refiere a ir de un punto A hacia otro punto B, sin tener mayores consideraciones que estas en su definición.

Asimismo, realizando una comparación entre los elementos variables encontradas en las entrevistas de los actores cantonales con relación a las entrevistas de los actores institucionales, encontramos que estos últimos no consideran algunos elementos que los otros sí en mayor medida, tal es el caso de: autobús universitario, puente peatonal, ciclistas, milla verde-vía compartida, ciclo parqueos y estacionamiento; posiblemente la ausencia de considerar algunos de ellos se debe primordialmente a que son elementos estructurales.

Sin embargo, la ausencia de consideración del efecto externo que causa el autobús interno en las inmediaciones del campus universitario, de los ciclistas, los ciclo parqueos y los parqueos, muestra en definitiva un vacío de acciones dirigidas a la atención de la movilidad sostenible de la Municipalidad de Montes de Oca, ya que si bien es cierto, se han hecho esfuerzos por alcanzar una movilidad basada en el ciclismo, ninguno de los dos actores cantonales se refirió a esa acción y mucho menos de la posible relación con lo implementado por universidad.

Finalmente, se puede destacar la posición del señor ex rector al no mencionar las ciclo vías como un elemento variable de su entrevista, lo que puede posiblemente refleja un bajo compromiso por parte de la administración universitaria hacia la creación de infraestructura adecuada para la efectuar con seguridad y comodidad desplazamientos en bicicletas.

Tabla 5

Elementos Variables de Acuerdo: Gestión de la Movilidad Sostenible

Componente Teórico	Variables	Actores Institucionales				Actores Cantonales	
		Henning Jensen	Carlos Araya	Jeffrey Dimarc o	Kevin Cotter	Fernand o Trejos	Daniel Rojas
CAA	Edificios Integral de Parqueos						
ACV	Eliminar espacios de estacionamiento						
Asesores Internos sobre Movilidad							
CAA	OSG						

	UGA-ProGAI								
	OEPI								
	VRA								
	Rectoría								
	ProDUS								
OS	Dependencia del recursos presupuestario para las decisiones en materia de movilidad								
ACV	Presiones y resistencia al cambio de la comunidad universitaria								
OS	Estudios de Impacto Ambiental								
OS	Plan de Ordenamiento Universitario								
OS	¿Problema, cuestión y demanda? Demanda								
Relaciones con actores externos									
CAA	Municipalidad de Montes de Oca								
CAA	Mejorar las condiciones externas - Vincularnos con el entorno								
OS	Horizontalidad en la gestión de la movilidad								

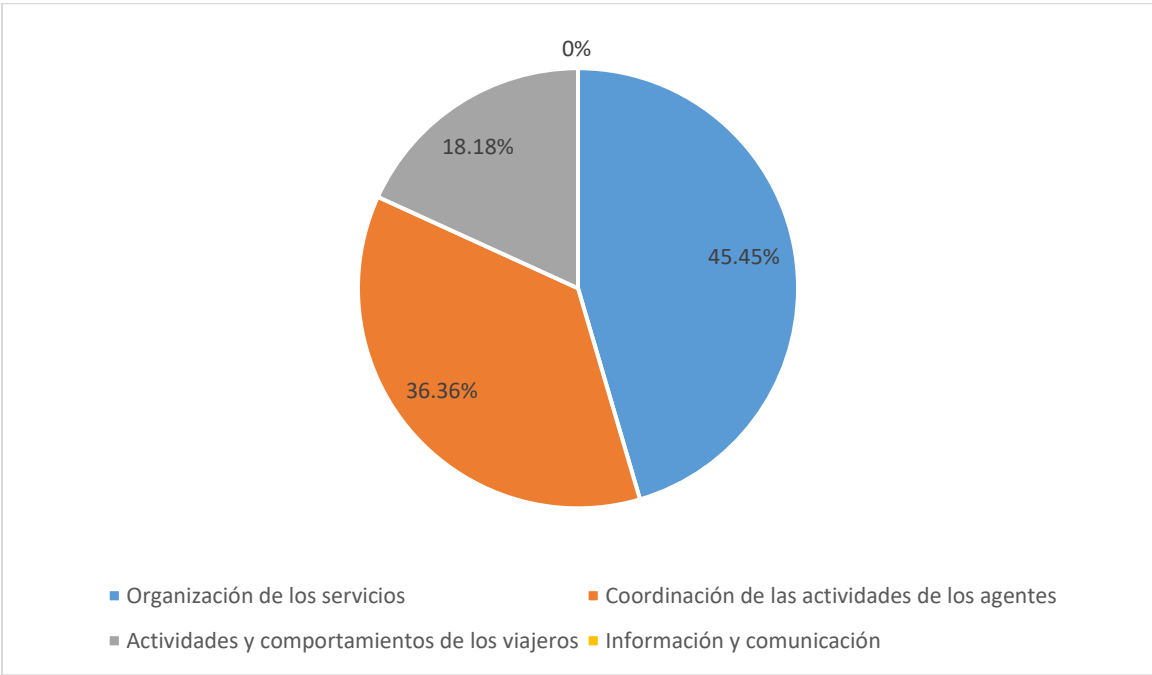
Con relación a la simbología para la interpretación de la anterior tabla, en la columna de componentes teóricas, las siglas que se encuentran representan: CAA: coordinación de las

actividades de los agentes, OS: organización de los servicios y ACV: actividades y comportamientos de los viajeros, ligados al concepto de gestión de la movilidad sostenible.

Asimismo, la tabla anterior se puede resumir por medio de la siguiente figura, en el cual se detallan los porcentajes de acuerdo de los componentes teóricos de la gestión de la movilidad sostenible, de forma tal que se pueda analizar y observar los resultados obtenidos de una forma ágil y sencilla; además, permita la construcción de conclusiones fácilmente.

Figura 15

Elementos variables de acuerdo con la Gestión de la Movilidad Sostenible



Nota. Datos expresados en porcentajes, según la información obtenida en la Tabla 05

De esta manera, los componentes teóricos de mayor acuerdo son: Organización de los Servicios con un 44% del total y con un 56,54% en conjunto, aparecen los componentes de Coordinación de las Actividades de los Agentes con un 36,36% del total de los acuerdos y con un 18,18% se encuentra el componente de Actividades y Comportamientos de los Viajeros.

Al analizar la tabla y la figura anterior, lo primero que debemos de notar es la ausencia de uno de los componentes del concepto de gestión de movilidad sostenible, siendo que los actores cantonales e institucionales no se ponen de acuerdo con relación a la información y comunicación, en otras palabras, entre todas las variables en las que hay acuerdo, ninguna tiene que ver con información y comunicación; siendo un claro hallazgo de investigación.

Sin duda alguna, la ausencia de este componente es negativa, entre otras razones pues porque se dificulta comunicar cambios: precios, horarios, rutas, operadores, entre otras, dificulta los procesos de evaluación al no existir una clara comunicación entre los operadores de los servicios de transporte, la administración encargada y los usuarios, imposibilita la comunicación con miras al cambio de la cultura, entre otros factores que debilitan la gestión de la movilidad sostenible desde la perspectiva de esta investigación.

Un elemento variable que se concatena con el expuesto anteriormente, es la existencia de presiones y resistencia al cambio, queda claro que para reducir esta resistencia lo esencial es el trabajo colaborativo y la comunicación clara, estos factores casualmente muestran no ser necesariamente elementos en los que haya coincidencia con los mandos medios de la institución o con los actores con una alta incidencia en la agenda de movilidad sostenible.

Otro elemento variable relevante, es el hecho de que el señor rector no consideró el aumentar el vínculo externo con los actores cantonales de la Universidad de Costa Rica, esto representa un grave problema debido a que el actor con la mayor incidencia a nivel de agenda institucional no toma en cuenta el impacto de la casa de enseñanza a nivel externo o como con trabajo en conjunto con el Gobierno Local se pueden facilitar las condiciones de movilidad para toda la comunidad de Montes de Oca a raíz del alto volumen de tránsito.

Adicionalmente, existe una resistencia de los mandos medios de la institución que son las encargadas principales de la gestión de la movilidad sostenible al trabajo horizontal

y colaborativo, tal es el caso de la posición de la Vicerrectoría de Administración y de la Oficina de Servicios Generales que no consideran en sus respectivas repuestas, acciones dirigidas hacia este elemento variable, lo que en definitiva afecta la integralidad de las propuestas y el involucramiento de las poblaciones a las que son dirigidos los servicios.

Tabla 6

Elementos Variables de Desacuerdo sobre Movilidad Sostenible: Componente de Prácticas y Estrategias de Desplazamiento de la Población

Factor Señalado	Actores Institucionales				Actores Cantonales	
	Henning Jensen	Carlos Araya	Jeffry Dimarco	Kevin Cotter	Fernando Trejos	Daniel Rojas
Facilidades u oportunidades para el desplazamiento						
Desplazamiento en un espacio determinado						
No solo se trata de los medios de desplazamiento						
Desplazamiento de acuerdo a las posibilidades						
Vinculo de las personas con el medio ambiente						
El campus universitario más allá de la comunidad universitaria						
Parque o un sitio de esparcimiento						
Humanizar el espacio universitario						
Apropiarse del espacio						
Responsabilidad, conducta y sensibilidad individual						
Calidad de vida						
Ejercicio físico						
Mayor compromiso individual						
Infraestructura						

Debe de ser atractiva-bonito						
Apropiarse de los proyectos						
Pirámide de Movilidad						
Restarle demanda al autobús						
Peatones						
Lo principal siempre son los peatones						
"Bancas o poyos"						
Zonas Verdes						
Palimpsesto						
Circuitos Bio-saludables						
Seguridad						
Guardas de seguridad						
Casetas de seguridad						
Controles de ingreso						
Tranquilidad						
Cámaras de seguridad						
Vigilancia						
Seguridad vial y demarcación						
<i>Campus Architectur</i>						
La UCR como referente nacional						

Al contrario que las tablas anteriores, en este caso nos encontramos con una tabla que representa los elementos variables de diferencia de un solo componente del concepto de movilidad sostenible como es el caso de: prácticas y estrategias de desplazamiento de la población, que tiene que ver sobre la concepción del concepto de movilidad sostenible.

Del análisis de la tabla anterior, podemos ver como los actores institucionales y cantonales con alto grado de incidencia en las agendas de movilidad sostenible coinciden en elementos que no necesariamente son beneficios para la comunidad universitaria, para las personas que visitan el campus universitario o para las personas que habitan o transitan por Montes de Oca.

Asimismo, se resaltan las posiciones de los actores institucionales que se pueden calificar como mandos medios, es decir: OEPI y OSG, en el caso de la primera su participación en la argumentación de elementos que conforman el concepto de movilidad sostenible es prácticamente nula y en el caso de la OSG, su participación es contraria, a los elementos variables que se han observado están mayormente presente en la entrevista de su director.

De igual manera, como se pudo observar en la tabla de elementos variables de acuerdo en cuanto a la gestión de la movilidad sostenible, en la que el señor ex rector Henning Jensen, no menciona el vínculo externo, se vuelve a confirmar, esta vez, junto con la opinión del vicerrector de administración: Carlos Araya, específicamente en las ausencias de los elementos variables del campus universitario más allá de la comunidad visto como un parque o sitio de esparcimiento, en el que se integra con la comunidad cantonal y nacional en general.

La ausencia en la consideración de estos elementos variables relacionales con la comunidad de Montes de Oca, puede indicar que para la rectoría y vicerrectoría de administración, el vínculo con el entorno no es importante o no es la prioridad, pero también,

pasa por una apropiación desmesurada de la delimitación de la ciudad universitaria y de la retribución a la comunidad externa a la Universidad de Costa Rica perteneciente al cantón de Montes de Oca.

A su vez, existe un núcleo importante de elementos variables relacionadas con las personas o el individuo y la cultura, que los actores institucionales de mayor incidencia como lo es: Rectoría y Vicerrectoría de Administración no contemplan, tal es el caso de: responsabilidad, conducta y sensibilidad individual, compromiso individual, apropiamiento del espacio, calidad de vida y ejercicio físico, todas estos elementos variables tienen que ver con acciones no tradicionales donde la movilidad se ve involucrada y que juega un papel importante de cara a la sostenibilidad ambiental de los desplazamientos.

Nuevamente, se pone de manifiesto la ausencia de estrategias dirigidas al impacto individual de la movilidad, es decir, la modificación de la conducta del desplazamiento con tendiente tradicional hacia un esquema de sostenibilidad no se da simplemente con el hecho de que la infraestructura bonita lo permita, sino que debe de orientarse a la comunidad, acompañarla, instruirla con tal de que asimilen la transformación y realmente se dé un uso a los servicios de infraestructura y de movilidad, con la fin de alcanzar en el mediano plazo la sostenibilidad.

Por otra parte, uno de los elementos variables más llamativos de las principales intervenciones, es la ausencia de poner una prioridad al desplazamiento, es decir, se excluye de priorizar o jerarquizar en la mayoría de las entrevistas los medios de transporte: motorizados y no motorizados. A estos medios de transporte, se les puede poner un orden de acuerdo con la prioridad social y ambiental, en este sentido, se evade colocar a las personas peatonas en el centro de la movilidad como la principal medio para lograr la sostenibilidad.

Definitivamente, se destaca la ausencia de la seguridad –en general- como un mecanismo para cambiar la imagen de ciertos medios de transporte que no generan confianza en las personas usuarias, en este sentido estamos hablando de: demarcación, seguridad vial, guardas de seguridad, controles de ingreso, entre otros; la ausencia de estos elementos variables resalta un posible desconocimiento de las circunstancias que atraviesa una persona que se desplaza en medios de transporte colectivos y dada la poca relevancia que los actores institucionales y cantonales le asignan a este tema, puede ser aspecto negativo en las agendas de movilidad.

A continuación, se presenta la tabla 7 relacionada con el componente de: satisfacción de las necesidades de los usuarios del concepto de movilidad sostenible de esta investigación, este componente como vimos anteriormente tiene que ver con elementos variables como: accesibilidad, infraestructura, servicios relacionados con la movilidad y el uso de tecnologías.

Dicha tabla, muestra las divergencias o desacuerdos que se hayan generado entre los actores cantonales: Fernando Trejos (alcalde) y Daniel Rojas (regidor), asimismo, sobre los actores institucionales encargados de la movilidad sostenible: Henning Jensen (rector), Carlos Araya (vicerrector de administración), Jeffry Dimarco (OSG) y Kevin Cotter (OEPI).

Tabla 7

Elementos Variables de Desacuerdos sobre Movilidad Sostenible: Componente de Satisfacción de las Necesidades de los Usuarios

Factor Señalado	Actores Institucionales				Actores Cantonales	
	Henning	Carlos	Jeffry	Kevin	Fernando	Daniel
	Jensen	Araya	Dimarco	Cotter	Trejos	Rojas
Infraestructura						
Debe de haber demanda para ese servicio o infraestructura						
Funcionalidad						
Demanda de mejores servicios						
Pago electrónico						
Alquiler de bicicletas						
Proyecto de Bicicletas FEUCR						
Vehículos						
Proyecto de Carro Compartido						
Peatones						
Pasos a cubierto						
No hay pasos peatonales						
Aceras muy angostas						
En un montón de lados no hay aceras						
Personas con alguna dificultad para desplazarse						

No videntes o baja visión						
Señalética						
Rampas de acceso						
Ascensores						
Iluminación						
Ley 7600						
Ir más allá de la Ley 7600						
Necesidades de las personas						
Tecnología						
"Aplicación "BusUCR" o "CampusUCR"						
Malos usos de las aplicaciones						
Ciudad Universitaria Inteligente						
Paraderos de autobús con monitores						
No existían condiciones tecnológicas						
Innovaciones-Cambio Novedoso						
Modelar el campus						

De la tabla anterior, se destaca como los principales actores cantonales e institucionales, no ahondan en elementos variables de carácter técnicos para el desarrollo de infraestructura de movilidad sostenible: demanda de infraestructura, funcionalidad y servicios de infraestructura complementaria, que beneficie a la población, es decir, no se trata solo de construir, sino de construir basado en una demanda, para un uso determinado y con propósito.

Asimismo, con relación a al estado de la infraestructura con relación a la movilidad de los peatones, parece que a nivel institucional las obras de infraestructura marchan bien o que no hay un espacio a la autocrítica, ya que no se menciona la inexistencia de: pasos peatonales, aceras o aceras angostas, sin embargo, los actores cantonales en particular el alcalde Trejos no comparte la apreciación de los actores institucionales refleja una vez más la baja conjugación, sinergia y coordinación que existe entre los actores cantonales e institucionales.

Así, se vislumbra un elemento variable, ya que dentro de las repuestas de los jefes de las organizaciones bajo análisis, no existe una adecuada contemplación de las necesidades de las personas con discapacidad, siendo un elemento sumamente peligroso, en el tanto como mensaje puede ser considerado como discriminatorio, reflejando una posible conducta de baja empatía y podría reflejar los posibles privilegios que gozan dichos actores como personas que no tienen discapacidades físicas que les impidan realizar los desplazamientos a los lugares que deseen.

Sin embargo, es importante como al contrario que las posiciones de los jefes cantonales e institucionales, los actores técnicos de la Universidad de Costa Rica, si mencionan algunos elementos variables relacionados con la accesibilidad de las personas con discapacidad, es decir, que a nivel del discurso de los jefes no se contempla, pero eso no quiere decir que no se haya aplicado en el desarrollo de las obras de movilidad por las oficinas técnicas.

Con relación a la tecnología, se puede ver como se encuentra centralizado principalmente en las respuestas de la Vicerrectoría de Administración y de la Oficina de Servicios Generales, siendo un elemento de diferencia que parece que no se ha impulsado con contundencia desde la jerarquía institucional, sino, que es un elemento variable que se contempla principalmente en las esferas más técnicas y dentro de la dinámica de la mencionada vicerrectoría; aunque hay una mención por parte de la OEPI no es tan contundente como las otras instancias citadas.

Seguidamente, se presentan los elementos variables de diferencia en relación con los componentes de: MCP: menor costo posible y MT: medios de transporte, del concepto de movilidad sostenible de investigación, se presenta como tabla para facilitar su análisis:

Tabla 8

Elementos Variables de Diferencias sobre Movilidad Sostenible: Componente de Menor Costo Posible y Medios de Transporte

Componente Teórico	Factor Señalado	Actores Institucionales				Actores Cantonales	
		Henning Jensen	Carlos Araya	Jeffrey Dimarco	Kevin Cotter	Fernando Trejos	Daniel Rojas
MCP	Efectiva: Eficiencia y eficacia						
MCP	Reducción de emisiones de CO2 o de efecto invernadero						
Conciencia y compromiso con la sostenibilidad							
MCP	1. Sostenibilidad Financiera						
MCP	2. Sostenibilidad temporal						
MCP	3. Sostenibilidad Ambiental						
MCP	Reducción del impacto sobre nuestro ecosistema						
Infraestructura							
MCP	Toda obra tiene un impacto ambiental						
MT	Autobús Eléctrico						

MT	Autobús Externo						
MCP	Servicio con alta sensibilidad a los cambios de precio						
MCP	Considerar condiciones económicas de los usuarios						
Vehículos							
MT	Cambio de flotilla vehicular						
MT	Vehículos de mayor rendimiento						
MT	Vehículos híbridos						
MT	Vehículos eléctricos						
MCP	Rentabilidad desde un punto de vista económico						

En comparación de la presente tabla, con relación a las tablas que se han expuesto anteriormente que refiere al concepto de movilidad sostenible, se puede notar que en este caso, hay una menor incidencia o mención de elementos de desacuerdos, en las intervenciones de las repuestas brindadas por los actores cantonales e institucionales.

Además, es notorio como existe una mayor dispersión en las respuestas, es decir, están menos concentradas, lo que vuelve más difícil encontrar patrones de pensamientos más claramente; sin embargo, se nota como la OSG es la gran proponente en materia de sostenibilidad, donde se lideran los procesos para alcanzar este objetivo por medio de la movilidad sostenible.

De esta manera, la Oficina de Servicios Generales contempla la existencia de diversas sostenibilidades en la movilidad: ambiental, social y económica, además, es clara en señalar que

cualquier obra de infraestructura siempre va a tener un mayor o un menor impacto en el ambiente y es la única que retoma elementos variables del autobús externo, en ese aspecto, las autoridades municipales han externado su preocupación por las presas que se generan en torno a los buses externos y la FEUCR ha mostrado un malestar con relación al manejo de los servicios, al no cumplir con algunos estándares para el adecuado transporte de estudiantes.

Aunado a ello, es necesario señalar que a nivel externo: Municipalidad de Montes de Oca, no se hace mención del cambio en el uso de vehículos de combustión por derivados del petróleo hacia modelos de vehículos que se mueven a través de energías renovables, en ese sentido, existe un peligro como cantón, al no gestionar y adecuarse a tiempo a estos cambios.

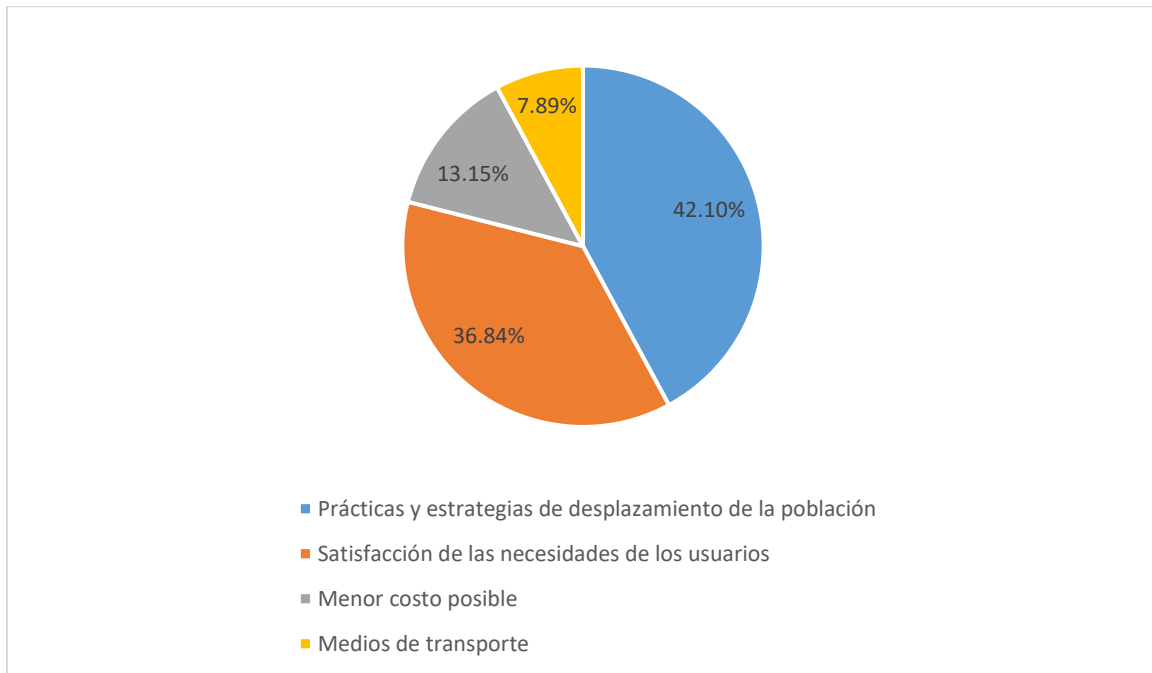
Por otra parte, es notable la mención que hace la Rectoría en torno al uso de buses eléctricos para el transporte de los estudiantes a nivel interno, ya que de esta manera se reduce el impacto de los cientos de viajes diarios que se hacen por medio de autobuses de combustión, sin embargo, es preocupante que ninguna instancia técnica muestra compatibilidad con lo mencionado por la rectoría, lo cual se puede deber a que no existe una adecuada articulación, comunicación y planificación de las iniciativas dirigidas hacia este aspecto en particular.

Adicionalmente, se destaca que la VRA está muy interesada en el cambio de las flotillas de vehículos que posee la universidad para el traslado de funcionarios y estudiantes a diversas actividades, sin embargo, parece ser un esfuerzo direccionado únicamente desde esta instancia y que no encuentra respaldo desde la autoridad jerárquica de la institución: Rectoría.

Finalmente, para resumir la densidad de los elementos variables de desacuerdo por medio de los componentes del concepto de movilidad sostenible, se presenta la siguiente figura, que posee la misma nomenclatura empleada en los cuadros anteriores y que resume las tablas 6, 7 y 8 que fueron presentadas anteriormente, de esta manera.

Figura 16

Elementos variables de desacuerdo sobre la Movilidad Sostenible



Nota. Datos expresados en porcentajes, según la información obtenida en las Tablas 06, 07 y 08

Al analizar los resultados de la figura anterior, es notable como la mayor concentración de elementos variables de desacuerdo se encuentran en el componente de Prácticas y Estrategias de Desplazamiento de la Población con un 42,10% y Satisfacción de las Necesidades de los Usuarios con un 36,84% de los desacuerdos; es decir, entre estos dos componentes, prácticamente se concentra el 80% de las diferencias en torno al concepto de movilidad.

Adicionalmente, los componentes de Menor Costo Posible y Medios de Transporte, son los que menor densidad de desacuerdos presentan con un 13,15% y un 7,89% respectivamente; entre ambos rondan un 20% del total de desacuerdos del concepto de movilidad sostenible.

De esta manera, el hecho de que haya un menor grado de “desencuentro” entre los componentes anteriores, no implica que el debate en la construcción de la agenda, deba de

centrarse únicamente en los que poseen mayor desacuerdo. Los componentes de Prácticas y Estrategias de Desplazamiento y Satisfacción de las Necesidades de los Usuarios son la esencia del concepto de movilidad y es donde hay más elementos variables de desacuerdo.

Seguidamente, se presentarán los elementos variables de diferencia sobre el concepto de gestión de la movilidad sostenible, por medio de la siguiente tabla:

Tabla 9

Elementos Variables de diferencia sobre la Gestión de la Movilidad Sostenible: Componentes de Actividades y Comportamiento de los Viajeros, Coordinación de las Actividades de los Agentes e Información y Comunicación

Componente Teórico	Factor Señalado	Actores Institucionales				Actores Cantonales	
		Henning	Carlos	Jeffry	Kevin	Fernando	Daniel
		Jensen	Araya	Dimarco	Cotter	Trejos	Rojas
ACV	Vínculo cultural de la movilidad						
ACV	Convivencia, encuentro, socialización y comunicación						
IC	Estrategia de Comunicación						
ACV	Cambio Generacional						
ACV	Ánimo de las personas						
CAA	Tiempos de los desplazamientos						
ACV	Convivir y compartir						
ACV	Instruir y motivar a la población universitaria						
CAA	Interacción entre los edificios						
ACV	Libertad						

Autobús Universitario							
CAA	Mejora de los recorridos						
Autobús Externo							
CAA	Tiempos de las rutas						
ACV	Incentivar y dar condiciones para el uso de bicicletas						
¿Acciones, Políticas o Iniciativas?							
CAA	Acciones						
	Políticas						
	Iniciativas						
Medios de Comunicación							
IC	Whats App						
	Facebook						
¿Integradas o aisladas?							
CAA	Aisladas						
	Agregación de iniciativas aisladas						
	Desarticuladas						
	Intenciones						
	Integradas						
CAA	Relaciones con actores externos						
	CTP						
	ICE						
	CNFL						

	MOPT						
	INCOFER						

Para facilitar la comprensión de la tabla anterior, es importante señalar que las siglas que se muestran en dicho cuadro corresponden a los componentes de: ACV: actividades y comportamientos de los viajeros, CAA: coordinación de las actividades de los agentes e IF: información y comunicación del concepto de gestión de la movilidad sostenible.

Al examinar el cuadro anterior, podemos notar como el vínculo de la cultura de la movilidad, es un elemento variable que no se encuentra en las entrevistas de los actores institucionales, lo que es un posible riesgo en el desarrollo de acciones de movilidad, ligado a lo anterior los actores cantonales sugieren la necesidad de contar con una estrategia de comunicación clara con la comunidad y con los actores institucionales, siendo un potencial riesgo de su gestión.

En relación a lo mencionado, el señor alcalde del cantón de Montes de Oca sugiere la necesidad de mejorar la instrucción y la motivación de la gente de cara a la movilidad sostenible en un intento porque las actuales generaciones se adecuen al cambio en el uso de medios de transporte más amigables, incluyendo aquellos que no son motorizados.

De esta forma, la OEPI por medio de su director Kevin Cotter, señala que el cambio en la cultura se dará en el proceso de transición generacional, es decir, omite la gestión de la cultura por el simple tránsito entre generaciones, lo cual es un elemento variable mal gestionado, ya que la infraestructura y los servicios de movilidad están dados en este momento para la población con la que la UCR cuenta actualmente no para el mediano plazo.

Asimismo, existen elementos variables relacionados con la socialización de las personas, entre ellos: convivencia y compartir, libertad y animo de las personas, todos estos elementos se

integran dentro de los objetivos que se deben de alcanzar a través de la prestación de los servicios de movilidad y en el diseño de los proyectos constructivos en temas de movilidad con el objetivo claro de alcanzar una mayor integración y consolidación de la sostenibilidad social, se recalcan elementos variables de infraestructura externos o medios de transporte como elementos esenciales para alcanzar el éxito en la gestión de la movilidad sostenible.

Por otra parte, se nota como los actores institucionales de nivel técnico tienen elementos variables claros en torno al manejo de los servicios de autobús a nivel interno y externo, en términos de: recorridos y tiempos de los desplazamientos, como elementos fundamentales para incentivar el uso de medios de transporte colectivos con el objetivo de la sostenibilidad.

Igualmente, y según lo señalado por la Oficina de Servicios Generales y la Oficina Ejecutora de Programas de Inversión, señalan algunos medios de comunicación que emplearon o se emplean para transmitir información entre las instancias y las personas usuarias, un elemento variable al que sin duda no se le ha dado las dimensiones de importancia que corresponden, ya que esto puede generar brechas en el acceso de información para aquellas personas que poseen de redes sociales o acceso ilimitado a internet y las que no pueden acceder a ellas.

Al consultarle a los actores cantonales e institucionales, si las acciones desarrolladas desde sus organizaciones fueron: acciones, políticas o iniciativas, se nota claramente una dispersión en las respuestas, lo que refleja la ausencia de planificación por medio de algún instrumento que le clarificará a las instancias lo que debían de desarrollar y ejecutar en relación con el tema de movilidad sostenible con objetivos y metas específicas.

De igual manera, si les consultó si esas iniciativas, políticas o acciones eran integradas o aisladas mayoritariamente tienden a clasificarse como la agregación de iniciativas aisladas, se nota en este elemento variable como el señor rector recalca que han sido iniciativas, es decir, es

consciente de que en su administración universitaria no ha existido una adecuada planificación de las iniciativas orientadas a la gestión de la movilidad sostenible.

Otro elemento variable, donde no se encuentra consenso es materia de los actores externos que participaron o tuvieron vínculos con la universidad en materia de movilidad, se encuentra que las respuestas son bastante dispersas y señalan una serie de actores que no logran alcanzar un acuerdo, es decir, se trabajó esporádicamente con algunas de ellas y la relación fue con instancias universitarias y no en el conjunto de la administración de la UCR.

Es importante mencionar, que para efectos de esta investigación se encontró que la mayoría de los actores que se mencionaban con vínculo externo eran actores de carácter nacional y no cantonal como lo son los objetivos que se persiguen en el desarrollo de la presente tesis, entre los actores nacionales que se vincularon con la universidad, se encuentran: CTP: Consejo de Transporte Público, INCOFER: Instituto Costarricense de Ferrocarriles, ICE: Instituto Costarricense de Electricidad, CNFL: Compañía Nacional de Fuerza y Luz y el MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

A continuación, se presenta la tabla 10, en el que se contienen elementos variables del componente de OS: organización de los servicios del concepto de gestión de la movilidad sostenible que por el volumen de coincidencias no se han podido observar en el cuadro anterior, es importante mencionar que este componente abordará elementos relacionados con: administración, supervisión de los operadores y evaluación de los servicios, da tal forma:

Tabla 10

Elementos variables de diferencia sobre Gestión de Movilidad Sostenible: Componente de Organización de Servicios

Factor Señalado	Actores Institucionales				Actores Cantonales	
	Henning Jensen	Carlos Araya	Jeffry Dimarco	Kevin Cotter	Fernando Trejos	Daniel Rojas
Infraestructura						
Normas de construcción						
Manejo de desechos						
Toda obra debe de cumplir su objetivo						
La movilidad no fue una prioridad -Voluntad Institucional débil						
Autobús Universitario						
Normalmente llenos						
Poca periodicidad						
Atrasos						
Autobús Externo						
Demanda del servicio						
Mezcla de rutas						
Mayor calidad						
Promotor político de las innovaciones						

Necesidad de mayor planificación de las acciones de movilidad						
Estudios de Impacto Vial						
Determinación del Volumen de Tránsito						
Evaluación de la Calidad de Servicio de Buses Externos e Internos						
Uso del terreno disponible						
Planes de Desarrollo Académico						
Plan Anual Operativo						
Objetivos Académicos de la Institución						
¿Problema, cuestión o demanda?						
Problema						
Cuestión						
Otro: Necesidad						

Al analizar el anterior cuadro, podemos ver como las instancias encargadas del desarrollo de infraestructuras (OEPI y OSG) a nivel institucional, hacen mención a las normativas y manejos que se deben de contemplar en la construcción de una obra de infraestructura, elementos variables que no se contemplan a nivel jerárquico de la Universidad de Costa Rica, seguramente por su especificidad y al ser elementos de carácter técnico que se contemplan.

La Oficina Ejecutora de Programas de Inversiones (OEPI), menciona que para la Universidad de Costa Rica, la movilidad sostenible nunca fue una prioridad de agenda o un elemento variable que contara con demasiada voluntad política para hacer un mejor diseño, manejo o planificación de las acciones que se desarrollaron en materia de infraestructura de movilidad.

Sin embargo, a pesar de que la movilidad sostenible no se contempló como un elemento esencial, si se tuvo que realizar acciones en esta temática, especialmente debido al crecimiento o expansión de la infraestructura universitaria ligada a edificios de enseñanza, entre ellos: Ciencias Sociales, Ingenierías, Odontología, entre otros edificios que necesariamente exigían la creación de accesos por distintos puntos del campus universitario.

Es por esta razón, que al no contemplarse la movilidad como un elemento importante del proceso de expansión de la infraestructura universitaria, este se vuelve un factor de riesgo en el sentido de que se hacen acciones sin planificación, sin presupuesto, sin evaluaciones de flujos, tiempos de traslado, seguridad, entre otros, elementos variables que una vez construidos los edificios comprometen a la administración universitaria a ir poco a poco subsanando según los acontecimientos, problemas o demandas de la comunidad universitaria.

Adicionalmente, estos elementos variables se ven reflejados en la entrevista brindada por el vicerrector de administración, con respecto al autobús externo: normalmente llenos, poca periodicidad y atrasos; al no contemplarse la movilidad como un elemento fundamental y al existir limitadas posibilidades de desplazamientos hacia los edificios, hubo una alta demanda de los servicios prestados por el autobús interno lo que derivó en los elementos mencionados.

Con relación al autobús externo, el director de la OEPI, menciona una serie de elementos variables que tienen que ver con la estrategia que se va a implementar para mejorar el servicio: mezcla de rutas, determinación de la demanda y verificar los criterios de calidad del servicio; esto es posible por medio de la actualización de los contratos que realiza la universidad con las empresas de buses a las que se les concede las rutas de los servicios.

De igual manera, un elemento variable sumamente importante con relación a la gestión de la movilidad sostenible, es la de mejorar la planificación; elemento variable en la que

sorprendentemente solo concuerdan la OEPI con los actores cantonales. Esto pone de manifiesto como la planificación se ha dejado de lado a nivel interno y como los actores cantonales reclaman un mejor proceso de planificación con el objetivo de optimizar las acciones de movilidad y reducir el impacto de la movilidad a nivel interno y a nivel externo.

Asimismo, algunos actores cantonales e institucionales coinciden en elementos variables vinculados con herramientas de evaluación que se emplearon para medir los impactos de la movilidad en el campus universitario y para determinar la demanda de algunos servicios.

En adición a lo expuesto, el elemento variable relacionado con el uso del suelo, es un tema que casi alcanza un consenso entre los diferentes actores indagados; al no existir un Plan de Ordenamiento Universitario, que defina los usos de los suelos en materia de infraestructura, paisajismo, seguridad y de movilidad sostenible, las decisiones que se tomen con relación a estos temas son poco planificadas, políticos y sesgadas desde una autoridad jerárquica.

Además, es importante apuntar, que todo lo mencionado anteriormente con relación al uso de suelo y la inexistencia de los estudios de determinación de necesidades de infraestructura, es señalado con contundencia no solo por los actores involucrados, sino además, en el informe de auditoría: DFOE-SOC-IF-00010-2020 de la Contraloría General de la República.

Otro elemento variable, es el de incluir en la eventual planificación del uso del suelo, los planes de desarrollo académico de la institución, es decir, pensar en las posibles carreras, posgrados y otras actividades académicas que aunque hoy en día no existen, podrían crearse y esto generará una gran demanda de eventuales obras de infraestructura y de uso de suelos.

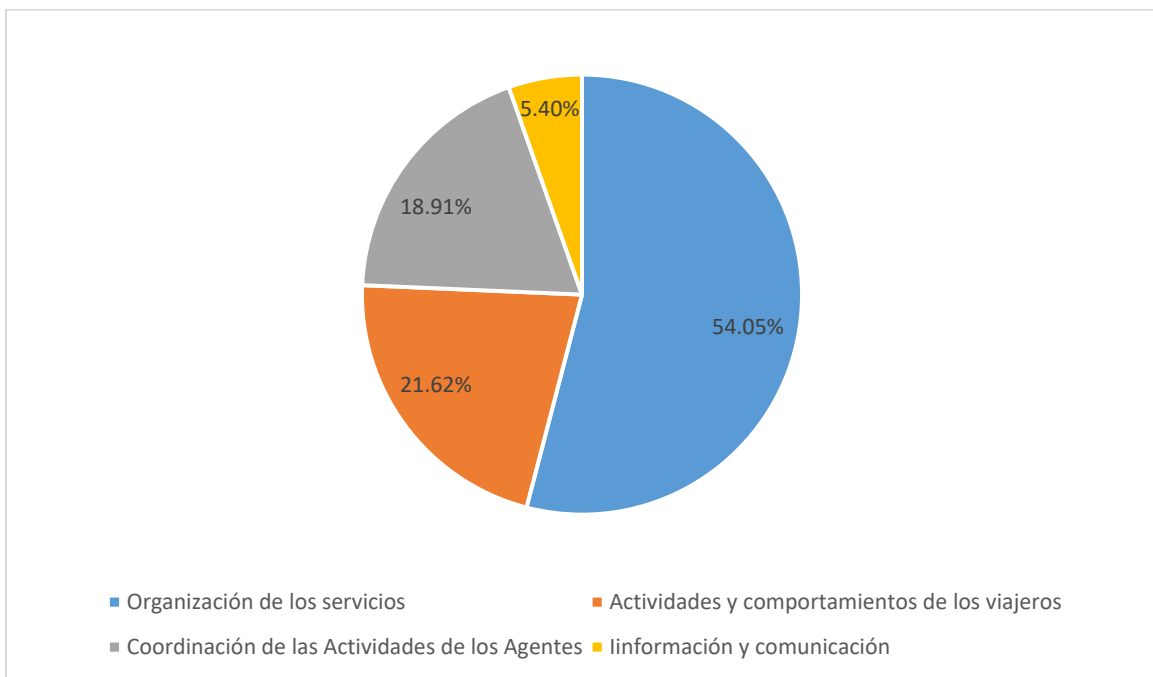
Finalmente, al preguntarles si la gestión de la movilidad sostenible corresponde a una demanda, una cuestión o un problema, se observa que a pesar de que no existe un consenso, los actores tienden a inclinarse por definirlo como un problema, es decir, es un problema que no se ha

planificado y que como hemos visto se ha trabajado con iniciativas aisladas que se han intentado integrar por medio de algunos esfuerzos que no se han sostenido en el tiempo.

Por otra parte, a fin de resumir las tablas 9 y 10, se presenta la siguiente figura que muestra la densidad de la concentración de los elementos variables de desacuerdo según el componente al que correspondan del concepto de gestión de la movilidad sostenible, siendo:

Figura 17

Elementos variables de desacuerdo sobre la Gestión de la Movilidad Sostenible



Nota. Datos expresados en porcentajes, según la información obtenida en las Tablas 09 y 10

De acuerdo al análisis de la anterior figura, se puede observar que el 54% de la totalidad de desacuerdos se centran en el componente de Organización de los Servicios, lo que indica que existe un gran potencial de alcanzar acuerdos y mejorar la organización de los servicios de movilidad. Los componentes de Actividades y Comportamientos de los Viajeros y Coordinación de las Actividades de los Agentes representan el 40% de la totalidad de desacuerdos sobre el concepto de gestión de la movilidad sostenible.

En otras palabras, si sumamos el porcentaje de desacuerdo de los componentes de: actividades y comportamientos, organización de los servicios y coordinación de los agentes tendríamos el 94,6% de los elementos de desacuerdo sobre la gestión de la movilidad.

Al analizar el restante 5,4% que lo contiene el componente de Información y Comunicación, que como hemos visto es un aspecto donde no hay acuerdos, nos indica que este componente ha sido poco discutido y excluido de las principales acciones de movilidad desarrolladas.

A continuación se presentarán los potenciales riesgos o beneficios derivados de las interpretaciones de movilidad desarrollados por los actores institucionales y cantonales en el campus universitario, que permitirá el planteamiento de posibles alternativas de solución.

III. Determinación de riesgos y beneficios de las interpretaciones de movilidad

En la presente sección, se dilucidarán los riesgos y beneficios que se derivan de las interpretaciones de los actores cantonales e institucionales con relación al concepto de movilidad, de acuerdo con todo el análisis que se ha desarrollado en las secciones previas de esta investigación, esto permitirá que eventualmente se planteen alternativas de solución.

De esta manera, es importante señalar que se han detectado 10 grandes riesgos asociados a las interpretaciones del concepto de movilidad en la sede Rodrigo Facio, siendo estos:

1. Baja comprensión de las diferentes dimensiones de la sostenibilidad

En ese sentido, podemos ver como dentro de las diferentes respuestas de los actores cantonales e institucionales tenemos una amplia gama de elementos dirigidos a procurar la sostenibilidad, sin embargo, no existe un consenso entre todas las dependencias encargadas de la movilidad sostenible en el campus universitario y en el cantón de Montes de Oca.

De igual forma, podemos ver como la Rectoría apunta hacia buses eléctricos pero no menciona el cambio de flotilla vehicular hacia carros eléctricos o híbridos como lo menciona la Vicerrectoría de Administración, no existe un consenso sobre el manejo de los desechos de las obras de infraestructura, restarle demanda al bus interno y sobre la sostenibilidad ambiental como lo señaló el director de la OSG, entre otros elementos donde no hay acuerdo.

Sin embargo, esto no quiere decir que no se haya hecho un esfuerzo por mitigar los efectos negativos que se producen por la movilidad en el campus universitario y su entorno, sino que significa que no ha existido claridad en lo que se entiende por sostenibilidad, las acciones orientadas a reducir su impacto y una transparencia en los procesos de control y evaluación.

En cambio, lo que se encuentra son iniciativas de algunas dependencias con esfuerzos aislados dirigidos a alcanzar una reducción de algunos de estos efectos, sin contar con un claro apoyo de la jerarquía institucional que acompañe la ejecución de dichas acciones.

2. Reducida integración de las necesidades de las personas con discapacidad

En este punto, es necesario hacer una serie de aclaraciones con respecto a la reducida integración de las necesidades de las personas con discapacidad: no se quiere decir que no se hayan hecho acciones orientadas a facilitar la movilidad de las personas con alguna discapacidad en los alrededores del campus o propiamente en el campus, porque en muchos casos son elementos técnicos que se consideran automáticamente en el diseño de proyectos constructivos o de infraestructura en el campus universitario y en Montes de Oca.

Sin embargo, lo que definitivamente no deja una buena impresión, es la ausencia de referencias en las entrevistas de los jefes institucionales y cantonales, sobre las dificultades que atraviesan las personas con alguna discapacidad para realizar sus desplazamientos; lo que evidencia que al conversar sobre movilidad no necesariamente se está centrando en las personas,

sino que se puede distraer la atención hacia otros puntos, como por ejemplo: los servicios prestados, la seguridad, la infraestructura, entre otros .

Además, se ve reflejado en la ausencia de personas con discapacidad que participen, sean consultadas y orienten activamente a las administraciones sobre las necesidades, los retos y los lugares con mayor dificultad para movilizarse de las personas que tienen una limitación física, con la finalidad de que no solamente sean actores pasivos y receptivos, sino que puedan participar en la gestión de la movilidad sostenible como promotores, colaboradores y co-creadores de proyectos dirigidos al acceso universal e incluyente de todas las personas.

Por otra parte, la ausencia de una conciencia colectiva de las diferentes dependencias y jerarquía de la Universidad de Costa Rica y de la Municipalidad de Montes de Oca,

3. Poca priorización o jerarquización de la movilidad sostenible

En el caso de este riesgo, su principal efecto es la ausencia de prioridades de los medios de transporte motorizados como no motorizados, si bien es cierto, todos los medios de transporte se han atendido o trabajado en el campus universitario, existe el riesgo de que al no existir una prioridad clara, respaldada por los actores cantonales e institucionales se genere un proceso de dispersión o desconcentración de la atención de ciertas necesidades y acciones.

Asimismo, hay que recordar que dos actores institucionales fueron muy claros en la priorización de la movilidad, se trata de la OSG y de ProDUS, los cuales indicaron que la prioridad para la movilidad sostenible siempre la tendrán las y los peatones, ya que una adecuada consolidación de las condiciones permite el tránsito de forma ágil y sostenible.

De esta manera, al no tener claridad de las prioridades de movilidad eventual se podría gestar un retroceso de las acciones dirigidas principalmente a las personas: peatonas, ciclistas y

transporte colectivo que deberían ser la base fundamental de medios de transporte de cara a los desplazamientos y con el objetivo de la sostenibilidad en el campus universitario.

4. Desatención de los vehículos de emergencia

Para este aspecto de riesgo, queda más que claro las circunstancias que llevan a valorar la desatención de los vehículos de emergencia dentro de las disertaciones de la mayoría de los jerarcas institucionales y cantonales, lo cual pone en riesgo la salud, la vida y los bienes materiales de todo el campus universitario.

En este sentido, no se contemplan acciones claras dirigidas al establecimiento de lugares para estos vehículos que permita el fácil acceso o salida de cara a una emergencia, tampoco se contempla si los caminos a lo interno son lo suficientemente anchos para un camión de bomberos o si en algunas zonas las curvas de las carreteras permiten el giro, entre otros.

Lo anterior, recalca la ausencia de contemplación de los desplazamientos de emergencia como un componente de la movilidad sostenible, este aspecto únicamente lo toma en cuenta el director de la OSG, sin embargo, tampoco existe ningún documento o acciones claras y ordenadas que permitan que se den adecuados accesos y desplazamientos de estos vehículos.

5. Limitada seguridad: vial y ciudadana

Asimismo, el presente subtítulo evoca dos temáticas, no obstante, el principal de los dos es la seguridad ciudadana, ya que es un elemento que permite que las personas se acerquen o dejen de utilizar un medio de desplazamiento, debido entre otras razones a la existencia de una mayor cantidad de peligro: asaltos, robos, hurtos, asesinatos, acoso, entre otros.

En el análisis que se ha realizado hasta este momento, podemos encontrar una serie de elementos variables que vienen a complementar el concepto de movilidad, uno de ellos es la

seguridad ciudadana en la que no existe un consenso entre los actores cantonales e institucionales, sobre la manera en la que se debería de desarrollar y gestionar la temática.

En ese sentido, tenemos elementos como: casetas de seguridad, guardas de seguridad, controles de ingreso y vigilancia, la mayoría de estas acciones son reactivas y no preventivas, adicionalmente, son iniciativas que no son sostenibles en el tiempo y tampoco a nivel financiero, ya que la mayoría de ellas requieren personal capacitado de muy alto valor.

Es decir, es imposible que en todo el campus universitario haya guardas de seguridad, el desencuentro de las posiciones de los actores cantonales e institucionales refleja una desorganización de las acciones en materia de seguridad; queda pendiente de análisis y discusión sobre este tema, que de no atenderse en el momento correcto puede convertirse en un gran riesgo y problema para la movilidad el campus universitario y en los alrededores.

6. Reducida integración de la movilidad en la planificación

A lo largo del documento, hemos analizado un proceso de construcción de agenda de movilidad en la Universidad de Costa Rica, que no ha contado con un proceso abierto de participación, identificación de necesidades, colaboración en la ejecución de proyectos y mucho menos una uniformidad en los discursos, en otras palabras, en las respuestas que se obtienen al formular preguntas relacionadas con la gestión de la movilidad sostenible.

Igualmente, lo mencionado anteriormente es fácilmente verificable por el número de elementos variables de diferencia que los actores institucionales tienen entre ellos y con los actores cantonales, es decir, hay un mayor grado de desacuerdo, en el tanto los actores no comparten elementos o “no hablan el mismo idioma”, de tal forma que se generan iniciativas específicas ligadas a dependencias en particular o jerarcas de esas instancias que generan un alto grado de dependencia y una gran inestabilidad en el impulso que se le otorga a los proyectos.

Asimismo, es necesario recordar lo señalado por la Contraloría General de la República en el Informe de Auditoría DFOE-SOC-IF-00010-2020, en el que se menciona que:

Se identificó que 38 de los 55 proyectos ejecutados en el periodo 2017-2019, no se contemplaron en la planificación anual operativa del periodo de ejecución y que, en términos presupuestarios, ascendieron a ¢51.845,7 millones, es decir, un 80,9% del total de recursos ejecutados en desarrollo de infraestructura en dicho periodo. (2020, p. 10)

En ese sentido, se puede ver como montos económicos muy altos no están anclados en los Planes Anuales Operativos. Esto quiere decir, que la planificación táctica de la movilidad y su vinculación esencial para el logro de resultados y su posterior evaluación no se contemplan en dichos planes; tampoco se integra y articula en el Plan Estratégico Institucional.

De igual manera, con el análisis realizado en los Planes Anuales Operativos Ajustados, se constata la ausencia de planificación de acciones específicas dirigidas a la movilidad y las pocas menciones realizadas sobre este tema no concuerdan con las acciones desarrolladas.

Así, si revisamos los cuadros anteriores podemos notar que solo en la entrevista de Jeffrey Dimarco, se tomó en cuenta la planificación anual operativa, no obstante, los actores institucionales han tomado conciencia sobre la necesidad de integrar los planes tácticos con el instrumento de planificación estratégica, esto queda plasmado en el apoyo a la creación de un plan de ordenamiento universitario, sin embargo, existe el riesgo de que persista la desarticulación de la planificación sino se toma en cuenta como un factor determinante del éxito que esto pueda conllevar para la movilidad y sus implicaciones a nivel administrativo.

7. Baja vinculación externa con los actores cantonales

Uno de los elementos más preocupantes, es la baja cercanía y colaboración entre la administración universitaria y la Municipalidad de Montes de Oca como principal actor cantonal,

ya que muchos de los proyectos que se realizan en materia de movilidad sostenible se dan a lo interno sin ninguna vinculación hacia el exterior, entonces, tenemos un campus universitario con una movilidad positiva y en los alrededores, la movilidad se vuelve muy compleja, como si toda la población universitaria residiera en el campus universitario.

Además, esto se ve reflejado en el traslado de la carga de estacionamientos al cantón en el “Día del Ambiente”, ya que al no ingresar vehículos al campus universitario se saturan las carreteras del cantón con vehículos parqueados en todos los cuadrantes alrededor de la Universidad de Costa Rica, esto genera la molestia no solo de los vecinos sino también de la Municipalidad de Montes de Oca, al tener información y al no coordinar las iniciativas.

En ese sentido, es preocupante el posicionamiento de la rectoría que al ser el mayor puesto de jerarquía a nivel institucional, no toma en cuenta la vinculación externa como un factor para generar transformaciones en el cantón de residencia de la Universidad de Costa Rica. A pesar de ello, la mayoría de los actores institucionales están de acuerdo en aumentar el vínculo con las organizaciones externas de nivel cantonal: Municipalidad de Montes de Oca.

8. Reducida gestión cultural de la movilidad

De igual forma, vinculado con los riesgos que se han analizado anteriormente, el elemento variable de la gestión cultural de la movilidad es un tema que no se ha abordado con la suficiente intensidad de forma tal que cambie el comportamiento, las acciones y la responsabilidad individual de cara a al aprovechamiento de las condiciones físicas para ejecutar desplazamientos amigables con el ambiente, que busquen la sostenibilidad.

Lo mencionado, se ve reflejado en elementos variables como: vínculo cultural de la movilidad, que fue únicamente mencionado por el alcalde, convivencia, encuentro y socialización, únicamente mencionado por el señor rector, convivir y compartir, como un aspecto único de lo

mencionado por el director de la Oficina de Servicios Generales, entre otros elementos variables mencionados por los actores en los que no se alcanza un acuerdo.

Además, se apuesta por el cambio generacional como una variable para el aprovechamiento de la infraestructura y los servicios de movilidad que se tienen hoy en día, por medio del proceso de renovación poblacional, es decir, poblaciones en proceso de formación con un mayor compromiso personal por la sostenibilidad; usando medios de transporte sostenibles.

De igual manera, retomando el elemento variable del “Día del Ambiente” esta insensibilidad por la sostenibilidad se ve reflejado en la incapacidad de la comunidad universitaria para dejar su vehículo en la casa, venir en medios de transporte alternativos y no afectar la movilidad en el resto del cantón de Montes de Oca; sin embargo, no se ha efectuado o por lo menos no se ha mencionado como un punto esencial o con un respaldo institucional alto.

9. Limitada información y comunicación de manera oportuna.

En este caso, se puede ver como a nivel de diferencias los únicos elementos variables que se encuentran son el uso del *WhatsApp* y *Facebook* como herramientas de comunicación y si nos devolvemos a los acuerdos no se menciona en absoluto, en otras palabras, los actores cantonales e institucionales no consideran la comunicación y la información relacionado con la movilidad sostenible como un elemento importante para su adecuado funcionamiento.

También, el componente se refería a la comunicación con los operadores de los medios de transporte, la administración universitaria, los actores cantonales y la población usuaria de los servicios, sin embargo, es importante retomar el informe especial de auditoría de la Contraloría General de la República: DFOE-SOC-IF-00010-2020, que menciona:

En ese sentido se determinó que la comunicación de dichas prioridades [de infraestructura], por parte de la Rectoría a la OEPI, no se realizan de manera estructurada en un plan

específico, sino que se efectúa mediante oficios que no se encuentran vinculados. Además, dichos comunicados se remiten una vez transcurrida la fase de formulación de los planes anuales operativos de los periodos en los cuales se ejecutaron los proyectos. (2020, p. 11)

De acuerdo con la anterior cita, se aprecia que ni siquiera la comunicación entre las instancias institucionales posee una estructuración formal, clara, a tiempo y realmente se realiza de una forma desordenada, poco planificada y posiblemente con presiones políticas de por medio.

10. Debilitados procesos de evaluación de los proyectos de movilidad

Por su parte, este riesgo evoca la ausencia de mención de mecanismos, medios o instrumentos de evaluación destinados a comprobar la eficiencia, efectividad, el logro de metas y resultados de los proyectos que se han planteado en materia de movilidad.

Al respecto, podemos ubicar limitados elementos variables, entre ellas: estudios de impacto vial, determinación del volumen de tránsito y evaluación de la calidad de servicios de bus externo e interno, los primeros dos únicamente mencionados por: el director de la OEPI y por el rector de la UCR y el último mencionado por el director de la OSG.

En ese sentido, se debe recordar lo mencionado por el integrante del Consejo Universitario, señor José Francisco Aguilar, el cual indicó la urgencia de contar con mejores indicadores, metas, métricas, para la evaluación y seguimiento, es un aspecto que se contiene en la entrevista realizada, ya que por medio de mejores métricas e indicadores se mejora la supervisión ejercida sobre los servicios de movilidad sostenible prestados (Aguilar, 2021).

Asimismo, la Contraloría General de la República, en el informe especial de auditoría: DFOE-SOC-IF-00010-2020, señala que:

En lo que respecta al proceso de evaluación institucional, se determinaron debilidades en el proceso seguido para la elaboración de informes de evaluación presupuestaria remitidos

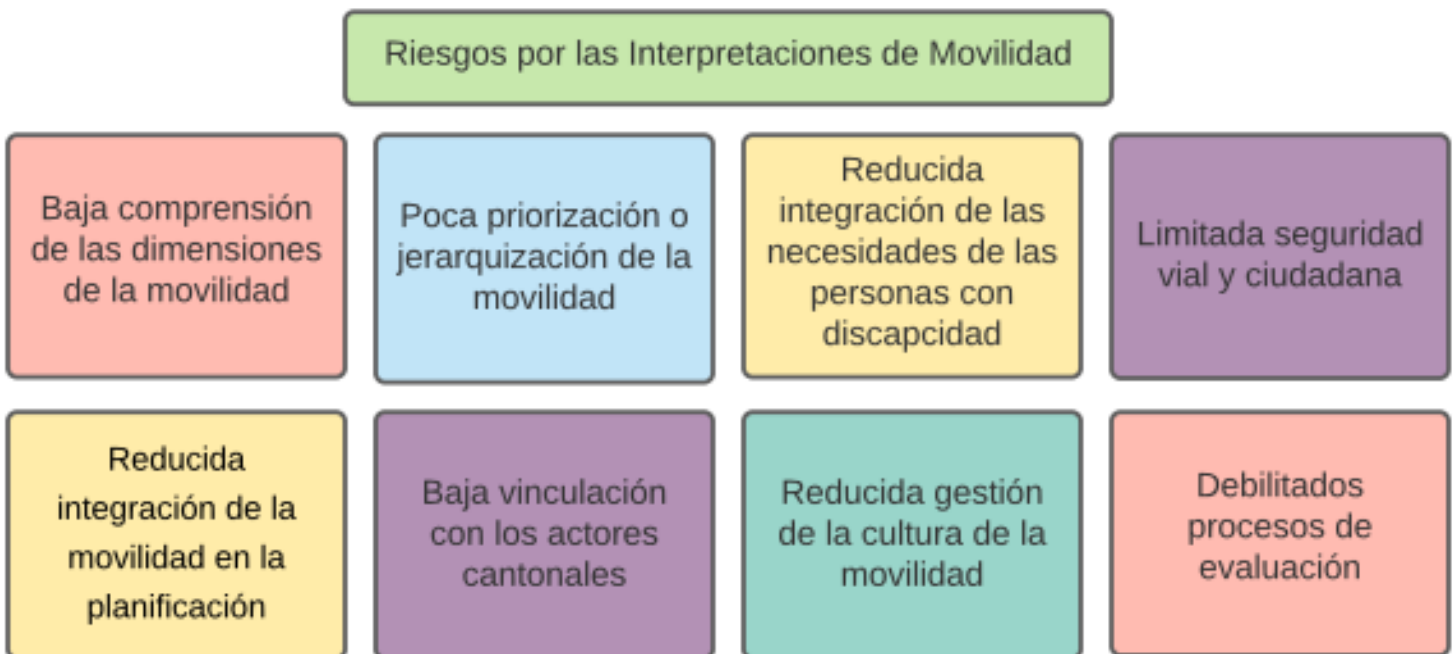
a Contraloría General, así como en la formulación de indicadores de eficiencia, eficacia, economía y calidad, lo cual impide cuantificar el aporte institucional a la satisfacción de las necesidades de la sociedad y por ende repercute en los procesos de rendición de cuentas, de toma de decisiones y de mejoramiento continuo. (2020, p. 5)

En ese sentido, la Contraloría General de la República, es clara en señalar que el proceso de evaluación y seguimiento de la Universidad de Costa Rica carece de métricas adecuadas para cuantificar el impacto de las acciones que se desarrollan e impiden obtener información clara y oportuna para que los jefes institucionales tomen decisiones adecuadas para la corrección de los errores de ejecución que puedan surgir en la ejecución de alguna acción.

De esta manera, a modo de resumen se presentan los riesgos de los conceptos de movilidad sostenible y de gestión de la movilidad sostenible.

Figura 18

Riesgos por Interpretaciones de Movilidad



Adicionalmente, con relación a los beneficios de las interpretaciones de movilidad, se han identificado ocho beneficios principales a partir de lo que los actores cantonales e institucionales, han mencionado en las entrevistas y a nivel documental, sin embargo, es necesario recalcar que los beneficios son menores a los riesgos, debido a que existe una limitada base de acuerdo que no permite observar mayores beneficios a menos de que se fueren las interpretaciones aportadas por los actores o que se identifiquen nuevos textos.

De esta manera, los ocho beneficios derivados de las interpretaciones del concepto de movilidad, son los siguientes:

1. Diferentes tipos de desplazamiento amigables con el ambiente

Un aspecto en el que coinciden la mayoría de las repuestas es que la movilidad sostenible responde a diferentes tipos de desplazamientos amigables con el ambiente, es decir, que los desplazamientos que cotidianamente realizamos tengan el menor impacto posible para el entorno, utilizando medios de transporte a los que no estamos habituados pero que son parte de la transformación energética ligada con la movilidad sostenible de los últimos años.

Empero, como se mencionó anteriormente, no existe claridad con relación a las acciones, a la cultura, a la priorización y a los medios de transporte que se pueden considerar como “diferentes” y que realmente correspondan a la lógica de mitigar su impacto ambiental.

La interpretación que realizan los actores, es positiva en el tanto permite tener en mira dos objetivos: nuevos medios de transporte y la mitigación de su impacto, siendo de beneficio que lo consideren de esta manera, ya que es la esencia del concepto de movilidad sostenible, sin embargo, es necesario que se dé una discusión y análisis entorno a su operacionalización.

2. Espacio libre a disposición de las personas para la recreación

En este sentido, la mayoría de los actores institucionales y cantonales aportan algo más al concepto de movilidad relacionado con las prácticas y estrategias de desplazamiento de la población que no se limita simplemente a los traslados, sino que además requieren de servicios complementarios en su función de movilizar seres humanos con capacidades de convivencia, integración, socialización, estados de ánimo, creación de vínculos, entre otros.

De esta manera, el elemento no solo es importante sino esencial para la movilidad, ya que estamos hablando de que las personas requieren espacios libres y espacios de recreación, vinculados con la movilidad sostenible como elementos complementarios para su sano desarrollo como ser humano, acá también es importante señalar que la recreación permite que las personas puedan efectuar sus desplazamientos con un mejor ánimo, placer y disfrute.

Por estas razones, es que se considera el espacio libre a disposición de las personas para la recreación como un elemento de beneficio porque integra holísticamente el concepto de movilidad sostenible tomando en cuenta otras necesidades de la persona usuaria de manera integral, vinculándolo con los servicios que se ofertan en materia de movilidad sostenible.

3. Peatonalización

Con respecto a la peatonalización, hay que ser claros en el sentido de que los actores entrevistados concuerdan específicamente en dicho elemento y en otros relacionados con este desplazamiento físico, entre los que se encuentran: aceras y caminar, en ese sentido vemos que de todos los medios de transporte que se pueden identificar, este es el de mayor consenso.

Anteriormente, se había mencionado que como riesgo la inexistencia de una adecuada priorización, en ese sentido, la afirmación no deja de tener validez, ya que una priorización necesariamente involucra otros medios de transporte que le permitan a los actores cantonales e

institucionales tomar decisiones orientadas en la satisfacción de las exigencias de las personas usuarios y armonizarlo o vincularlo con la estrategia de priorización del transporte.

Por otra parte, si bien es cierto que en los documentos técnicos de la Oficina de Servicios Generales se encuentran referencias hacia una jerarquización de la movilidad, esto no quiere decir que a nivel de las acciones desarrolladas, estas hayan seguido este orden, sino que más bien se notan las contradicciones entre las instancias en cuanto a las entrevistas, acciones y otros documentos, que muestran una movilidad sin un orden lógico de prioridades.

Asimismo, es importante hacer una reflexión en el hecho de que este es un elemento de consenso, ya que el beneficio es para toda la población, es decir, sin distingo de las posibilidades de tener un vehículo, saber manejar o tener dinero para los pasajes, entre otros, el caminar y la peatonalización es un medio de transporte no motorizado universal, gratuito y que beneficia a todas las poblaciones etarias de una sociedad diversa.

No obstante, sigue existiendo el riesgo de que no se ha tomado con firmeza a nivel de discurso la importancia que esto recalca para toda la comunidad en situación de discapacidad.

4. Infraestructura

Por otra parte, existe el consenso de que para proveer los desplazamientos alternativos y sostenibles se requiere de dotar de infraestructura adecuada a los requerimientos del medio de trabajo, en ese sentido, la infraestructura es un elemento esencial en el proceso de discusión y construcción de una eventual política sobre la movilidad sostenible en la UCR.

Además, la no contemplación de la infraestructura lleva consigo asociados riesgos de lesiones a la integridad física de las personas, estancamientos viales, exceso de concentración de espacio utilizado para parqueos, intransitabilidad, inaccesibilidad, entre otros factores a considerar, de tal forma que su consideración no puede sino ser tomado como un beneficio.

A su vez, los actores cantonales e institucionales toman en cuenta la variable de la estación de tren ubicada al frente de la Escuela de Arquitectura como un factor importante de servicio para la comunidad, financiado y construido con los recursos de la Universidad de Costa Rica, de tal forma que esta estación es un elemento de enlace entre lo nacional, local e institucional.

Por su parte, se tiene que considerar que si bien es cierto los acuerdos sobre movilidad sostenible son limitados por ausencia de la agenda, más aún lo es con respecto a su gestión.

5. Edificio Integral de Parqueos

Con relación al Edificio Integral de Parqueos, es importante mencionar que fue catalogado como un elemento de acuerdo en el tanto permite la coordinación de las actividades de los agentes, en otras palabras, el edificio en sí es un nodo de medios de transporte, ya que permite la interconexión del autobús interno, caminar, uso de bicicleta y estacionamiento de carros.

Es decir, es un edificio que integra medios de transporte lo que evidentemente refleja una conglomeración de los medios de transporte, con la finalidad de satisfacer las necesidades de una buena parte de las personas usuarias de distintos medios de transporte.

Por tanto, esto es un beneficio para la comunidad universitaria en general, ya que reduce la dependencia a los medios de transporte tradicionales a través de la actividad física: caminar y andar en bicicleta, con bastante facilidad; permite adicionalmente el resguardo de los transportes: bicicletas y vehículos, inhibiendo la necesidad de desplazamientos adicionales para poder acceder a los medios de transporte colectivos usados en el campus universitario.

6. Reducción de los espacios de parqueos

De igual manera, ligado al tema anterior, la reducción de los espacios de parqueo viene acompañada de la lógica de gestión del espacio, es decir, reducir espacios de parqueos para dotar de más lugares para la recreación, esparcimiento, ejercicio, ciclo vías, espacios para caminar, entre

otros, principalmente orientado a hacer el campus universitario más amigable con el ambiente, con las y los peatones y con las personas que utilizan las bicicletas.

Asimismo, es beneficioso pues permite recobrar las vistas panorámicas de los lugares, reducción de ruidos y un mejor aprovechamiento del espacio; todos estos elementos se vinculan directamente con acciones orientadas a la peatonalización, sostenibilidad ambiental, uso del suelo y descongestionamiento de las vías de acceso al campus universitario.

7. Plan de Ordenamiento Universitario

Uno de los aspectos de riesgo, es la ausencia de una adecuada planificación de las acciones de movilidad sostenible y de infraestructura en la Universidad de Costa Rica, sin embargo, los actores institucionales coinciden en la urgencia de crear un plan de uso de suelo, de tal forma que se pueda determinar específicamente el uso que se le puede dar a un terreno.

De esta manera, el acuerdo sobre este punto es beneficioso porque vendría a poner de alguna manera orden a los procesos constructivos que eventualmente se puedan dar, especialmente con temas como: estudios de suelo, flujos de agua, zonas de protección, humedad, entre otros elementos que vinculados permiten tener un panorama más claro sobre las condiciones de los suelos con los que cuenta la institución para el desarrollo de infraestructuras.

No obstante, esto no quiere decir que haya un consenso sobre: diagnósticos de detección de necesidades de infraestructura que fije prioridades, no implica que se incluya las potenciales necesidades de infraestructura y servicios complementarios, entre otros factores que como se ha mencionado anteriormente corresponden a la base principal de riesgos.

Sin embargo, el simple hecho de que consideren la creación de un Plan de Ordenamiento Universitario, es un beneficio que sirve como base de trabajo inicial para ir cambiando la cultura organizacional hacia la planificación de acciones en diferentes temáticas, permitiendo

eventualmente, la indeterminación y la desorganización de proyectos constructivos en la UCR, especialmente al considerar elementos naturales como los mencionados anteriormente.

8. Horizontalidad en la gestión de la movilidad sostenible

Esto tiene que ver con el trabajo colaborativo entre las instancias encargadas de la gestión de la movilidad sostenible y también con los actores cantonales; en la que se optaría por incluir grupos de personas interesadas en colaborar, ser consultadas y proponer soluciones a problemas de movilidad que puedan experimentar en el campus universitario.

De esta manera, este aspecto es beneficioso pues permite crear acuerdos, sentido de importancia a lo que hacemos, involucrar a grupos con los que no se conversa, por ejemplo: personas con discapacidad y devolverle a la comunidad universitaria y cantonal, propuestas integrales u holísticas que no permitan que queden vectores sin ser objeto de consideración.

Por tanto, la horizontalidad implica trabajo colaborativo y participación, estos elementos son fundamentales para poder desarrollar políticas o en su defecto agendas institucionales en materia de movilidad lo más adecuadas a las condiciones de la población objetivo; la horizontalidad en la gestión de la movilidad debe de considerarse una máxima de su gestión.

A modo de resumen, se presenta la siguiente figura que contiene los beneficios de las interpretaciones de los conceptos de movilidad sostenible y de su gestión.

Figura 19

Beneficios por Interpretaciones de Movilidad

De esta manera, se dilucidan los riesgos y los beneficios que se han podido determinar a



través del análisis que se ha realizado a lo largo del texto, a partir de las interpretaciones de movilidad que poseen los actores cantonales e institucionales; de tal forma que permita hacer una reflexión sobre las acciones que se han llevado a cabo correctamente y de las acciones que deben mejorar, como un proceso continuo de aprendizaje administrativo para los actores.

A continuación, se presentarán las conclusiones y recomendaciones que se suscitaron producto del ejercicio de análisis que se ha llevado a cabo a lo largo de todo el texto y que le permitirá a las nuevas administraciones: municipales y cantonales plantear de mejor forma la manera en la que conciben la movilidad y las formas en las que desarrollan su gestión.

Capítulo VI

Conclusiones

El presente apartado muestra las conclusiones a las que la investigación ha logrado alcanzar, después de la ejecución de los procesos de recolección de información, aplicación de instrumentos de análisis, vinculación teórica y síntesis. De forma tal, que esta sección permitirá observar resumidamente los nuevos conocimientos aportados a través de esta tesis y el planteamiento de recomendaciones para: profundizar lo que se ha hecho oportunamente y mejorar aquellos aspectos en los que exista oportunidad de mejora en materia de movilidad.

1. Definición de los conceptos de movilidad y gestión de la movilidad: actores institucionales y cantonales

En primer lugar, es importante señalar que los actores institucionales y cantonales presentaron diferentes interpretaciones de movilidad, en los cuales se notan grandes contradicciones y evidentemente muestran los intereses particulares de cada instancia; de acuerdo con sus características técnicas, competencias, vivencias, formación, entre otros elementos que hacen que las respuestas sean muy variables, subjetivas y contradictorias.

Sin embargo, se puede detallar una serie de elementos variables generales de acuerdo, entre los actores cantonales e institucionales que posibilita la creación de un concepto de movilidad basado en dichas coincidencias, siendo este: *“desplazamientos alternativos amigables con el ambiente: vehículos y personas peatonas”*. Ahora bien, esto no quiere decir que esta sea una definición absoluta, ya que hay otros elementos de acuerdo que se podrían contemplar para tales efectos, pero estos no encajan completamente entre sí para elaborar una definición.

Dicho esto, es importante hacer la vinculación entre las respuestas de las entrevistas y los contenidos de los diferentes documentos con la operacionalización conceptual. En la sección de

análisis de información, se observaron las interpretaciones de los actores cantonales e institucionales, en las cuales, se encontraron de alguna u otra forma prácticamente todos los componentes de la operacionalización del concepto de movilidad de esta investigación, con la excepción de un solo componente que no fue recogido en las entrevistas o documentos.

Con relación a lo anterior, se determina que el componente de información y comunicación del concepto de gestión de la movilidad sostenible, es uno de los que menos se observó a nivel documental y por entrevista, a la hora de que los actores cantonales e institucionales tuvieron que generar una interpretación de movilidad. Este componente, tiene que ver con la información y la comunicación sobre temas relacionados a movilidad que se debería de dar entre: la administración, los operadores de los servicios y con la comunidad usuaria.

De manera general, la definición aportada por los actores cantonales e institucionales con relación al concepto de movilidad, es incompleta al contrastarla con el concepto de investigación de este trabajo; debido a que el componente de información y comunicación no se encuentra recogido de forma activa en los documentos y entrevistas sujetos a análisis, sin embargo, este caso es excepcional ya que la mayoría de componentes fueron abordados por los actores, ya sea en las entrevistas o en los documentos que fueron sujetos de análisis.

Por tanto, se concluye que la primera y segunda pregunta de investigación, se responde con lo argumentado anteriormente, pero que se puede resumir señalando que existen una serie de interpretaciones de movilidad, de forma: individuales, variables y sin muchas coincidencias entre los diferentes actores e instancias que se encargan de la atención de la movilidad en la Universidad de Costa Rica y en los alrededores del campus universitario en Montes de Oca.

2. Diferencias conceptuales sobre movilidad: actores institucionales y cantonales

Con relación a los elementos de desacuerdo, es necesario aclarar que las diferencias son bastantes y algunas con implicaciones que se pueden concebir como riesgosas.

De esta manera, solamente en los textos analizados de la Oficina de Servicios Generales no se encontraron diferencias con relación a algunos componentes, en el caso del concepto de gestión de la movilidad sostenible, se destacan: actividades y comportamientos de los usuarios y coordinación de las actividades de los agentes; en el caso del concepto de movilidad sostenible, se encuentra el componente de: medios de transporte.

Asimismo, al contabilizar el número de elementos variables de desacuerdo en las entrevistas de las Tablas: 06, 07 y 08 de los actores cantonales e institucionales, se obtiene el resultado de: 113 elementos de desacuerdo; cuya mayor concentración se encuentran en el componente de prácticas y estrategias de desplazamiento de la población con un total de 42,10% desacuerdos, según el Grafico 07. Esto quiere decir, que las discrepancias en este componente que analiza principalmente la esencia del concepto de movilidad son: significativas y extremadamente marcadas en sus diferencias.

Es importante señalar que el número de elementos variables de acuerdo en las entrevistas de los actores cantonales e institucionales, apenas alcanza un total de 29, siendo 18 elementos con relación al concepto de movilidad sostenible y 11 con relación al concepto de gestión de la movilidad sostenible. En adición a lo anterior, los componentes que más acuerdos proporcionaron son: prácticas y estrategias de desplazamiento de la población y organización de los servicios, en ambos casos con 5 elementos de acuerdo.

No obstante, es imperativo indicar que los elementos de desacuerdo abarcan una gran gama de áreas, es decir, diferencias con relación a la interpretación del concepto de movilidad,

diferencias en cuanto a su gestión y diferencias con relación a los servicios complementarios que se prestan o se deberían de prestar vinculados con la movilidad, por ejemplo: seguridad.

Por tanto, se puede sintetizar que la pregunta específica de investigación tres, se responde a través de la siguiente conclusión: en todas las entrevistas realizadas y en buena parte de los textos analizados se identificaron diferencias de interpretación sobre el concepto de movilidad sostenible de los actores cantonales e institucionales, mostrándose un mayor número de desacuerdos que de acuerdos en todos los componentes de los conceptos analizados. Lo anterior, permite demostrar que la premisa de investigación, que señalaba la presunta existencia de aspectos de diferencia conceptual entre los actores indagados es verídica, ya que es fácilmente comprobable en la sección de análisis de esta investigación.

3. Riesgos y beneficios de la interpretación del concepto de movilidad

A partir de las interpretaciones del concepto de movilidad, se han determinado riesgos y beneficios, en ese sentido, es notable como la ausencia de un mayor grado de acuerdos influye en la cantidad de riesgos encontrados, ya que para el caso de la presente tesis, entre más desacuerdos encontrados hay, mayor es el número de riesgos identificados.

A raíz de lo anterior, es necesario recordar las figuras 18 y 19 que muestran los principales riesgos y beneficios de esta investigación, algunos de ellos se consideran como hallazgos de la tesis y se ahondarán más adelante, sin embargo, a modo de ejemplo se presentarán algunos de los riesgos: reducida gestión de la cultura de la movilidad y baja comprensión de las dimensiones de la sostenibilidad, asimismo, algunos de los ejemplos de beneficios sobre la interpretación de movilidad son: peatonalización y reducción de espacios de parqueo, todos los riesgos y beneficios mostrados fueron desarrollados en el capítulo anterior.

De esta manera, se han identificado un total de ocho elementos variables que representan un beneficio en materia de movilidad para la sede Rodrigo Facio y un grupo de diez elementos variables que representan riesgos para la citada sede, demostrando la premisa de investigación que suponía la existencia de beneficios y riesgos asociados a las interpretaciones, que pueden incidir en las agendas de movilidad de ambas instituciones.

Con las anteriores conclusiones, se responde la pregunta de investigación específica cuatro, al señalar que fue posible identificar la existencia de riesgos y beneficios de las interpretaciones que se generan en torno al concepto de movilidad sostenible y su gestión por parte de los actores institucionales y cantonales; en el campus universitario y alrededores.

4. Agenda Institucional de Movilidad

Ahora bien, al retomar la definición conceptual de la agenda institucional, es importante hacer una serie de conclusiones con relación a la agenda institucional de movilidad, así pues:

El conjunto de problemas, demandas, cuestiones, asuntos que los gobernantes han seleccionado y ordenado como objeto de su acción, sobre los que han decidido actuar. Son los asuntos explícitamente aceptados por parte de los encargados de tomar decisiones, de los organismos gubernamentales. Se enfoca en el proceso decisorio, sobre cuáles serán los problemas a tratar y cómo serán definidos (Pagani, 2017, p. 9).

En concordancia con las secciones anteriores, es demostrable que a nivel institucional no ha existido un conjunto de demandas, cuestiones o problemas que se hayan definido y ordenado para desarrollarse en materia de movilidad, ya que las acciones implementadas han sido planteadas como cuestiones tratadas de forma: aisladas, desordenadas y sin una definición clara de los objetivos o problemas que mediante la acción desean atender o solventar.

Por tanto, se concluye que no hay una agenda institucional de movilidad y sus componentes, debido a que no hay claridad sobre: la relevancia de la movilidad, sus posibles componentes, la articulación de programas y planes, los objetivos a alcanzar y las herramientas de evaluación y control.

Aunado a ello, se debe de indicar que la ausencia de definición de la agenda institucional de movilidad impide el tradicional funcionamiento del ciclo administrativo, es decir, planeación, organización, ejecución, dirección y control o evaluación, lo cual es sumamente grave ya que se desarrollan acciones enmarcadas en el uso de recursos públicos, sin contar con una identificación de problemas, sin planificar, sin direccionar y sin controlar o evaluar; y sin conocer el logro de resultados o cumplimiento de lo esperado por las personas usuarias.

Ahora bien, se han identificado una serie de hallazgos de investigación de alta importancia, ya que algunos de ellos representan riesgos considerables y complejos para la institución, por lo que requieren una especial atención por parte de las personas tomadoras de decisión.

5. Planificación institucional en materia de movilidad

El presente hallazgo de investigación, se desprende del análisis sobre el concepto de gestión de la movilidad sostenible, este se puede considerar como extremadamente importante, ya que al no existir una política de movilidad o una agenda institucional, se esperaría que las acciones desarrolladas en materia de movilidad hayan sido planificadas a nivel general por medio de los instrumentos habituales de la administración pública: Planes Estratégicos, Planes Anuales, Planes Tácticos u otros, sin embargo, esta no ha sido la realidad encontrada.

De esta manera, en el desarrollo de la investigación, se solicitó a las diferentes instancias distintos documentos vinculados con la movilidad para su respectivo análisis, incluyendo los documentos de la planificación interna; al hacer un análisis de los Planes Estratégicos

Universitarios y de los Planes Anuales Operativos Ajustados, se constata la ausencia de un apartado referente a la movilidad o incluso al desarrollo de infraestructura universitaria.

Adicionalmente, como se mencionó en las secciones anteriores, la Contraloría General de la República confirma el hallazgo de la investigación que señala la ausencia de una planificación estratégica en el desarrollo de infraestructura en la Universidad de Costa Rica. Evidentemente, para efectos de esta investigación, se consideró como un riesgo, ya que la ausencia de criterios para la inversión en infraestructura es bastante significativa y el hecho de que no haya una planificación clara evita que existan procesos de control, seguimiento, evaluación y sobre todo transparencia.

Del mismo modo, la Contraloría General de la República, señala que el momento de mayor expansión de infraestructura en la Universidad de Costa Rica en las últimas décadas, no es evidente una estrategia para la expansión de la infraestructura a nivel administrativo acorde con las necesidades y prioridades en ninguno de los documentos que en teoría debería de contenerlo. En el que al menos se haya hecho un esbozo de: posibles obras de infraestructura, de identificación de necesidades y prioridades, de elementos básicos a considerarse: seguridad, movilidad, recreación, uso de suelos, inclusividad o al menos la creación de algunos objetivos generales, entre otros.

Finalmente, las instancias de carácter técnico-ejecutivo tuvieron que “crear” sus propias rutas de acción, por medio de diferentes documentos: desorganizados, aislados sin coordinación entre las dependencias y fuera de la universidad a nivel cantonal; lo cual refuerza la conclusión presentada anteriormente, que señalaba la ausencia de una agenda institucional de movilidad y evidentemente la ausencia de la misma, genera que esta investigación obtenga como resultados una gran cantidad de diferencias conceptuales en contraposición a los acuerdos.

6. Procedimientos de determinación de la cartera de proyectos de infraestructura

En este caso, para poder mostrarlo con detenimiento, es necesario retomar lo aportado en las entrevistas, en relación al desarrollo de infraestructuras; ya que en reiteradas disertaciones se recalcan dos elementos que son fundamentales para la siguiente conclusión: la ausencia de una buena articulación para el desarrollo de la movilidad y el señalamiento de que dicho tema no fue una prioridad de la administración en los procesos de expansión del campus universitario.

Adicionalmente, es importante recordar que las prioridades en el desarrollo de infraestructura son definidas específicamente por la Rectoría y comunicadas a la OEPI por medio de un Plan de Inversiones y es esta última instancia la encargada de ejecutar los proyectos de infraestructura, sin embargo, el informe de la Contraloría General de la República, hace un análisis sobre los procesos de determinación de necesidades de infraestructura, mostrando la inexistencia de un canal adecuado de comunicación, que estructure y vincule los planes, con las prioridades de infraestructura que la administración desea desarrollar en un espacio de tiempo.

Lo anterior, quiere decir que la vinculación entre los Planes de Inversión y los Planes Anuales Operativos no contemplan la información de los proyectos, que en un determinado período de tiempo se desean desarrollar por la Rectoría y que se deberían de informar a la OEPI por dichos medios, para el desarrollo de las fases técnicas previo al inicio de las construcciones.

Asimismo, el Informe de la Contraloría General de la República, que se ha expuesto a lo largo del documento, señala que no se identificó un instrumento de diagnóstico ni un documento formalizado que definiera con claridad e integralidad las prioridades de infraestructura institucional, con el fin de optimizar los recursos e impactar las necesidades más urgentes; facilitando el accionar de las diferentes dependencias universitarias que desarrollan obras.

De esta manera, queda suficientemente evidenciada la falta de criterios para la definición e identificación de necesidades de infraestructuras, debido a la ausencia de mecanismos y procedimientos claros para la inversión en infraestructura y demás aspectos relacionados, entre ellos la movilidad sostenible; estas situaciones hacen que los esfuerzos por la expansión de la infraestructura en la Universidad, no sea con base a una toma de decisiones clara y transparente.

Por tanto, el proceso de determinación de necesidades de infraestructura en la Universidad de Costa Rica, se puede considerar como poco transparente, desestructurado y con baja planificación, lo cual es un riesgo considerable, ya que puede verse afectada la gestión administrativa y financiera propios de la universidad o afectarse por sesgos propios de las instancias encargadas de la definición de prioridades de infraestructura en la universidad.

7. Evaluación y control

Por otra parte, ligado a lo expuesto anteriormente, la dificultad de contar con una planificación institucional en materia de infraestructura-movilidad ha hecho que la Universidad de Costa Rica carezca de un sistema de evaluación de objetivos, metas e indicadores a pesar de que en el período de investigación de esta tesis, se ha dado uno de los últimos grandes procesos de expansión de las instalaciones de esta casa de enseñanza.

En este sentido, en el desarrollo de la investigación se les solicitó a las diferentes instancias documentos vinculados con las acciones desarrolladas en materia de movilidad, sin embargo, ninguno de los documentos aportados se centraba en los procesos de evaluación del desarrollo de la movilidad o infraestructura, lo cual evidencia que este proceso de la administración pública sigue siendo excluido o ignorado por las diferentes instancias.

Asimismo, el Informe de la Contraloría General de la República, supra citado anteriormente en la página 137, señaló que de 55 proyectos ejecutados entre 2017-2019, solamente 7 se tomaron en cuenta para efectos de elaboración de informes de evaluación anual.

De esta manera, los resultados emitidos por la Contraloría General de la República apuntan a que no existe una evaluación adecuada de los proyectos de infraestructura implementados en la Universidad de Costa Rica, lo que impide conocer sus resultados y alcances obtenidos, es decir, se desconoce el impacto y el alcance de los beneficios que tienen las obras.

En adicción a lo anterior, es importante señalar que la entrevista llevada a cabo a la persona informante del Consejo Universitario coincide con lo expuesto por la Contraloría General de la República, debido a que en ambas versiones se recalca la ausencia de métricas e indicadores para la adecuada determinación de los resultados de las acciones que se implementan en cualquier ámbito de la Universidad de Costa Rica pero en este caso particular enfocadas a la gestión de la movilidad; incidiendo en la ausencia de información para la toma de decisiones.

Por tanto, se puede determinar que la evaluación en el desarrollo de infraestructura –en los que se incluyen los relacionados a la movilidad-, no han sido precisamente bien atendidos por las instancias responsables de brindar y generar dicha información, lo que evidencia un riesgo muy serio, ya que no se pueden cuantificar: los beneficios, los resultados y tampoco permite que se dé una oportuna y adecuada transparencia y rendición de cuentas a la comunidad universitaria.

8. Articulación de las Acciones de Movilidad a nivel interno y externo

En este caso, es importante retomar las entrevistas de los informantes de diferentes instancias consultadas, al respecto recordamos las entrevistas de la OBS, OEPI, FEUCR y la UGA, las cuales indicaron que en algún momento a nivel administrativo existió un grupo de coordinación

de las iniciativas de movilidad que tenía cada instancia para el campus universitario, liderado por un director particular de la Oficina de Servicios Generales.

Sin embargo, al haber un cambio en la dirección de la OSG, los esfuerzos del grupo se fueron diluyendo y finalmente la continuidad del grupo concluyó, de tal manera que se recalca un elemento preocupante y es el hecho de que los cambios en las direcciones de las instancias repercutieron directamente en el proceso de desarrollo de la “Movilidad Activa”, afectando: la integralidad de las propuestas, el seguimiento de las acciones, la participación universitaria y la exclusión de grupos de interés: personas con discapacidad, ciclistas, peatones y otros.

De tal manera, que la articulación entre las diferentes instancias para el desarrollo de la movilidad se ve comprometida dependiendo de la persona que ocupe la dirección de la OSG. Si bien es cierto, esta responsabilidad le está asignada estatutariamente a dicha instancia, no significa que se haya limitado o prohibido la articulación con otras dependencias y más bien la organización y articulación tiene que ver con decisiones de carácter técnicas-políticas.

Esto tiene una grave afectación, específicamente en la agenda institucional de movilidad, ya que evita que dependencias técnicas puedan asesorar a la OSG, para incorporar algunos intereses específicos y sensibles en dicha agenda: discapacidad, intereses estudiantiles, sostenibilidad, salud; provocando que las acciones que se desarrollan en materia de movilidad vinculadas a estas temáticas no necesariamente respondan adecuadamente a dichos intereses.

Por otra parte, a nivel externo, según las entrevistas de los actores cantonales, la articulación de iniciativas inició enfocada a los permisos requeridos para la construcción de los edificios universitarios, por medio de la Alcaldía Municipal pero rápidamente el entendimiento entre la Universidad de Costa Rica y la Municipalidad de Montes de Oca se fue deteriorando, dado

que el Concejo Municipal requería más información y conocimiento sobre los diferentes proyectos que a nivel interno se planeaban desarrollar, sin que esto realmente sucediera.

De esa manera, hubo pocas coordinaciones para el desarrollo de una propuesta de movilidad cantonal que involucrase a la Municipalidad de Montes de Oca, una de estas pocas articulaciones tuvo que ver con la estación de tren al constado de la Escuela de Arquitectura, algunos actores institucionales como la Rectoría o la OEPI, mostraron en sus respectivas entrevistas, poca anuencia para trabajar la movilidad en conjunto con los actores cantonales.

Precisamente, en las entrevistas de los actores cantonales y en el entrevista de la representante de PITRA-LANAMME, mencionan la incidencia de la Universidad de Costa Rica en el cantón de Montes de Oca, especialmente por la baja gestión cultural en el “Día sin humo”, en el cual se prohíbe el ingreso de vehículos de combustión a la sede universitaria; debido a que se traslada la carga de estacionamientos del nivel interno al externo, específicamente en los alrededores del campus universitario, afectando la movilidad de los habitantes del cantón.

Adicionalmente, en la entrevista del representante del Concejo Municipal, se menciona la existencia de una incidencia de la movilidad universitaria ligada a la afectación provocada por el impacto que tienen los buses externos en el cantón de Montes de Oca, especialmente por el espacio de parqueo que ocupan en una vía cantonal externa al campus universitario.

En relación con lo mencionado anteriormente, se concluye que las interpretaciones de movilidad de los actores cantonales e institucionales, al no compartir una agenda institucional de movilidad provoca que existan diversas interpretaciones que ocasionan riesgos y beneficios en el campus universitario; comprobando la premisa de investigación que suponía la existencia de incidencias por las interpretaciones del concepto de movilidad en el campus universitario y en los alrededores del mismo.

De esta manera, al no existir una agenda institucional de movilidad que comprenda: la planificación, la definición de prioridades, una adecuada articulación externa e interna, entre otros, ha influido en que haya un mayor número de diferencias en las interpretaciones del concepto movilidad y que cada una de las dependencias trabaje o desarrolle acciones en materia de movilidad de la forma y manera en la que lo considere pertinente u oportunos.

9. Aporte al conocimiento de la presente investigación

Por otra parte, esta investigación aporta nuevo conocimiento, especialmente en la ampliación de la definición conceptual de la movilidad, yendo más allá de lo que teóricamente se encuentra establecido; esto es posible a través de la incorporación de diversas experiencias que pueden aportar en la gestión de la movilidad, los actores tanto internos como cantonales, donde se aplican normativas y procesos de construcción de agendas institucionales muy distintas.

Asimismo, un aporte significativo que se realiza con esta indagación tiene que ver con el estudio de la toma de decisiones de los actores a nivel cantonal y de la Universidad de Costa Rica, ya que permite observar la manera en la que se crean redes de poder entre los actores y los mecanismos administrativos que se utilizaron para la atención de los diversos problemas.

De igual manera, facilita comprender la manera en la que se generan o no acciones en un determinado tema; la decisión que se adopte generará riesgos y beneficios que inciden en la institución y en la comunidad o ciudadanía en la que la organización tiene capacidad administrativa por las competencias que se le otorgan; a su vez estos riesgos eventualmente deben de ser atendidos.

Finalmente, un aporte significativo, es notar que solo a través de la integración es posible atender los efectos perniciosos que se generan por la movilidad, temas como: seguridad, información, cultura, personas con discapacidad, entre otros; requerirán de la participación de

diversos actores que mediante su aporte permiten responder de manera integral a los retos detectados y además, avanzar hacia la atención de dichos retos a escalas mayores: a nivel cantonal.

Seguidamente, se presentarán las principales recomendaciones que se han podido generar desde la presente investigación, a fin de que pueda reducir los riesgos por las interpretaciones del concepto de movilidad en el campus universitario y potenciar los beneficios identificados.

Capítulo VII

Recomendaciones

En esta sección, se presentarán las recomendaciones identificadas para reducir la incidencia de las interpretaciones de movilidad: sus riesgos y beneficios en la gestión de la movilidad en el campus universitario, se presentan a continuación:

1. Construcción de una Agenda Institucional de Movilidad

Es necesario que la Universidad de Costa Rica construya una agenda de institucional de movilidad con el objetivo de reducir la incertidumbre y la dispersión iniciativas de movilidad, para lo cual se necesita generar un espacio de discusión sobre la identificación del problema central a resolver, sus causa y consecuencias, proponer diferentes alternativas de solución, la implementación de dichas alternativas y la evaluación de los resultados de manera sistemática y ordenada, que permita coordinar, articular esfuerzos y generar sinergias en la atención de la problemática definida tanto a nivel interno como externo de la universidad.

Adicionalmente, se requiere que la Universidad de Costa Rica logre trascender del paradigma tradicional de la administración pública, en marcado en el ciclo de la administración y en los problemas meramente administrativos a un paradigma de la nueva administración pública en el que exista una mayor relación, articulación entre actores, involucramiento de la sociedad civil e intentar resolver conjuntamente problemas sociales, ambientales y urbanos; a los que anteriormente no se les brinda un espacio importante dentro del quehacer de las instituciones, pero que las demandas sociales actuales, requieren la necesidad de una mayor atención.

2. Planificación Territorial y de Movilidad

Es de suma importancia, que la Universidad de Costa Rica retome la planificación estratégica de las acciones en materia de infraestructura-movilidad en el corto, mediano y largo

plazo; en la que se contemple de manera efectiva: los diagnósticos de detección de necesidades de infraestructura, el uso del espacio: qué se puede construir y dónde se puede construir, una articulación con los planes tácticos de cada instancia, entre otros elementos, eventualmente deberían de integrar una política de infraestructura universitaria, donde se halle la movilidad.

Por tanto, se requiere que las instancias universitarias encargadas, desarrollen planes de acción tácticos anclados a la planificación estratégica en materia de movilidad y posibles usos del territorio disponible para el desarrollo de infraestructura en el campus universitario.

3. Procedimiento de definición de la cartera de proyectos de infraestructura

Es necesario avanzar hacia la construcción de un procedimiento técnico para establecer con claridad y transparencia la priorización de los proyectos de infraestructura. Para lo cual, se recomienda hacer un diagnóstico de determinación de necesidades de infraestructura-movilidad actual y futura que ordene y calibre las prioridades de atención de: nuevas construcciones, remodelaciones de edificaciones o intervenciones urbanas dentro de la Universidad de Costa Rica; para que esta finalmente sea socializada con la comunidad universitaria y validada por la misma, para reducir la conflictividad y la incertidumbre.

4. Priorización de la movilidad

Dada la ausencia de una agenda institucional y de una adecuada planificación, una de las primeras acciones para la construcción de la agenda, se basa en la determinación de las prioridades en la atención de la movilidad: peatones, ciclistas, autobús interno, vehículos: carros y motos, entre otros. Es decir, determinar los medios de transporte que se quieren trabajar: planificar, desarrollar programas y proyectos y eventualmente evaluarlos, de manera que sea la base para reducir la existencia de tantas diferencias conceptuales sobre movilidad.

5. Determinación de los objetivos de sostenibilidad

En este sentido, la Universidad de Costa Rica debe de hacer una determinación de la sostenibilidad a la que se apunta cuando se vincula con la movilidad, en aras de clarificar la sostenibilidad que se quiere alcanzar, ya que muchas de las acciones que se han desarrollado lamentablemente apuntan en diferentes dimensiones de la sostenibilidad, entre ellas: económica, energética, sónica, atmosférica, entre otros; convirtiendo a la sostenibilidad en uno de los elementos que provocan mucha dispersión en la interpretación de la movilidad.

6. Vehículos de emergencia

Adicionalmente, la agenda de movilidad debe de contemplar los requerimientos y necesidades de la sede Rodrigo Facio Brenes con relación a los vehículos de atención de emergencia, ya que muchos de estos servicios se realizan a través de medios de transporte que tienen unas necesidades particulares y especiales, asimismo, al ser dicha sede un espacio territorial amplio se requiere prestarle más atención a dicho tema, ya que en los documentos suministrados y en las entrevistas aplicadas la relevancia de este elemento fue muy escaso.

7. Seguridad vial y ciudadana

Por otra parte, se debe contemplar en la agenda institucional de movilidad la atención de la seguridad: vial y ciudadana, ambas deben de procurar mitigar los riesgos y amenazas a la integridad física de las personas usuarias. En este sentido, se deben de contemplar acciones como: cámaras de seguridad, iluminación, personal de vigilancia, demarcación vial: horizontal y vertical, educación vial, entre otros, para evitar los riesgos que en un desplazamiento se puedan ocasionar a la integridad física y la propiedad privada.

Asimismo, contemplar la seguridad vial y ciudadana debe de ser una de las prioridades de la agenda de movilidad, ya que si un medio de transporte se ve asociado a la inseguridad,

delincuencia, consumo de drogas o riesgos para la vida; la eficacia de dicho medio de transporte disminuye y a nivel social y personal se generan temores, tensiones, disconformidades, que se traducen en una afectación de los servicios de transporte prestados.

8. Gestión cultural de la movilidad

Otro elemento indispensable, en la agenda institucional es la gestión cultural de la movilidad, es decir, se requiere contemplar acciones en materia de cultura de la movilidad para apelar a la conciencia sobre el uso de medios de transportes sostenibles: potenciar el uso de la infraestructura disponible: caminar o transportarse en bicicleta, promover el uso de medios de transporte colectivos, concientizar sobre la no utilización de vehículos el Día del Ambiente, con el fin de evitar transferirle la carga sobre parqueos a los habitantes del cantón.

9. Participación de personas con discapacidad

En el proceso de creación de la agenda institucional de movilidad y su respectiva implementación, se debe de procurar que las personas con discapacidad participen activamente del proceso de desarrollo de obras de infraestructura, para que desde su condición emitan las recomendaciones, apreciaciones, oportunidades de mejora, posibles riesgos de los diseños de obras para personas que tengan dificultades para moverse.

De tal manera, que las obras de infraestructura sean validadas por este grupo poblacional, permitiendo que las obras no solamente cumplan con las disposiciones técnicas legales de la normativa nacional sobre movilidad para personas con discapacidad, sino que la institución pueda dar un salto a nivel de instituciones estatales, siendo promotora de mejores políticas inclusivas para la atención de las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad.

10. Información y comunicación

Existe la necesidad de gestionar de mejor manera la información de los servicios de movilidad que presta la Universidad de Costa Rica y la comunicación sobre los cambios que se realicen en dichos servicios de movilidad: horarios, estaciones, entre otros; dirigido especialmente hacia los usuarios de la comunidad universitaria. Esta información, es necesario que se vincule con los servicios de movilidad externa de la UCR: autobuses a distintos cantones, ciclo vías cantonales y servicios de tren.

11. Articulación de las acciones de movilidad a nivel institucional

A nivel de gestión de la agenda institucional de movilidad es necesario crear un mecanismo de coordinación permanente entre actores institucionales que tienen alguna relación con la atención de la movilidad: salud, seguridad, ambiental, movimiento humano, diseño urbano, participación estudiantil, entre otros; que se pueden considerar para articular, coordinar, integrar y mejorar proyectos y programas de gestión de la movilidad.

Esto permitirá que la agenda institucional de movilidad sea un consolidado entre los actores institucionales que deberían de tener alguna participación en su gestión. Al estar todas las instancias vinculadas, articuladas y coordinadas; reducirá la variabilidad por la interpretación conceptual y hará que en la ejecución de las acciones de movilidad, se reduzca la duplicidad de programas y proyectos, además, estos pueden estar orientados al alcance de resultados.

12. Evaluación y control: diagnóstica, presupuestaria y por resultados

Es esencial que la evaluación y control de cada programa, proyecto o acción que se desarrolle en materia de movilidad, este claramente evaluado a fin de cuantificar el alcance de beneficios, proponer acciones correctivas y determinar las causas por las actuales en algunos casos no se obtuvo los resultados esperados.

En ese sentido, se debe de reforzar dos tipos de evaluación que es permitiente antes de la creación de proyectos de movilidad y la hora de determinar los resultados, en ese sentido y como lo ha señalado la Contraloría General de la República, se debe de mejorar la evaluación diagnóstica, la evaluación presupuestaria y la evaluación por resultados; con el objetivo de que se demuestre la consecución de objetivos y el cumplimiento de la planificación.

Asimismo, dichas evaluaciones deberían de estar disponibles para el público en general, de manera que la población pueda estar enterada de los resultados de las acciones implementadas a través de la agenda institucional de movilidad, y de esta manera, se le da la oportunidad al público en general de cocrear y proponer mejores acciones en materia de movilidad, mediante un sistema que procure la rendición de cuentas y la transparencia.

13. Prospectiva sobre las tendencias de la movilidad

Es necesario, que en los siguientes procesos de desarrollo de infraestructura en el Campus Universitario, se puede llevar a cabo planificación estratégica prospectiva donde además se analicen y comparen los modelos más exitosos en la atención de la movilidad en espacios internacionales de enseñanza, donde se recojan aquellas tendencias en materia de movilidad que muestran las posibilidades futuras en el uso de las tecnologías de la información y la comunicación, como por ejemplo: *Smart Cities* y *Smart Mobility*.

En dichas tendencias, se combina la información en tiempo real de diversos servicios públicos y privados, incluyendo los servicios de movilidad; con el fin de optimizar la prestación de los servicios, obtener datos útiles y confiables al instante para facilitarle la toma de decisiones instantáneas a las personas usuarias y responder oportunamente a las debilidades, solicitudes o necesidades que el sistema de información y las personas requieran.

14. Coordinación con los actores cantonales

En este aspecto, es necesario que la Universidad de Costa Rica y la Municipalidad de Montes de Oca tomen conciencia de la importancia del trabajo articulado y colaborativo entre las partes, ya que mutuamente ambas generan impactos en materia de movilidad. Asimismo, la UCR tiene la vocación del servicio comunitario y esto solo se logra al vincularse con el entorno y no simplemente al estar trabajando herméticamente dentro de ciudad universitaria.

Es trascendental, que la Universidad de Costa Rica tome el liderazgo en la interacción y coordinación con los actores cantonales, ayudando en el planteamiento de soluciones de la movilidad externa al campus universitario, ya que esto facilitará el traslado de toda la comunidad universitaria desde la universidad hacia los hogares o trabajos y viceversa; de manera que el beneficio que se genera sea para toda la comunidad de Montes de Oca, incluida la universitaria que se desplaza desde distintas zonas del país para trabajar o estudiar.

En última instancia, con la intención de que a las diferentes instancias se les facilite entender las recomendaciones planteadas en esta investigación, se realiza un cuadro de resumen de las mismas, la instancia o las instancias a la que se dirige; con el objetivo que pueda servir como un instrumento para que se tomen en cuenta y planteen soluciones a los problemas expuestos.

Tabla 11

Resumen de recomendaciones

Recomendación	Instancia a la que se dirige
Construcción de la agenda institucional de movilidad	Rectoría, Vicerrectoría de Administración, Vicerrectoría de Vida Estudiantil, Oficina de Servicios Generales, Oficina de Bienestar y Salud, Oficina Ejecutora de Programas de Inversión, Unidad de Gestión Ambiental, Oficina de Divulgación e Información, Federación de

	Estudiantes, Oficina de Planificación Universitaria, Consejo Universitario, Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, estudiantes con discapacidad articulados por Centro de Asesoría y Servicios de Personas con Discapacidad, estudiantiles de los Consejos Asesores de Facultad, actores cantonales, entre otros.
Planificación Territorial	Oficina de Planificación Universitaria, Programa de Desarrollo Urbano Sostenible e instancias involucradas
Planificación Estratégica de la Movilidad	Vicerrectoría de Administración, Oficina de Servicios Generales y otras instancias involucradas
Procedimiento de Determinación de la Cartera de Proyectos de Infraestructura	Rectoría, Oficina Ejecutora de Programas de Inversión y Oficina de Planificación Universitaria
Determinar la Prioridad de Atención de Movilidad	Vicerrectoría de Administración y Oficina de Servicios Generales
Determinación de los objetivos de sostenibilidad	Vicerrectoría de Administración, Unidad de Gestión Ambiental y demás dependencias ejecutivas
Contemplar las necesidades de movilidad de los vehículos de emergencia	Vicerrectoría de Administración, Oficina Ejecutora de Programas de Inversión, Oficina de Servicios Generales, Oficina de Bienestar y Salud, otras dependencias.
Mejora de la seguridad vial y ciudadana	Vicerrectoría de Administración, Oficina de Servicios Generales y entre otras dependencias universitarias que se encargan del tema
Gestión cultural de la movilidad	Vicerrectoría de Vida Estudiantil, Oficina de Bienestar y Salud, Oficina de Divulgación e Información, las facultades universitarias y otras dependencias

Participación de personas con discapacidad	Vicerrectoría de Administración, Oficina de Servicios Generales, Oficina Ejecutora de Programas de Inversión, Oficina de Bienestar y Salud y demás instancias encargadas del tema
Mayor información y comunicación	Vicerrectoría de Vida Estudiantil, Oficina de Bienestar y Salud, Oficina de Divulgación e Información, las facultades universitarias y otras dependencias
Articulación de las acciones de movilidad a nivel institucional	Desde la alta gestión universitaria, hasta los actores técnicos que se vinculan con la gestión de la movilidad en la Universidad de Costa Rica
Mejorar la evaluación: diagnóstica, presupuestaria, por resultados y el control	Vicerrectoría de Administración, Oficina de Planificación Universitaria, Oficina de Servicios Generales y las demás instancias que gestionan la movilidad
Prospectiva sobre las tendencias de la movilidad	Rectoría, Vicerrectoría de Administración, Oficina de Planificación Universitaria y Oficina de Servicios Generales.
Fortalecer la coordinación con los actores cantonales	Rectoría, Vicerrectoría de Administración, Oficina de Servicios Generales, Oficina Ejecutora de Programas de Inversión, entre otras instancias.

Finalmente, es importante recalcar que la implementación de estas recomendaciones requiere un compromiso político y técnico, para el desarrollo de los instrumentos orientadores, para incluir la participación estudiantil, para coordinar entre los actores cantonales e institucionales y la generación de procesos de evaluación eficaces y útiles para medir el impacto de los programas y proyectos destinados a la atención de la movilidad sostenible.

Referencias

- Agüero, J. (26 de octubre de 2020). Entrevista Virtual: Interpretación de Movilidad.
- Aguilar, J. (29 de noviembre de 2020). Entrevista Virtual: Interpretación de Movilidad.
- Araya, C. (10 de noviembre de 2020). Entrevista Virtual: Interpretación de Movilidad.
- Asamblea Legislativa. (2020). (Ley N° 362, 1940). *Ley Orgánica de la Universidad de Costa Rica*.
http://www.cu.ucr.ac.cr/normativ/ley_de_creacion_ucr.pdf
- Asamblea Legislativa. (2020). (Ley N° 7794, 1998). *Código Municipal*.
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=40197&strTipM=TC
- Asamblea Nacional Constituyente (1949 -y reformas-). *Constitución Política de la República de Costa Rica*. Actualizada por Gustavo Rivera Sibaja. Editec Editores.
- Calderón, D. (2016). *Políticas públicas: retos y desafíos para la gobernabilidad*. Universidad Santo Tomás. <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/12395?show=full>
- Calderón, M., Sandoval, A. y Lombana, S. (2016). *Metodología Mapeo de Actores Locales y Espacios de Discusión a Nivel Territorial en el Marco del Trabajo Decente. Gobierno de la República de Colombia: Ministerio de Trabajo*.
<https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/58505103/Metodologia+Mapa+de+Actores+Clave++y+Espacios+de+Discusi%C3%B3n.pdf/18026a1a-8b55-c704-136b-a41d4dd268f8?t=1511540500533&download=true>
- Casa Presidencial. (2018). *BID y Unión Europea Anuncian Apoyo a Proyectos de Movilidad Urbana del Gobierno*. <https://presidencia.go.cr/comunicados/2018/10/bid-y-union-europea-anuncian-apoyo-a-proyectos-de-movilidad-urbana-del-gobierno/>

- Centro de Investigación y Capacitación en Administración Pública. (2016). *8 etapas de la toma de decisiones*. Universidad de Costa Rica. <https://cicap.ucr.ac.cr/web/8-etapas-de-la-toma-de-decisiones/?ModPagespeed=off>
- Clerc, N., Madriz, C. y Castro, J. (2019). *Análisis de la gestión pública del Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial de Costa Rica, para la atención de las necesidades de movilidad urbana en la Gran Área Metropolitana, durante el periodo 2010-2016* [Tesis de licenciatura]. Universidad de Costa Rica.
- Collado, H. (2015). *Incidencia Política: concepto, importancia y herramientas: Herramientas para Redes y Custodia del territorio*. Xarxa de Custòdia del Territori y la Obra Social “la Caixa”. http://www.custodiaterritori.org/mm/file/iniciatives/tejiendo%20redes%2014-15/Documento%20incidencia%20politica_DEF.pdf
- Consejo Universitario. (1974). *Estatuto Orgánico de la Universidad de Costa Rica*. http://www.cu.ucr.ac.cr/normativ/estatuto_organico.pdf
- Consejo Universitario. (1977). *Reglamento de la Vicerrectoría de Administración*. La Gaceta Universitaria 10 del año 01. http://cu.ucr.ac.cr/normativ/vicerrectoria_administracion.pdf
- Consejo Universitario. (1980). *Reglamento de la Vicerrectoría de Acción Social*. La Gaceta Universitaria 65 del año 04. https://www.cu.ucr.ac.cr/normativ/vicerrectoria_accion_social.pdf
- Consejo Universitario. (1989). *Reglamento de la Oficina Ejecutora de Programas de Inversión*. La Gaceta Universitaria 03-89. http://www.cu.ucr.ac.cr/normativ/oficina_ejecutora_programa_inversiones.pdf

- Consejo Universitario. (2001). *Reglamento General de la Vicerrectoría de Vida Estudiantil*. La Gaceta Universitaria 13-01.
https://www.cu.ucr.ac.cr/normativ/vicerrectoria_vida_estudiantil.pdf
- Consejo Universitario. (2008). *Acta de la Sesión N°. 5317*.
https://www.cu.ucr.ac.cr/uploads/tx_ucruniversitycouncildatabases/minute/2008/5317.pdf
- Consejo Universitario. (9 de noviembre de 2019). *Consejo Universitario: Información General*. Universidad de Costa Rica. <http://www.cu.ucr.ac.cr/cu/informacion-general.html>
- Contraloría General de la República. (2020). *Informe de Auditoría de Carácter Especial sobre el proceso de planificación institucional, Ejecución y Evaluación Presupuestaria de la Universidad de Costa Rica*.
https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docs_cgr/2020/SIGYD_D/SIGYD_D_2020020968.pdf
- Cotter, K. (30 de setiembre de 2020). Entrevista Virtual: Interpretación de Movilidad.
- Dente, B. y Subirats, J. (s.f.). *Decisiones Públicas: Análisis y Estudio de los Procesos de Decisión en Políticas Públicas*. Capítulo 2, 35-67.
https://eva.fcs.edu.uy/pluginfile.php/106783/mod_resource/content/1/capitulo2Denteysubirats.pdf
- Díaz, J. (s.f.). *Guía de Incidencia Política*. Curso de Formación Política para Líderes. Red Perú, Instituto de la Democracia Participativa, Centro Ideas, ACS Calandra y Care Fortalece.
https://catedraunescodh.unam.mx/catedra/mujeres_ORIGINAL/menu_superior/Doc_basicos/5_biblioteca_virtual/8_manuales/27.pdf
- Dimarco, J. (12 de diciembre de 2020). Entrevista Virtual: Interpretación de Movilidad.

- Dorantes, G. (2005). La Construcción de la Agenda Política en la UNAM. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 47(193). <https://www.redalyc.org/pdf/421/42119308.pdf>
- Elizondo, A. (4 de diciembre de 2020). Entrevista Virtual: Interpretación de Movilidad.
- Federación de Estudiantes de la Universidad de Costa Rica. (s.f.). *Presentación del Proyecto: Bicis FEUCR*.
- Francesca, G. (2016). *Criterio para la homologación de parqueos para automóviles con parqueo para bicicletas*. Dirección de Planificación Urbana: Municipalidad de Montes de Oca. http://oepepi.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/Facultad-Odontologia_Nuevo-Edificio/Permisos/179%20-%20UCR%20-%20Criterio%20de%20Parqueo%20para%20Bicicletas.pdf
- Franco, L. (2014). La movilidad sostenible en campus universitarios: una comparación de las mejores prácticas en Estados Unidos y Europa. Aplicabilidad en universidades venezolanas. *Revista de la Facultad de Ingeniería*, 29(2). http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-40652014000200003
- Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid. (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. <https://www.fenercom.com/pdf/publicaciones/Movilidad-Urbana-Sostenible-un-reto-energetico-y-ambiental-2010.pdf>
- Gibson, C., Jolly, J., Monteoliva, A. y Rojas, F. (2011). *Algunas Reflexiones sobre la Movilidad Urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano*. <http://www.scielo.org.co/pdf/papel/v16n2/v16n2a07.pdf>
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2008). *Metodología de la Investigación*. (4ta ed.). McGraw-Hill Interamericana.

Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura y Sistema de Gestión Estratégica para el Desarrollo Territorial y la Agricultura Familiar. (s.f.). *Análisis de Actores Territoriales. Sistema de Gestión Estratégica para el Desarrollo Territorial y la Agricultura Familiar*. http://portalsiget.net/ArchivosSIGET/herramientas/Archivos/10112016_3.a.TO.Actoresdelter.pdf

Jensen, H. (27 de octubre de 2020). Entrevista Virtual: Interpretación de Movilidad.

Jordán, J. (2017). Una Aproximación a la Agenda Institucional de la Comisión de Defensa del Congreso de los Diputados Español. *Revista UNISCI*, (44). <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-91876/UNISCIDP44-8JORDAN.pdf>

Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales. (2020). *¿Qué es LanammeUCR?* Universidad de Costa Rica. <https://www.lanamme.ucr.ac.cr/lanammeucr>

Lima, M. (2009). La construcción de la agenda institucional: el caso del desempleo en Milpa Alta. *Revista del Observatorio de la Economía Latinoamericana*, (118). <http://www.eumed.net/curseJordáncon/ecolat/mx/2009/malf.htm>

López, O. (2008). *Ciudad de Cartago Movilidad, Paisaje y Símbolo* [Tesis de magister]. Universidad de Costa Rica.

Loría, L. (2014). *Vigésimo Primer Informe del Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible (Implicaciones en Infraestructura y Transportes)*. Estado de la Nación. https://estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/021/ordenamiento/Loria_Infraestructura_y_movilidad.pdf

Loría, L., Sauma, J., Egloff, S., Molina, J., Castro, R., Sánchez, J., Donato, C., Arce, O., Monge, G. y Villalobos, F. (2018). *Costa Rica: una propuesta para superar la crisis de movilidad actual (2018 al 2022)*. Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales.

Universidad de Costa Rica.

<https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/1205/Sistemas%20de%20Transporte%20y%20Movilidad.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

Maldonado, M. (2006). *Proyecto: Mapeo Institucional de Actores del Plan Participativo del Desarrollo de Azuay* [Proyecto de Investigación para optar por el grado de diplomado en Gerencia de Gobiernos Seccionales]. Universidad de Azuay. <http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/2742/1/05858.pdf>

Martén, A, E. (7 de octubre de 2020). Entrevista Virtual: Interpretación de Movilidad.

Navarro, I., Galilea, P., Hidalgo, R. y Hurtubia, R. (2018). Transporte y su integración con el entorno urbano: ¿cómo incorporamos los beneficios de elementos urbanos en la evaluación de proyectos de transporte? *Revista de Estudios Urbano Regionales*, 44(132).

Oficina de Divulgación e Información. (s.f.) *¿Quiénes somos?* Universidad de Costa Rica. <https://odi.ucr.ac.cr/quienes-somos.html#mision-principios>

Oficina de Divulgación e Información. (2013). “*Buscamos desarrollar un campus sostenible*”. Universidad de Costa Rica. <https://www.ucr.ac.cr/noticias/2013/07/23/buscamos-desarrollar-un-campus-sostenible.html>

Oficina de Planificación Universitaria. (2013). *Plan Estratégico Institucional 2013-1017*. Universidad de Costa Rica. <https://oplau.ucr.ac.cr/es/publicaciones/descargas/category/53-plan-2013-2017?download=288:plan-estrategico-institucional-2013-2017>

Oficina de Planificación Universitaria. (2014). *Plan Anual Operativo Agregado 2014*. Universidad de Costa Rica. <https://oplau.ucr.ac.cr/publicaciones/descargas/category/52-2014-pao>

Oficina de Planificación Universitaria. (2015). *Plan Anual Operativo Agregado 2015*. Universidad de Costa Rica. <https://oplau.ucr.ac.cr/publicaciones/descargas/category/52-2014-pao>

Oficina de Planificación Universitaria. (2016). *Plan Anual Operativo Agregado 2016*. Universidad de Costa Rica. <https://oplau.ucr.ac.cr/publicaciones/descargas/category/52-2014-pao>

Oficina de Planificación Universitaria. (2017). *Plan Anual Operativo Agregado 2017*. Universidad de Costa Rica. <https://oplau.ucr.ac.cr/publicaciones/descargas/category/52-2014-pao>

Oficina de Planificación Universitaria. (2018). *Plan Anual Operativo Agregado 2018*. Universidad de Costa Rica. <https://oplau.ucr.ac.cr/publicaciones/descargas/category/52-2014-pao>

Oficina de Servicios Generales. (2018). *Horarios de Buses Externos Segundo Semestre 2018*. <http://www.osg.ucr.ac.cr/images/documentos/osg/BusesExternos/2018/HORARIOS%20BUSES%20EXTERNOS%20II%20SEMESTRE%202018%20pdf.pdf>

Oficina de Servicios Generales. (s.f.). *Matriz de Movilidad Activa*. Universidad de Costa Rica.

Oficina de Servicios Generales. (s.f.). *Documento sin nombrar (Renombrado como: “Varias Propuestas”)*. Universidad de Costa Rica.

Pagani, L. (2017). *Seminario de Políticas Públicas y Gestión Estatal*. Universidad Nacional de La Plata. http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/61911/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Pérez, H. (2016). *Problemas, actores y decisiones en las políticas públicas. Marco de análisis para el estudio para los programas de crédito educativo en Colombia*. Universidad Nacional de Colombia. <http://www.scielo.org.co/pdf/unih/n83/0120-4807-unih-83-00247.pdf>

Plataforma Europea sobre Gestión de la Movilidad. (s.f.). *Gestión de la movilidad: Definición*. http://www.epomm.eu/old_website/docs/mmttools/MMDefinition/MMDefinition_ES.pdf

- Prado, J., Infante, J., Medellín, L. y Mariñez, F. (2008). Las decisiones públicas en la gobernabilidad democrática. El caso del gobierno panista en Nuevo León. *Revista Convergencia*, 15(47).
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352008000200006
- Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible. (2020). Sobre ProDUS. Universidad de Costa Rica. <https://produs.ucr.ac.cr/sobre-produs/>
- Ramírez, M. (2007). *El diseño de la agenda política y la construcción de alternativas de solución en la política de inmigración española*. Universidad Autónoma de Madrid.
<https://core.ac.uk/download/pdf/52475935.pdf>
- Rivera, R. (s.f.). *Agendas Institucionales y Gestión por Resultados en la Administración Pública Descentralizada*. <http://www.bivica.org/upload/agenda-institucional.pdf>
- Rodríguez, J., Salas, F., Morales, M., Solís, D. y Sánchez, A. (2017). *MANIFIESTO FUTURIBLE DE LA MOVILIDAD EQITATIVA EN EL ESPACIO PÚBLICCO URBANO, Aplicado al Corredor Urbano Tridente [Paseo Colón, Avenida 0, 2, 4*. [Tesis de licenciatura]. Universidad de Costa Rica.
- Rojas, D. (19 de mayo de 2021). Entrevista Virtual: Interpretación de Movilidad.
- Santa María, C. y McRae, E. (2008). *Espacio Público y Movilidad: Ciclo-Ruta Urbana para San José Circuito Oeste, Distritos: Pavas. Sabana-Hospital*. [Tesis de licenciatura]. Universidad de Costa Rica.
- Santander, J. (s.f.). *El proceso de formación de agenda de la política pública de Seguridad Democrática*. Universidad de los Andes.
https://www.sociedadpoliticaspUBLICAS.cl/archivos/BLOQUE1/Politica_y_Policas_Publi

cas/El_proceso_de_formacion_de_agenda_de_la_politica_publica_de_Seguridad_Democratica_en_Colombia.pdf

Sibaja, G., Abarca, A., Alpízar, F. y Rojas, C. (2013). *Técnicas Cualitativas de Investigación*. Editorial Universidad de Costa Rica.

Solís, S. (28 de setiembre de 2020). Entrevista Virtual: Interpretación de Movilidad.

Trejos, F. (25 de mayo de 2021). Entrevista Virtual: Interpretación de Movilidad.

Tribunal Supremo de Elecciones. (2012). *Incidencia ciudadana como instrumento de participación*. Instituto de Formación y Estudios en Democracia. https://www.tse.go.cr/pdf/fasciculos_capacitacion/la-incidencia-ciudadana-como-instrumento-de-participacion.pdf

Truyols, S. y Cendrero, B. (2008). *El Transporte: Aspectos y Tipología*. Publicaciones Delta. https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=q6F9uOIPC14C&oi=fnd&pg=PA1&dq=transporte&ots=_BrBo3Qg51&sig=yoUE1-auVehY4Qg51eoHoviNDLA#v=onepage&q=transporte&f=false

UCR saludable. (2013). *Propuesta para el Mejoramiento de la Movilidad y el Transporte en la Ciudad Universitaria*. Oficina de Servicios Generales.

Universidad de Costa Rica. (Julio, 2011). *Ciudad Universitaria se renueva*. <https://www.ucr.ac.cr/noticias/2011/07/21/ciudad-universitaria-se-renueva.html>

Universidad de Costa Rica. (2017). *Memoria de Responsabilidad Social de la Vicerrectoría de Administración*. Oficina de Servicios Generales.

Universidad de Costa Rica. (2018). *Organización*. <https://www.ucr.ac.cr/organizacion/>

Universidad de Costa Rica. (Setiembre, 2020). *Informe de Proyectos de Movilidad*. Oficina de Servicios Generales.

Universidad de Costa Rica. (s.f.). *Manual de Espacio Público Universitario*. Oficina de Servicios Generales.

Urcuyo, C. (2010). *Reflexiones sobre Institucionalidad y Gobernabilidad Democrática*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.
[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/4318FD3DD518FA300525805A0074B3BE/\\$FILE/Reflexiones_sobre_Institucionalidad_y_Gobernabilidad.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/4318FD3DD518FA300525805A0074B3BE/$FILE/Reflexiones_sobre_Institucionalidad_y_Gobernabilidad.pdf)

Vargas, J. (19 de noviembre de 2020). Entrevista Virtual: Interpretación de Movilidad.

Vega, V., Gómez, P. y Brian, M. (2015). *Informe Final: Diseño de un programa de préstamo de bicicletas para estudiantes y funcionarios que se movilizan en la Sede Rodrigo Facio de la Universidad de Costa Rica*. Facultad de Ingeniería, Universidad de Costa Rica.

Vega, V., Gómez, P. y Brian, M. (2015). *Información de la Bitácora FEUCR*. Facultad de Ingeniería, Universidad de Costa Rica.

Vega, V., Gómez, P. y Brian, M. (2015). *Presentación del Informe Final: Diseño de un programa de préstamo de bicicletas para estudiantes y funcionarios que se movilizan en la Sede Rodrigo Facio de la Universidad de Costa Rica*. Facultad de Ingeniería, Universidad de Costa Rica.

Velásquez, C. (2015). *Espacio Público y Movilidad Urbana: Sistemas Integrados de Transporte Masivos (SITM) [Trabajo Final para optar por el grado de doctorado]*. Facultad de Bellas Artes, Universidad de Barcelona.
http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/67821/1/01.CVVM_1de5.pdf

Vicerrectoría de Administración. (s.f.). *UCR implementa mejores en el servicio de transporte*.
<https://www.vra.ucr.ac.cr/node/823>

Vicerrectoría de Administración. (2020). *Gestión Ambiental*. Vicerrectoría Administración: Unidad de Gestión Ambiental. Universidad de Costa Rica. <https://www.vra.ucr.ac.cr/uga>

Zamora, M., León, Y. y Campos, A. (2015). Plan Piloto: Utilización del Vehículo Compartido para viajar a la sede Rodrigo Facio en la Universidad de Costa Rica. Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales y Oficina de Servicios Generales, Universidad de Costa Rica.