

**Universidad Nacional**  
**Facultad de Ciencias Sociales**  
**Escuela de Planificación y Promoción Social**

**Proyecto Final de Graduación**

**“Planificación de la participación ciudadana en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana, a partir del modelo de gestión planteado para la Municipalidad de Goicoechea, período 2019-2022.”**

**Trabajo Final de Graduación sometido a consideración por el Tribunal Examinador para optar por el grado de Licenciatura en Planificación Económica y Social.**

**Sustentantes:**

**María Alejandra Elizondo Fallas**

**Silvia Jiménez Hernández**

**Yamileth Mora Pérez**

**Heredia, mayo, 2023.**

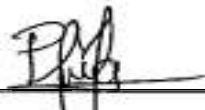
INTEGRANTES DEL TRIBUNAL EXAMINADOR



---

Dra. Laura Solís Bastos

Representante del Decanato, Facultad de Ciencias Sociales



---

Máster. Priscila Mena García

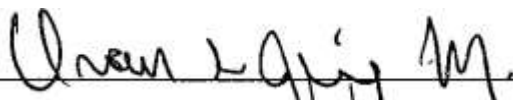
Representante de Dirección, Escuela de Planificación y Promoción Social



---

Msc. Adriana Sánchez Sánchez

.Tutora



---

M. S. c Oscar Matute

Lector interno



---

.Mtr. Ana Laura Román Lectora

externa

## RESUMEN

El presente documento corresponde al Proyecto Final de Graduación para optar por la Licenciatura en Planificación Económica y Social. Se desarrolló en el cantón de Goicoechea, San José, Costa Rica, con el fin de responder la siguiente pregunta: ¿Cómo perciben los sujetos sociales los procesos participativos que promueve la UTGV de Goicoechea en relación al eje de movilidad humana en los espacios públicos?

El proyecto consiste en una propuesta investigativa que utilizó como fuente principal la opinión de actores sociales estratégicos. Estos informantes claves nos permitieron desarrollar un análisis sobre la participación de los distintos sujetos sociales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.

Para proceder con la fase de recolección de datos y su posterior análisis, se aplicaron entrevistas y encuestas virtuales a las Asociaciones de Desarrollo Comunitario presentes en el cantón, así como a los funcionarios de la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV). De esa manera se lograron recolectar datos para abordar las principales categorías de la investigación.

Asimismo, se realizó la caracterización del modelo de gestión de los espacios de movilidad humana planteado en la UTGV, tomando en cuenta aspectos asociados a la participación. Por último, como resultado final de este trabajo se desarrollaron acciones estratégicas de planificación para someterlas a consideración de la UTGV para el mejoramiento de las condiciones identificadas durante el proceso investigativo que inciden en la participación activa de las personas del cantón.

## **AGRADECIMIENTO**

***María Alejandra Elizondo Fallas***

*Hoy, después de años de esfuerzo, concluye una meta importante de mi vida, agradeciendo a Dios por dejarme lograrlo y a mis padres por ser mi soporte y apoyo incondicional.*

***Silvia Jiménez Hernández***

*Agradezco a Dios por permitirme culminar este proceso de estudio y por las experiencias vividas. A mi familia por el apoyo y por impulsarme a cumplir mis metas y no desistir ante las adversidades.*

***Yamileth Mora Pérez***

*De pequeña mi papá y mi mamá siempre han sido mi timón para alcanzar mis sueños, hoy doy gracias en lo terrenal a mi mamá y, hasta el Cielo, a mi papá, quien junto a Dios me han visto crecer. Asimismo, a mi esposo y bebé por ser parte importante en el logro de mis metas profesionales y personales.*

## Tabla de contenidos

CAPÍTULO I: EL PROBLEMA Y SU IMPORTANCIA .....	1
1.1. TEMA.....	2
1.2. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA .....	4
1.2.1. Antecedentes de investigación.....	4
1.2.2. Antecedentes normativos, jurídicos y políticos.....	8
1.2.3. Antecedentes fáctico contextual .....	16
1.3. JUSTIFICACIÓN.....	21
1.4. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	23
1.5. OBJETO DE ESTUDIO.....	25
1.6. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	25
1.6.1. Objetivo General.....	25
1.6.2. Objetivos Específicos.....	25
1.7. MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL.....	26
CAPÍTULO II: EL MARCO CONCEPTUAL.....	30
2.1. LA PARTICIPACIÓN LOS DISTINTOS SUJETOS SOCIALES EN LA GESTIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE MOVILIDAD HUMANA.....	31
2.1.1. Movilidad Humana.....	31
2.1.2. Sujetos Sociales .....	31
2.1.3. Participación.....	32
2.1.4. Participación Ciudadana .....	32
2.1.5. Espacios de participación .....	33
2.1.6. Acciones .....	33
2.1.7. Mecanismos para incentivar la participación .....	34
2.1.8. Perspectivas teóricas de planificación .....	34
2.1.9. Tipos de planificación .....	36

2.2. EL MODELO DE GESTIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE MOVILIDAD HUMANA PLANTEADO POR LA UTGV DE LA MUNICIPALIDAD DE GOICOECHEA.	37
2.2.1. Etapa 1. Recolección, sistematización y análisis de datos.....	38
2.2.2. Etapa 2. Diagnóstico participativo y resumen de necesidades comunales para la gestión del espacio público de movilidad humana.....	38
2.2.3. Etapa 3: Elaboración y aprobación del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial cantonal.....	39
2.2.4. Etapa 4: Ejecución del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal.....	39
2.2.5. Proyectos comunales por año:.....	39
2.3. MECANISMOS PARA LA INCORPORACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN EN LA PARTICIPACIÓN DE LOS SUJETOS SOCIALES .....	49
2.4. VINCULACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO DE INVESTIGACIÓN Y MARCO TEÓRICO.....	50
CAPÍTULO III: LA METODOLOGÍA .....	51
3.1. PARADIGMA Y ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN .....	52
3.2. TIPO DE ESTUDIO .....	54
3.3. INFORMANTES CLAVES DE LA INVESTIGACIÓN .....	55
3.4. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.....	56
3.5. DEFINICIÓN DE LAS CATEGORÍAS DE ANÁLISIS.....	60
3.5.1. La participación los distintos sujetos sociales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.....	61
3.5.2. El modelo de gestión de la participación comunal, basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos, en la gestión del espacio público de movilidad humana planteado para la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea.....	62
3.5.3. Mecanismos para la incorporación de la planificación en la participación de las organizaciones consultadas.....	63
3.6 MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE OBJETIVOS INVESTIGACIÓN CUALITATIVA.....	64
3.7. LIMITACIONES METODOLÓGICAS.....	66
CAPÍTULO IV: RESULTADOS.....	67

4.1 LA PARTICIPACIÓN LOS DISTINTOS SUJETOS SOCIALES EN LA GESTIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE MOVILIDAD HUMANA .....	68
4.2. EL MODELO DE GESTIÓN DE LA PARTICIPACIÓN COMUNAL, BASADO EN EL ENFOQUE DEL EJERCICIO DE DERECHOS HUMANOS, EN LA GESTIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE MOVILIDAD HUMANA PLANTEADO PARA LA UTGV DE LA MUNICIPALIDAD DE GOICOECHEA.....	74
4.2.1. El personal de la UTGV.....	75
4.2.2. Estructura Organizacional.....	75
2.2.3. El Estilo .....	77
4.2.4. Estrategia.....	78
4.3. MECANISMOS PARA LA INCORPORACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN EN LA PARTICIPACIÓN LOS SUJETOS SOCIALES.....	81
4.4. Análisis FODA.....	83
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	91
6.1. CONCLUSIONES .....	92
6.2. RECOMENDACIONES.....	95
CAPÍTULO VI: PROPUESTA DE ACCIONES ESTRATÉGICAS .....	98
5.1. OBJETIVOS DE LAS ACCIONES ESTRATÉGICAS .....	100
5.1.1. Objetivo General.....	100
5.1.2. Objetivos Específicos.....	100
5.2. MATRIZ GENERAL DE EJES ESTRATÉGICOS.....	101
5.3. RIESGOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE LAS ACCIONES ESTRATÉGICAS. ....	105
7. BIBLIOGRAFÍA.....	107
8. ANEXOS.....	115
8.1. Anexo 1: Apicativo a las y los actores sociales o representantes de las ADIs y ADEs del Cantón de Goicochea.....	115
8.2. Anexo 2: Cuestionario aplicado vía telefónica a funcionario de UTGV.....	125
8.3. Anexo 3. Consultas de la UTGV .....	127
8.4. Anexo. 4. Técnicas de recolección de información secundaria. ....	128

## ÍNDICE DE CUADROS

<b>Cuadro 1.</b> Distribución poblacional cantón de Goicoechea.....	18
<b>Cuadro 2.</b> Misión, visión y valores de la Municipalidad de Goicoechea.....	27
<b>Cuadro 3.</b> Aplicación de técnicas de recolección de información según entrevista y cuestionario .....	59
<b>Cuadro 4.</b> Operacionalización de objetivos investigación cualitativa.....	64
<b>Cuadro 5.</b> Distribución de ADIs y ADEs consultadas por distrito.....	69
<b>Cuadro 6.</b> Rango de edad de las personas que completaron el instrumento.....	70
<b>Cuadro 7.</b> Fortalezas y debilidades de la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea. ....	83
<b>Cuadro 8.</b> Oportunidades y amenazas de la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea. 86	
<b>Cuadro 9.</b> Matriz de ejes estratégicos de las acciones estratégicas.....	102
<b>Cuadro 10.</b> Matriz de revisión bibliográfica y documental. ....	128



## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1.</b> Organigrama de la Municipalidad de Goicoechea. ....	76
<b>Figura 2.</b> Organigrama de la UTGV.....	76
<b>Figura 3.</b> Ejes estratégicos.....	100

## ABREVIATURAS

**ADIs** Asociaciones de Desarrollo Integral.

**ADEs** Asociación de Desarrollo Específicas.

**AGECO** Asociación Gerontológica Costarricense.

**CEPAL** Comisión Económica para América Latina.

**CIEI** Centro de Investigación y Evaluación Institucional.

**COSEVI** Consejo de Seguridad Vial.

**CONAPAM** Consejo Nacional de la Persona Adulta Mayor.

**CONAPDIS** Consejo Nacional de la Persona con Discapacidad.

**DINADECO** Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad.

**IDS** Índice de Desarrollo Social.

**INECO** Ingeniería y Economía del Transporte.

**INEC** Instituto Nacional de Estadística y Censos.

**INAMU** Instituto Nacional de la Mujeres.

**IMAS** Instituto Mixto de Ayuda Social.

**MOPT** Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

**ProDUS** Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible.

**PIEGAL** Políticas Nacionales de Equidad de Género.

**PQCDSVC** Plan Quinquenal de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal.

**PVQCD** Plan Vial Quinquenal Cantonal de Desarrollo.

**SCIJ** Sistema Costarricense de Información Jurídica.

**TIC** Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

**UTGV** Unidad Técnica de Gestión Vial.

**UNED** Universidad Nacional de Educación a Distancia.

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación se enfoca en analizar diversos aspectos relacionados con la participación ciudadana en la gestión de espacios públicos de movilidad humana, utilizando como referencia el modelo de gestión propuesto para la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea.

La participación activa de la comunidad no solo asegura que los proyectos se alineen con las necesidades y preferencias locales, sino que también incrementa significativamente la aceptación de los resultados obtenidos. En este contexto, este estudio presenta una serie de acciones estratégicas destinadas a fortalecer aún más este proceso participativo, asegurando así la mejora continua de nuestros espacios públicos y su adecuación a las demandas reales de la comunidad.

El principal objetivo es aportar a procesos que conlleven la inclusión de la gente en las decisiones sobre los espacios públicos de movilidad humana, de manera que sean diseñados y utilizados satisfaciendo las necesidades de la comunidad y promuevan una movilidad segura y sostenible. Para ese fin, se consultó a las organizaciones claves del cantón y al departamento de UTGV.

Debido a los cambios en las dinámicas sociales que generó el Covid-19, el proceso metodológico de esta investigación presenta adaptaciones, siendo uno de ellos el uso de herramientas virtuales para la recolección de información.

De acuerdo con la información obtenida por medio de diferentes actores sociales y la revisión documental, se identificaron necesidades y percepciones de la población con respecto al cantón y a la UTGV. Igualmente, se evidenciaron debilidades y

desafíos que enfrenta la UTGV para desarrollar adecuadamente sus funciones. Por tanto, se plantearon acciones estratégicas para fortalecer de manera interna la planificación de la UTGV en este tema, como una forma de brindar alternativas a los principales desafíos en materia de participación encontrados a lo largo de este Trabajo Final de Graduación.

**CAPÍTULO I:**  
**EL PROBLEMA Y SU IMPORTANCIA**

## 1.1. TEMA

### **“Planificación de la participación ciudadana en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana, a partir del modelo de gestión planteado para la Municipalidad de Goicoechea, período 2019-2022”**

La movilidad es un factor constitutivo de diversos aspectos de la calidad de vida de las personas, por ejemplo, permite el acceso al esparcimiento, al descanso, al entretenimiento y la cultura. Se trata de la movilidad en tanto medio para el contacto con familiares y amigos, pero también para la construcción de redes de apoyo, así como, a nivel colectivo sobre los niveles de participación e interacción social. (Martínez, Maldonado & Schönsteiner, 2022, p. 12).

Los sistemas de movilidad urbana constituyen un sector de actividad económica en sí mismo, cuyos beneficiarios deben gozar de condiciones decentes, no solamente para asegurar su bienestar, sino para el cumplimiento de sus derechos personales y laborales con igualdad de género.

En Costa Rica, el sistema de movilidad urbana es el soporte fundamental del transporte público y privado de pasajeros y carga, además, se considera que es la pieza de mayor peso del sistema de transportes. La actualización de mayor relevancia estratégica en su gestión es la concentración de esfuerzos en las tareas de reposición y conservación para garantizar la conectividad de los centros de actividad del país. (MOPT, 2010, p.16).

Además de lo diverso del conjunto de población que utiliza los sistemas de transporte, son numerosos los actores que inciden en el proceso de movilidad

urbana. Destacan no sólo las entidades públicas, sino también las empresas privadas o con participación del Estado. (Martínez, Maldonado & Schönsteiner, 2022, p. 12).

La gestión vial o gestión del espacio público de la movilidad humana,

Constituye un elemento de valor estratégico para los gobiernos locales, no sólo porque esta red agrupa un conjunto de activos de gran relevancia en los presupuestos municipales, sino, por el efecto directo que tiene en la calidad de vida de las personas, el ambiente y en el desarrollo económico y social del cantón. (MOPT, 2017).

Así mismo, a partir de la Ley No. 9329 Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal corresponde a los gobiernos locales planear, programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación, de conformidad con el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) de cada cantón. (MOPT, 2017).

Además, Martínez, Maldonado & Schönsteiner mencionan que, “un sistema de movilidad urbano ineficaz y excluyente (por ejemplo, inseguro, peligroso, caro, ineficiente, impuntual, contaminante, sucio, dañino para la salud) generan una merma en el bienestar cotidiano de las personas que lo utilizan” (Martínez, Maldonado & Schönsteiner, 2022, p. 12).

Por lo tanto, el tema de investigación busca reflejar una movilidad humana más integral, donde se represente a través de la participación de los sujetos sociales

espacios de convivencia y esparcimiento de la ciudadanía, mediante la apropiación de esos espacios públicos y no solo se perciba como espacios públicos para el libre tránsito.

## **1.2. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA**

Para el abordaje del tema de interés se presentan los antecedentes del problema en dos subtemas:

- A. Antecedentes de investigación: autores que abordan o estudian el tema en relación con la planificación y la participación ciudadana en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.
- B. Antecedentes normativos, jurídicos y políticos: se desarrollan temas sobre la planificación sectorial, planificación local, marco general de la planificación, y aspectos jurídicos.
- C. Antecedentes fácticos contextuales: datos relevantes e históricos del cantón de Goicoechea.

### **1.2.1. Antecedentes de investigación**

En materia de movilidad y participación, se presentan algunos de los antecedentes que dieron lugar al presente trabajo de investigación, como lo es el “Modelo de gestión de la participación comunal, basado en el enfoque de ejercicio de derechos humanos, en la gestión del espacio de movilidad humana”.

Este modelo surge como parte de un proyecto de investigación desarrollado en la Municipalidad de Goicoechea en San José Costa Rica, con el fin de contribuir al proceso de apropiación del espacio público desde la perspectiva de los derechos



humanos en dicho cantón siendo indispensable el cambio de paradigma de transformación desde la gestión vial a la gestión del espacio público de movilidad humana. (Mena & Rodríguez, 2018, p.05).

A continuación, se menciona un breve resumen sobre este modelo para dar mayor claridad a este trabajo.

#### **1.2.1.1. Modelo de gestión de la participación comunal, basado en el enfoque de ejercicio de derechos humanos, en la gestión del espacio de movilidad humana**

El modelo de gestión de la participación comunal, basado en el enfoque de ejercicio de derechos humanos, en la gestión del espacio de movilidad humana, abarca cuatro etapas, según Mena & Rodríguez (2018) las cuales son:

- A. Etapa 1. Recolección, sistematización y análisis de datos.
- B. Etapa 2. Diagnóstico participativo y resumen de necesidades comunales para la gestión del espacio público de movilidad humana.
- C. Etapa 3. Elaboración y aprobación del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal.
- D. Etapa 4. Ejecución del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal, primer año.

Asimismo, se incorpora el estudio de Martínez, Maldonado & Schönsteiner (2022) sobre la “Inclusión y Movilidad Urbana con un enfoque de Derechos Humanos e Igualdad de Género” en el marco de análisis e identificación de instrumentos de

política para el desarrollo de sistemas sostenibles de movilidad urbana en América Latina.

Este estudio aborda las implicancias generales de la adopción e implementación de un enfoque de derechos humanos y de género en los sistemas de movilidad urbana, identificando derechos humanos específicos vinculados a dichos sistemas, así como grupos de población con mayores riesgos de sufrir ciertas violaciones de derechos, y ámbitos e instrumentos de política para evitarlas o mitigarlas. (Martínez, Maldonado & Schonsteiner, 2022, p.07).

Además, en relación con los espacios públicos de movilidad humana existe la Guía de Diseño y Evaluación de Ciclovías y Movilidad Activa, ese documento, “se encuentra dirigido a profesionales que estén involucrados en temas de seguridad vial, movilidad activa, desarrollo sostenible, entre otros. Incluye aspectos de la planificación, diseño y evaluación de ciclovías”. (Acuña, 2016, p.05).

Tomando en cuenta que, según Acuña (2016), “no se trata únicamente de construir la ciclovía. Se debe dar seguimiento con el fin de verificar el uso efectivo de los fondos utilizados” (p.27). Finalmente, según Acuña (2016), “las facilidades para los ciclistas se resumen en el conjunto de elementos y dispositivos destinados a facilitar el tránsito para la circulación de bicicletas proporcionando un viaje seguro y eficiente, lo cual se logra aislando, en la mayoría de los casos, a los ciclistas de los vehículos motorizados” (p.42).

Es importante considerar también, el estudio para “La Nueva Gerencia Pública”, el cual, tiene el enfoque de la nueva gestión pública y gobernanza de las instituciones, la cual, surge como respuesta al problema genérico sobre el papel del Estado que

se vivió en la década de los años noventa, al haber falta de legitimidad o validez institucional provocando que la prestación de los servicios públicos fuera ineficaces e ineficientes. (Romero, 2012).

Se toma en cuenta esta forma de gobierno, ya que, esta considera la participación e interacción de los actores y sujetos sociales externos para lograr legitimidad en la ejecución de los fondos públicos. Este enfoque de la nueva gestión pública y gobernanza:

Persigue la creación de una administración eficiente y eficaz, es decir, una administración que satisfaga las necesidades reales de los ciudadanos al menor coste posible, favoreciendo para ello la introducción de mecanismos de competencia que permitan la elección de los usuarios y, a su vez, promuevan el desarrollo de servicios de mayor calidad. (Gómez C, 2013, p. 180).

El enfoque de la nueva gestión pública radica en el óptimo desempeño del sector público, en resultados eficientes, eficaces y de calidad en el servicio público; en el reemplazo de las estructuras; en mayor flexibilidad para la explotación de las alternativas de regulación y previsión pública. (Gómez C, 2013. pp. 180-181).

Por lo que, considerar y profundizar estos estudios va a sustentar el desarrollo de la investigación, aportando información, conocimiento y experiencias para abordar el objeto de estudio.

### **1.2.2. Antecedentes normativos, jurídicos y políticos**

En el ámbito de la movilidad y la participación, se examinan los antecedentes normativos y políticos más relevantes que proporcionan información precisa sobre el tema de interés, incluyendo la planificación sectorial, la planificación a nivel local, el marco general de la planificación y los aspectos jurídicos.

En Costa Rica, se desarrolla el Plan Nacional de Transportes, en el cual, se establece la ruta a seguir por el país en materia de desarrollo de todo lo relacionado a la red vial tanto cantonal como nacional, en este momento se encuentra en vigencia el Plan Nacional de Transporte 2011-2035.

Dentro de la planificación sectorial en cuanto a las carreteras el Plan Nacional de Transportes “se ha centrado en analizar y diagnosticar la Red Vial Nacional y formular acciones y programas para su recuperación y transformación. Dicho plan también incluye la Red Vial Cantonal, pues, aunque esta desempeña un papel complementario, dicho papel es imprescindible” (MOPT & INECO, 2011, p.06).

Aunado al Plan Nacional de Transportes, también se encuentra el Plan Estratégico Sectorial 2019-2021: Infraestructura y Transporte, donde el MOPT, (2020) indica:

Es oportuno destacar que con la puesta en vigencia del presente Plan Estratégico Sectorial 2019-2024, y con ello la activación del Plan Nacional de Transportes, la Rectoría de Infraestructura y Transportes espera una marcada ejecución de proyectos que mejoren de manera sostenible la movilidad urbana, el índice de competitividad global del país, el avance integral del sistema vial, transporte público, puertos, aeropuertos y el

ferrocarril, con el propósito de ofrecer servicios más competitivos para los importadores y exportadores, con el consiguiente beneficio de afrontar menores costos de operación y de transporte para los usuarios de los diferentes modos de transporte. (MOPT, 2020, pp.10-11).

El Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible ProDUS-UCR (2020); citado en la actualización del Plan Regulador del cantón de Goicoechea en materia de participación y planificación local, menciona lo siguiente:

La participación es una herramienta para la toma de decisiones relacionadas con los múltiples temas que se abordan a lo largo del desarrollo de un Plan Regulador, entre ellos los de incidencia en el territorio, la movilidad, actividades productivas y la validación de los reglamentos, entre otros. Dada la amplitud de temas que se abordan en estos proyectos, es que yace la importancia de que las instituciones involucradas en el ordenamiento territorial lleven a cabo procesos en los que se fomente la participación activa, consciente y democrática. (ProDUS-UCR, 2020, p.2.6-1).

De acuerdo con ProDUS-UCR, “parte de la población aún no tiene claro lo que implica un Plan Regulador y el impacto que tiene a nivel cantonal y distrital. Por lo que surge la necesidad de que se abran espacios para la participación e involucramiento de la población en estos temas”. (ProDUS-UCR, 2020, p.2.6-32).

Como factor relevante inmerso en el marco general de la planificación, se encuentra la Ley de Planificación Nacional N°5525, misma que según el Sistema Costarricense de Información Jurídica (SCIJ) (2021), menciona, el Artículo 1º.- Se establece un Sistema Nacional de Planificación que tendrá los siguientes objetivos:

- A. Intensificar el crecimiento de la producción y de la productividad del país.
- B. Promover la mejor distribución del ingreso y de los servicios sociales que presta el Estado.
- C. Propiciar una participación cada vez mayor de los ciudadanos en la solución de los problemas económicos y sociales. (SCIJ, 2021, párr. 09).

En cuanto a los aspectos jurídicos de la red vial cantonal, las municipalidades deben establecerlos, según mandato legal los Planes Viales Quinquenales de Conservación y Desarrollo, en el cual se “brindan los requerimientos y actividades necesarias para conducir el proceso de planeamiento estratégico, formulación y seguimiento de la Gestión Vial Municipal”. (MOPT, 2017, p.06).

Las distintas formas de establecimiento de recursos para el financiamiento de los proyectos en la red vial cantonal, tiene como principal fuente la Ley N°8114. Esta ley se enfoca en el desarrollo de los proyectos de infraestructura, donde el estado se vuelve tradicionalmente el proveedor de los bienes y servicios como recursos públicos. En ella se expone la urgencia de mejorar el desempeño de la infraestructura vial y la poca disponibilidad de recursos públicos.

La Ley N°8114 del Impuesto a los combustibles Artículo 5, donde según SCIL, el Presidente de la República y el MOPT, en el inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, publicada en el Alcance N° 53 a La Gaceta N° 131 del 9 de julio del 2001, destinó un porcentaje del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, en beneficio de las municipalidades, para la atención de la red vial cantonal. (MOPT, 2021, párr. 02)

Por lo que, describe SCIL, el presidente de la República y el MOPT, señala que:

La Ley N°9329 modificó el artículo 5 de la Ley N° 8114 y sus reformas. Mediante dicha modificación, se establece una redistribución del impuesto único a los combustibles, de tal forma que se destina un 15% adicional a los gobiernos locales del país. Según dicha disposición, de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, un 22,25% se destinará a las municipalidades para la atención de la red vial cantonal, suma que les será girada de acuerdo con los siguientes parámetros: el cincuenta por ciento (50%), según la extensión de la red vial cantonal de cada cantón inventariada por los gobiernos locales y debidamente registrada en el MOPT; el treinta y cinco por ciento (35%), según el IDS elaborado por el Ministerio de Planificación y Política Económica y el quince por ciento (15%) restante, será distribuido en partes iguales a cada una de las municipalidades. (MOPT, 2021, párr. 05).

En tema de gobiernos locales se encuentra el Código Municipal N°7794, donde la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, decreta según el SCIJ, “artículo 5: Las municipalidades fomentarán la participación activa, consciente y democrática del pueblo en las decisiones del gobierno local. Las instituciones públicas estarán obligadas a colaborar para que estas decisiones se cumplan debidamente”. (SCIJ, 2021, párr.19).

Con exclusividad a la red vial cantonal de las municipalidades se encuentra la Ley N°9329. Ley de Transferencia de Competencias a la Municipalidad de la red vial cantonal, donde expone el MOPT (2017):

Tiene como finalidad transferir a los gobiernos locales la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal regulada en la Ley N°5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972, en cumplimiento del mandato establecido en el artículo 170 de la Constitución Política y las disposiciones contenidas en la Ley N°8801, Ley General de Transferencia de Competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades, de 28 de abril de 2010. (MOPT; 2017, párr.01).

Otro aspecto para considerar es la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad N°7600, en resumen, los objetivos de esta ley son los siguientes:

A- Servir como instrumento a las personas con discapacidad para que alcancen su máximo desarrollo, su plena participación social, así como el ejercicio de los derechos y deberes establecidos en nuestro sistema jurídico.

B- Garantizar la igualdad de oportunidades para la población costarricense en ámbitos como: salud, educación, trabajo, vida familiar, recreación, deportes, cultura y todos los demás ámbitos establecidos.

C- Eliminar cualquier tipo de discriminación hacia las personas con discapacidad.

D- Establecer las bases jurídicas y materiales que le permitan a la sociedad costarricense adoptar medidas necesarias para la equiparación de oportunidades, y la no discriminación de las personas con discapacidad. (SCIJ, 2021, p.02).



Dentro de esta ley se encuentra el Artículo 9: Gobiernos locales: “Los gobiernos locales apoyarán a las instituciones públicas y privadas, en el desarrollo, ejecución y evaluación de programas, proyectos y servicios que promuevan la igualdad de oportunidades y el desarrollo de las personas con discapacidad”. (SCIJ, 2021, p.04).

En el capítulo IV de la Ley N°7600, se refiere al acceso al espacio físico, donde se resalta que, “las construcciones nuevas, ampliaciones o remodelaciones de edificios, parques, aceras, jardines, plazas, vías, servicios sanitarios u otros espacios de propiedad pública, deberán efectuarse conforme a las especificaciones técnicas reglamentarias de los organismos públicos y privados encargados de la materia” (SCIJ, 2021, p.06).

Además, según SCIJ (2021), “Los pasos peatonales contarán con los requisitos técnicos necesarios como: rampas, pasamanos, señalizaciones visuales, auditivas y táctiles con el fin de garantizar que sean utilizados sin riesgo alguno por las personas con discapacidad.” (p.06).

Subsiguiente, se presenta el proyecto 21.318, Ley de Movilidad Peatonal que, según la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica:

Como objeto de la ley establece las bases del marco jurídico que regula las aceras y las vías peatonales, priorizando la movilidad de las personas de forma segura, ágil accesible e inclusiva, entre los fines de la ley, se señala garantizar el derecho fundamental a una movilidad inclusiva, atribuir al Estado y a las municipalidades la construcción y mantenimiento de aceras. (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2020, p.02).

Además, “la ley tiene por objeto fomentar relaciones de cooperación y coordinación entre las administraciones públicas con potestades y atribuciones sobre los espacios destinados a la movilidad” (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2020, p.03). En relación con los gobiernos locales, este proyecto tiene como fin:

- A. Trasladar a las corporaciones municipales, con carácter exclusivo, la gestión de las aceras en la red vial cantonal; lo que incluye la construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación de este espacio.
- B. Trasladar el mantenimiento de las aceras posterior a su construcción, en la red vial nacional a las corporaciones municipales.
- C. Establecer las normas legales que permitan a los entes municipales la planificación, administración, mantenimiento, financiamiento de las aceras.
- D. Introducir los planes cantonales de movilidad sostenible como un instrumento de planificación de acatamiento obligatorio para el sector municipal.  
(Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2020, p.05).

Este proyecto tiene como finalidad la mejora del sistema de transporte, promoviendo para ello la promulgación de nuevas normas jurídicas, como la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística. (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2020, p.03).

Además de las leyes citadas, es importante mencionar la Ley N°8488 sobre las Políticas Nacionales de Equidad de Género (PIEGAL), esta ley se desarrolla desde los siguientes enfoques:

### **Enfoque de derechos humanos**

El enfoque de derechos busca cortar con anteriores prácticas del desarrollo centradas en la identificación y satisfacción de las necesidades básicas de la población beneficiaria, y reemplazarlas por prácticas basadas en el reconocimiento de que toda persona es titular de unos derechos inherentes. El objetivo ya no es la satisfacción de necesidades, sino la realización de derechos. Esta distinción es clave. Los derechos implican obligaciones. Las necesidades no. (Morales, Rojas & Hernández, 2013, p.22).

### **Enfoque de género**

Busca evidenciar, reconocer y diferenciar las características sociales (género) de las características biológicas (sexo), profundizar en las relaciones entre mujeres y hombres (relaciones de género), así como en las diferencias y disparidades en el acceso y control sobre recursos, decisiones, oportunidades, retribuciones, expectativas; por lo tanto, busca reconocer las relaciones de poder e inequidades en las que se traducen estas diferencias. A partir de ese análisis se deben implementar acciones de cambio y mejora para evitar que las diferencias se conviertan en discriminación. (Morales et al, 2013, p. 23).

Asimismo, Morales et al, indican que la transversalidad de género implica, por lo tanto, la reorganización, mejora, desarrollo y evaluación de los procesos de decisión, en todas las áreas políticas y de trabajo de una organización, con el objetivo de incorporar la perspectiva de las relaciones entre los géneros en los procesos de decisión. (Morales et al, 2013, p.11).

La importancia de este reglamento normativo y la legislación nacional radica principalmente en que están contenidos los elementos que dan sustento a este proyecto y brinda insumos para el análisis de la situación en materia de movilidad humana en el cantón de Goicoechea y la planificación de la participación de los sujetos sociales en este contexto.

### **1.2.3. Antecedentes fáctico contextual**

Goicoechea nace en 1828. La Municipalidad de San José decide dividir los caseríos del Murciélago, para ello, les solicita a las personas que los administraban que pusieran un nombre a su criterio. Así, el Cabo Primero Francisco Montero lo bautizó San Francisco (al distrito llamado hoy San Francisco), el juez Gabriel Solís llamó a su caserío San Gabriel (hoy parte del distrito de Calle Blancos), y el juez José María Méndez lo denominó San José (hoy distrito de Guadalupe). (Municipalidad de Goicochea, 2016, párr. 01).

Para el año 1851, pasa de nombrarse San José a adquirir el nombre de Guadalupe, en el año 1867, se vuelve a dividir el territorio de la república para efectos municipales, la mayor parte del barrio de Los Santos formó el distrito noveno del cantón de San José con el nombre de Guadalupe. (Municipalidad de Goicochea, 2016, párr. 01).

En este contexto:

Para 1890, debido al crecimiento demográfico y económico que el distrito había alcanzado, un grupo de habitantes del lugar pertenecientes al club político “El Bienestar”, consideraron que el sitio contaba con las condiciones necesarias para ser declarado cantón y tener su propia Municipalidad. Por ello, elevaron la solicitud respectiva ante el Congreso de la República el 28 de julio de 1890. (Municipalidad de Goicoechea, 2016, párr. 02).

Una vez que se contemplan estas consideraciones, la Municipalidad de Goicoechea, promulga lo siguiente:

**Artículo 1°:** Elévese el distrito en referencia a la categoría de cantón con el nombre de Goicoechea y tendrá por límites los que hasta esta fecha lo ha dividido de los demás distritos de esta ciudad. Será cabecera del nuevo cantón su población principal, la cual tendrá desde hoy en adelante el título de villa, conservando el nombre de Guadalupe que siempre ha tenido.

**Artículo 2°:** El cantón expresado se compondrá de las siguientes poblaciones: primero, el centro; segundo el barrio de San Francisco; tercero, las poblaciones de Calle de Blancos y San Gabriel; cuarto el barrio de Mata de Plátano; quinto Ipís y Purral; y sexto, las aldeas de Charco y Rancho Redondo.” (Municipalidad de Goicoechea, 2016, párrs. 05-06)

Goicoechea es el cantón número 8 de la Provincia de San José, compuesto por 7 distritos: Guadalupe, San Francisco, Calle Blancos, Mata de Plátano, Ipís, Rancho Redondo y Purral.

A continuación, según el Instituto Nacional de Estadística y Censo (2011) se muestra la composición poblacional del cantón de Goicoechea, distribuida de acuerdo a cada distrito.

**Cuadro 1.** Distribución poblacional cantón de Goicoechea.

Cantón y distrito	Población			
	Total	Hombres	Mujeres	Personas con discapacidad
Goicoechea	<b>114 736</b>	<b>54 097</b>	<b>60 639</b>	<b>13 440</b>
Guadalupe	21 013	9 755	11 258	
San Francisco	2 480	1 122	1 358	
Calle Blancos	18 186	8 536	9650	
Mata de Plátano	17 370	8 355	9015	
Ipís	26 454	12 542	13 912	
Rancho Redondo	2 537	1 240	1 297	
Purrál	26 696	12 547	14 149	

**Fuente:** INEC, 2011.

El cantón de Goicoechea se compone en su mayoría por mujeres, representado por un 52,85% y un 11,71% de población con discapacidad. Ello permite identificar poblaciones particulares, población dividida por género y población por distritos, para analizar la participación ciudadana dentro del cantón, según sus

características, además de tener una percepción de la cantidad de población que posee el cantón.

#### **1.2.2.1. Consideraciones sobre la Red Vial Cantonal (RVC)**

La red vial del cantón de Goicoechea está conformada por un total de 217,3 km de vías, de las cuales 181,1 km corresponden a las vías cantonales administradas por parte de la Municipalidad y 36,76 km de vías nacionales administradas por el MOPT. (ProDUS-UCR, 2020, p.107).

“Este cantón cuenta con importantes rutas a nivel país como lo es la ruta 39 Circunvalación y la ruta 32 San José-Limón, al ser esta la principal ruta para movimiento de carga en el territorio nacional” (ProDUS-UCR, 2020, p.107).

Es importante mencionar que, “la red vial nacional se encuentra bajo la jurisdicción del MOPT, por lo que en términos legales la intervención que la municipalidad puede realizar en ella es poca o nula” (ProDUS-UCR, 2020, p.108).

En términos de la red cantonal, las municipalidades como entes estatales deben procurar un ambiente sano y responsable dentro de sus departamentos, por ejemplo, la UTGV debe promover; movilidad humana responsable, participativa e inclusiva, un espacio sano y equilibrado tanto en infraestructura como zonas verdes libre de concreto. (Mena & Rodríguez, 2018, p. 119).

El cantón de Goicoechea presenta movilidad urbana y rural, pero en sus siete distritos predomina la movilidad urbana, según su condición, cada distrito presenta necesidades de movilidad que varían con otros distritos. Además, el estado que

trasciende la superficie de red vial de cada distrito es uno de los factores que involucra la movilidad humana dentro de su parámetro.

Por tanto, es importante analizar cómo influye la participación de los sujetos sociales dentro de la gestión de la movilidad humana, donde según Mena & Rodríguez, en cuanto a la participación el artículo 21 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos indica que: “Toda persona tiene derecho a participar en el gobierno de su país directamente o por medio de representantes libremente escogidos”. (Mena & Rodríguez, 2018, p. 115).

De esta manera, Mena & Rodríguez (2018), quien cita al Programa Estado de la Nación menciona:

La Constitución Política y la legislación, como complemento de la democracia representativa, mecanismos de la democracia directa y semidirecta en los ámbitos nacional y local. La ciudadanía participa activamente en consultas populares que promueven espacios plurales de deliberación pública, cuyos resultados reflejan la voluntad de las mayorías. (Mena & Rodríguez, 2018, p. 116).

De ahí la importancia de planificar la participación ciudadana en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana, los cuales generan mayor comunicación, beneficios y progresos para las personas involucradas. Por ello, la importancia de que existan estos espacios participativos para que los ciudadanos puedan sentirse inmersos en procesos de fortalecimiento ante las necesidades que se les presentan y poder contribuir a un mejor desarrollo de la movilidad humana.



En este contexto, Mena & Rodríguez, quienes citan a la CEPAL (2017), aducen que:

La participación de la ciudadanía en las decisiones públicas es vista como complemento importante para que la población se vea representada en el gobierno, ganando este último sostenibilidad y legitimidad democrática. Así, la sociedad en su conjunto gana por parte doble; la ciudadanía logra mayor representación de sus intereses en el gobierno, y el gobierno conserva niveles elevados de legitimidad democrática para gobernar. (Mena & Rodríguez, 2018, p. 116).

### **1.3. JUSTIFICACIÓN**

El desarrollo de las actividades de los sujetos sociales se lleva a cabo en espacios públicos de movilidad humana, entendiendo estos como espacios que permiten el libre tránsito peatonal y vehicular para la recreación, el transporte y demás necesidades.

La gestión de los espacios públicos de movilidad humana es un tema multidisciplinario que involucra a una variedad de organizaciones e instituciones a nivel gubernamental, no gubernamental y privado. En Costa Rica, específicamente, está a cargo de las UTGV, las cuales intervienen en su condición y mantenimiento.

Las UTGV según establece el marco normativo nacional, deben promover el desarrollo local participativo e inclusivo a través de un enfoque centrado en la

comunidad y en el fortalecimiento de la capacidad de las personas para tomar decisiones y participar activamente en el desarrollo de sus propios entornos.

Cuando se hace referencia a la inclusión para el desarrollo, se debe asegurar que todas las personas tengan acceso a las oportunidades y recursos necesarios para mejorar su calidad de vida. Este último punto es el fundamento del presente proyecto de graduación, el cual va dirigido al estudio de la planificación de la participación ciudadana en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.

En este caso, la planificación se entiende como el proceso que debe seguir la UTGV del cantón de Goicoechea para establecer objetivos y desarrollar estrategias para alcanzar la mejora continua, a través de la incorporación de la participación de los sujetos sociales y sus necesidades distritales y comunales.

La relevancia de este proyecto de graduación radica en la importancia que tiene para la UTGV de Goicoechea, establecer una planificación de los procesos participativos con base en la perspectiva de los sujetos sociales (ADIs, ADE, Unión Cantonal).

De esta manera, el aporte de este proyecto aspira al planteamiento de acciones estratégicas que faciliten la planificación de la participación ciudadana en la gestión del espacio público de movilidad humana planteado para la Municipalidad de Goicoechea, y que permita el mejoramiento de la participación, de la comunicación, convocatorias, entre otros aspectos que puedan identificarse, lo cual conlleva el acercamiento directo a las necesidades cantonales para gestionar estos espacios públicos.

Desde la promoción social, el aporte a este proyecto de graduación consiste en plantear a la UTGV acciones estratégicas para la incidencia de la participación comunal en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana, tomando en cuenta cada una de las observaciones y recomendaciones obtenidas como resultado del proceso investigativo.

#### **1.4. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

Como fundamento inicial, el “Modelo de gestión de la participación comunal, basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos, en la gestión del espacio de movilidad humana”, fue creado con el propósito de ayudar a que la población del cantón de Goicoechea se apropie sobre espacios públicos desde la perspectiva de derechos humanos; el cual abarca diversas etapas para su ejecución como lo es: análisis de datos, diagnósticos, elaboración de planes y su ejecución como se especificó anteriormente. (Mena & Rodríguez, 2016).

Por esta razón, en tema de gestión del espacio de movilidad humana planteado por Mena & Rodríguez se menciona:

La falta de coordinación institucional y de participación ciudadana provoca que la municipalidad discrepe de las necesidades reales del cantón. Por tanto, si no requieren de la participación de varios e inclusive de la toma de acuerdos respecto a la mejor forma de enfrentar la institucionalización costarricense desconocen de mecanismos oficiales para hacer efectiva esa

coordinación y participación de los sujetos sociales. (Mena & Rodríguez, 2016, p. 21).

Considerando el ejercicio de derechos humanos en la gestión de los espacios de movilidad, el proyecto de investigación permite incluir a las y los sujetos sociales claves en la gestión de los espacios de movilidad humana donde la UTGV cuente con mejores condiciones para la comunicación directa y cercana con la población.

En este sentido, surge la siguiente interrogante:

¿De qué manera se podría realizar la incorporación de la planificación en la participación de los sujetos sociales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana, a través del modelo planteado para la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea?

El aporte que se obtenga, a partir de la participación activa de los sujetos sociales, puede contribuir al gobierno local a transformar su accionar de forma integral respecto a sus perspectivas, de este modo, gestionar los espacios públicos de movilidad humana de forma eficaz y efectiva para el bienestar común.

Donde resulta pertinente dar respuesta a las subsiguientes preguntas:

- A. ¿Cuáles son las características del modelo de gestión de los espacios públicos de movilidad humana planteado para la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea?
- B. ¿Cómo perciben los sujetos sociales los procesos participativos que promueve la UTGV de Goicoechea con relación al eje de movilidad humana en los espacios públicos?

## **1.5. OBJETO DE ESTUDIO**

El objeto de estudio de esta investigación corresponde a los procesos participativos para implementar el modelo para la gestión de movilidad humana en los espacios públicos desde el eje de la participación en el cantón, el cual se desarrolla específicamente en la Unidad Técnica de Gestión Vial de la Municipalidad de Goicoechea, durante el período 2019-2022.

## **1.6. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.6.1. Objetivo General**

Investigar la incorporación de la planificación en los procesos de participación ciudadana en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana por parte de los sujetos sociales, mediante el modelo planteado para la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea, para la elaboración de acciones que contribuyan al mejoramiento de la gestión social durante el período 2019-2022.

### **1.6.2. Objetivos Específicos**

- Analizar la participación de los distintos sujetos sociales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.
- Caracterizar el modelo de gestión de los espacios públicos de movilidad humana planteado para la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea.
- Determinar los mecanismos para la incorporación de la planificación en la participación de los sujetos sociales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana en el cantón de Goicoechea.

- Establecer acciones estratégicas para la planificación en la incidencia de la participación comunal en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana para el período 2022-2026 en el cantón de Goicoechea.

## **1.7. MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL**

A continuación, se describe el marco normativo e institucional, según la Municipalidad de Goicoechea (2016), este gobierno local define sus acciones plasmadas en la misión, visión y valores.

De esta manera, el siguiente cuadro da a conocer interna y externamente el propósito institucional en que trabaja la Municipalidad y bajo qué misión y visión se enfocan, así como los valores que los identifican.

**Cuadro 2.** Misión, visión y valores de la Municipalidad de Goicoechea.

Misión	Visión	Valores
<p>La misión institucional de la Municipalidad es la prestación de servicios para la comunidad de forma eficaz, con la finalidad de mejorar y procurar una adecuada salud, desarrollo físico, cultural y mental de los habitantes del cantón, actividad que se complementa con el control del desarrollo urbanístico en el área de su jurisdicción. Para financiar estas labores realiza el correspondiente cobro de impuestos y tasas.</p>	<p>Dotar de un medio ambiente sano y limpio que permita a través de una adecuada prestación de servicios al desarrollo físico y mental de los habitantes del cantón, en un marco de desarrollo urbano regulado en forma racional con los recursos económicos debidos al pago puntual de los impuestos.</p>	<p>Compromiso. Ética. Respeto. Responsabilidad. Humanismo.</p>

**Fuente:** Elaboración propia con datos de la Municipalidad de Goicoechea, 2016.

Respecto a procesos institucionales, según la Municipalidad de Goicoechea (2016), algunas funciones de este gobierno local son las siguientes:

- A. Dictar los reglamentos autónomos de organización y de servicio, así como, cualquier otra disposición que autorice el ordenamiento jurídico.
- B. Acordar sus presupuestos y ejecutarlos.
- C. Administrar y prestar los servicios públicos municipales.
- D. Aprobar las tasas, los precios y las contribuciones municipales, y proponer los proyectos de tarifas de impuestos municipales.

- E. Percibir y administrar, en su carácter de administración tributaria, los tributos y demás ingresos municipales.
- F. Concertar con personas o entidades nacionales o extranjeras, pactos, convenios o contratos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
- G. Convocar al municipio a consultas populares para los fines establecidos en esta ley y su reglamento.

En el artículo N°5 del Código Municipal se indica: “Las municipalidades fomentarán la participación consciente y democrática del pueblo en las decisiones del gobierno local. Las instituciones públicas estarán obligadas a colaborar para que estas decisiones se cumplan debidamente”.

Dentro del marco referido a la Municipalidad de Goicochea se desprenden políticas, reglamentos, leyes, decretos para llevar a cabo el adecuado funcionamiento y contribuir en el desarrollo de esta.

Algunas de estas son:

- A. Reglamento de participación ciudadana.
- B. La incorporación obligatoria del componente de seguridad vial en todas las labores de planificación y construcción de obras viales y su eventual conservación, mejoramiento y rehabilitación.
- C. Reglamento a la primera ley especial para la transferencia de competencias:
- D. Atención plena y exclusiva de la red vial cantonal.
- E. Ley de Planificación Urbana.



- F. Ley para promover la participación en las juntas administrativas y juntas de educación.
- G. Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad.  
(Municipalidad de Goicoechea, 2016).

Así como también, este gobierno local cuenta con los siguientes planes:

- A. Plan Quinquenal de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal, 2020-2021-2026.
- B. Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos.
- C. Plan Regulador Goicoechea.
- D. Viabilidad Ambiental Plan Regulador.
- E. Política Cantonal de Accesibilidad.
- F. Plan Local de Convivencia y Seguridad Ciudadana Goicoechea.  
(Municipalidad de Goicoechea, 2016).

De esta manera, es importante considerar estos aspectos para propiciar la incorporación de la planificación en la participación de los sujetos sociales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana en el cantón a través del cumplimiento de la misión, la visión y los valores del gobierno local, mediante el reglamento, las leyes y planes establecidos, que están enfocados a brindar servicios a la comunidad bajo estándares de calidad.

# **CAPÍTULO II:**

## **EL MARCO CONCEPTUAL**

A continuación, se presenta el marco conceptual, el cual, se considera como un corpus de conceptos de diferentes niveles de abstracción articulados entre sí. La funcionalidad de este es brindar y orientar la forma de aprender la realidad, así como también, incluye supuestos de carácter general acerca del funcionamiento de la sociedad y la teoría sustantiva o conceptos específicos sobre el tema. (Dalle, Boniolo, Sautu, & Elbert, 2005).

Este comprende tres categorías, las cuales, a su vez, se dividen en subcategorías comprendidas como los elementos y conceptos clave necesarios para desarrollar la investigación.

## **2.1. LA PARTICIPACIÓN DE LOS DISTINTOS SUJETOS SOCIALES EN LA GESTIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE MOVILIDAD HUMANA.**

### **2.1.1. Movilidad humana**

La movilidad humana podemos entenderla como una posibilidad o como una efectividad. Movilidad en el primer sentido es la posibilidad de moverse, de realizar un desplazamiento ubicativo. En el segundo sentido es el hecho de efectuar tal desplazamiento. (Peña & Ausín, 2015, p. 01).

### **2.1.2. Sujetos sociales**

Se refiere a quienes conforman las comunidades, se caracteriza por ejercer su derecho de participación y proyectar su voz en la toma de decisiones político-administrativo que desarrollan en los distintos espacios municipales. (Mena & Rodríguez, 2018, pp. 40-41).

Así como lo menciona Max-Neef (1993) “estimular la constitución de sujetos sociales capaces de sostener un desarrollo autónomo, auto sustentado y armónico en sus diversos ámbitos. Esto no significa, claro está, que el desarrollo sólo se limite a privilegiar espacios micro sociales" (p. 61; n.s.), (p.91), pero sí que la participación de los sujetos sociales es crucial para el desarrollo y crecimiento de un ente.

### **2.1.3. Participación**

Tiene como propósito facilitar la adhesión consciente de la ciudadanía a los objetivos que plantea la transformación que se impulsa, constituyendo un escenario en el que se invita a apropiarse de los desafíos en dicha transformación. (Fleeman, I & Blutman, G, 2017, p. 425)

Por su parte, Mena & Rodríguez, expresan que el concepto de participación; hace referencia a un proceso en el cual los sujetos sociales forman parte de la planificación, ejecución y seguimiento, tanto en la formulación como en la ejecución y en la evaluación de los proyectos; sin embargo, más allá del proceso es un derecho que pueden y deben ejercer. (Mena & Rodríguez, 2018, p.115)

### **2.1.4. Participación Ciudadana**

Hace referencia al medio por el cual la ciudadanía se hace presente en la toma de decisiones de los asuntos públicos. (Castro, 2016, p.16).

Para que efectivamente se pueda participar, se necesita de dos condiciones: primero un sistema democrático que tenga reglas, espacios y mecanismos para participar, y segundo, la voluntad de cada persona para participar, para formar parte de una actividad o de un proceso de manera activa, y para que

junto con otras personas se organice, a fin de alcanzar un objetivo (Castro, 2016, p.16).

### **2.1.5. Espacios de participación**

La participación de los sujetos sociales está inmersa en distintos espacios sociales, ya sean territoriales o institucionales donde se sitúe abundante o poca población. Por lo cual, juegan un papel crucial en el desarrollo y emprendimiento desde abarcar espacios macro o micro, en este sentido un espacio territorial de participación de sujetos sociales sería comunidad, que, de acuerdo con Carvajal, se plantea como:

Pequeño grupo de personas que viven juntas con algún propósito común; también se puede hablar de comunidad aludiendo a un barrio, pueblo, aldea, o municipio. En otras ocasiones se aplica a un área más amplia: comarca, provincia, región, nación, continente, hasta llegar al conjunto de la humanidad. (Carvajal, 2011, p. 10).

### **2.1.6. Acciones**

Se refiere al esfuerzo de la población, como sacrificio de acción, y lo que enfatiza no es el protagonismo que puedan tener las personas en este proceso, sino las conductas y acciones que pueden crear para atender las necesidades. (Páez, 2006, p. 616).

Aunado a ello, Páez (2006), también menciona que “la idea predominante es que la gente debe participar en los programas que ofrece el gobierno, sumarse a ellos y llevarlos a cabo con su esfuerzo directo” (Páez, 2006, p. 616).

### **2.1.7. Mecanismos para incentivar la participación**

Existen tres niveles de participación, que implican un grado de compromiso diferente variando de una más restrictiva a una más amplia, según (Barrientos 2005, pp. 02-03) son:

#### **Información**

Debe ser la necesaria en cantidad y calidad; quien participa debe estar en condiciones de evaluar la información que maneja. Si todas las personas tienen la misma información al mismo tiempo, se evitan conflictos.

#### **Opinión**

Corresponde a un nivel más complejo y supone un nivel de participación más amplio que la informativa. El objetivo de la opinión podrá ser la modificación de decisiones o de acciones.

#### **Toma de decisiones**

Presupone, además de la adecuada y oportuna información, el reconocimiento de acuerdos, de diferencias y de mecanismos adecuados de discusión y de toma de decisiones. Si se toman decisiones sin que todos den su opinión (ya sea por falta de consulta o de interés de alguno/s de los participantes). Esto genera problemas, ya que, cuando se toma la decisión, los que no han participado en ella tienden a resistirse y a criticarla.

### **2.1.8. Perspectivas teóricas de planificación**

Las perspectivas teóricas de planificación van orientadas al ámbito social, el cual resulta de interés, puesto que, se trabajará con base en el modelo planteado por la

UTGV para la incorporación de la planificación en los procesos de participación ciudadana en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.

#### **2.1.8.1. Planificación estratégica participativa en la administración pública;**

Una herramienta que permite la toma de decisiones sobre la base de dos lógicas centrales: la metodológica y la participativa. La primera; destinada a identificar y luego cerrar la brecha entre una situación deseada y la situación existente, a través de la formulación de políticas públicas. La segunda, a generar el involucramiento y compromiso de los actores sociales a través de la generación de visiones compartidas de futuro en la creencia que, sin la participación de dichos actores. (Flecman & Blutman, 2017, p. 420).

Se enfoca, de manera directa, en la necesidad de analizar la realidad del tema en estudio, por medio los sujetos sociales al contribuir al aprendizaje y fortalecimiento de capacidades, así como también, hace posible la participación activa de los liderazgos que existen dentro de las comunidades del cantón. (Subsecretaría de Desarrollo Territorial y Descentralización (SSDT), 2011, p.15).

#### **2.1.8.2. Planificación normativa en la administración pública;**

De acuerdo con Flecman & Blutman: “La metodología destinada a promover el diálogo, la visión del otro y la generación de una visión compartida de futuro, factible de ser puesta en marcha en contextos de incertidumbre e intereses heterogéneos” (Flecman & Blutman, 2017, p. 420).

Al encargarse de controlar los resultados donde los planes, estrategias o programas pueden ser ajustados y replantearse en el caso de percibir errores, omisión de

resultados, entre otros. (Egbert J. Sánchez, 2010, p.6). Determinando así, una relación de perspectiva teórica inmersa a la investigación, ya que, uno de los objetivos es realizar unas acciones estratégicas de planificación para la incidencia de la participación comunal de los espacios públicos de movilidad humana.

### **2.1.9. Tipos de planificación**

Por otro lado, la conceptualización de los tipos de planificación a trabajar, son los siguientes:

#### **2.1.9.1. Planificación territorial en la administración pública;**

Para Sandoval:

Una construcción colectiva a nivel local, que tiene como objetivo movilizar los recursos del territorio en torno de un proyecto común e incluir al conjunto de la población, además, se asocia a materias tales como: la relación urbano-rural; la planificación de cuencas hidrográficas; la planificación de la gestión de riesgos, y aspectos físicos de la planificación, como la infraestructura y localización de las actividades, zonificaciones. (Sandoval, 2014, p. 20).

#### **2.1.9.2. Planificación local**

Se considera un proceso social y político a ser desarrollado por los diferentes actores de una comunidad, es decir por los sujetos sociales, el cual, permite procesos de innovación y mejora dentro de una comunidad. (González, s.f, p. 8).

#### **2.1.9.3. Planificación urbana**

Es un proceso de descripción, análisis y evaluación de las condiciones de funcionamiento de las ciudades para poder generar propuestas de diseño y formular



proyectos que permitan regular la dinámica urbana y ambiental de toda la ciudad. (Ornés, 2009, p. 202).

#### **2.1.9.4. Planificación de acción**

Es la que guía el trabajo diariamente, es una herramienta diseñada para realizar una planificación detallada y útil, una adecuada planificación de acción dentro de un marco estratégico claro colabora a que el impacto en la organización sea importante. (CIVICUS: Alianza Mundial para la Participación Ciudadana, 2001, p.2).

Estos procesos de planificación promueven un mayor acercamiento a la realidad en estudio, al permitir conocer con detalle cada aspecto territorial, local y urbano y así por medio de la planificación poder accionar y crear procesos metodológicos en beneficio de ambas partes.

## **2.2. EL MODELO DE GESTIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE MOVILIDAD HUMANA PLANTEADO POR LA UTGV DE LA MUNICIPALIDAD DE GOICOECHEA.**

El modelo de gestión de participación comunal, basado en el enfoque de derechos humanos, en la gestión del espacio público de movilidad humana para la Municipalidad de Goicoechea presentado en el documento; Derechos Humanos y Sujetos Sociales: Una experiencia participativa de la Gestión Vial en el Cantón de Goicoechea, realizado por Mena & Rodríguez aduce que este, involucra la mejora de los espacios viales ligado a lo técnico ingenieril y el componente social.

En este modelo el componente técnico se enriquece del componente social, esto debido a que, lo ingenieril responde a las necesidades de movilidad en el espacio público los sujetos sociales. (Mena & Rodríguez, 2018, p.239)

Además, este modelo involucra tres componentes básicos los cuales se enmarcan en complementar el Plan de Conservación Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal de la Municipalidad en estudio, estos componentes son:

- Marco Normativo.
- Criterio técnico.
- Necesidades de los sujetos sociales.

Este proceso se dirige a través de cuatro etapas, las cuales se mencionan a continuación:

### **2.2.1. Etapa 1. Recolección, sistematización y análisis de datos**

Esta primera etapa, permite a los encargados conocer el estado de situación de la red vial cantonal en referencia a: inventario físico, tránsito promedio diario, inventario de puentes, inventario de señalización vial, índice de viabilidad técnico social. De esta manera, poder accionar y priorizar en relación con las necesidades que posee el cantón.

### **2.2.2. Etapa 2. Diagnóstico participativo y resumen de necesidades comunales para la gestión del espacio público de movilidad humana**

Los principales aportes sobre las necesidades comunales y del proceso de gestión del espacio público de movilidad humana para la construcción del nuevo Plan de

Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal para la Municipalidad de Goicoechea son:

- A. Roles de cada sujeto en el tema de gestión vial.
- B. Participación: comunitaria y política.
- C. Roles de comunidad como receptor y participación mínima.
- D. Roles del gobierno local: ejecutor planeamiento, generados de metodologías.
- E. Fluidez de información para una participación activa.

### **2.2.3. Etapa 3: Elaboración y aprobación del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial cantonal**

Los gobiernos locales deben contar con los procesos que dirigen las inversiones en mantener, rehabilitar y mejorar el espacio público; por ello, se desarrolla el Plan Quinquenal de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal, 2020-2021-2026.

### **2.2.4. Etapa 4: Ejecución del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal**

Al finalizar las etapas anteriores, esta etapa se encargará de materializar los criterios tanto de los técnicos municipales como de los sujetos sociales.

### **2.2.5. Proyectos comunales por año:**

#### **2.2.5.1. Primer año: Elaboración de proyectos comunales**

Para la priorización de los proyectos es necesario:

- Elaboración de inventario de necesidades comunales.

- Sistematización de necesidades comunales e inclusión en el expediente del proyecto.

#### **2.2.5.2. Segundo año: Ejecución de proyectos**

Mantener coordinación con las comunidades afectadas y las necesidades de los sujetos sociales residentes durante la aplicación de los proyectos, los cuales se convierten en los fiscalizadores del trabajo realizado.

#### **2.2.5.3. Tercer año: Evaluación de proyectos**

El desarrollo de estos procesos permite una mejor visión de los resultados obtenidos, donde se realiza la evaluación en conjunto con las comunidades.

Ligado a la presente categoría para llevar a cabo procesos de gestión de movilidad humana eficaz y eficiente, se requieren establecer acciones que contribuyan a la creación de valor público en materia de gestión pública; por tanto, a continuación, se conceptualizan los siguientes conceptos: gestión de movilidad humana y gestión pública.

Se define la gestión pública, de acuerdo con Rojas (2009) citando a (Lahera, 1994), como la actividad administrativa del Estado más allá de la propia estructura organizacional, abarcando el proceso y resultado de las políticas públicas. (Rojas, 2009, p. 211). La gestión pública toma en cuenta la satisfacción de los usuarios al recibir bienes o servicios de cualquier índole; en este caso, se realiza el énfasis al servicio de movilidad mediante el tránsito por carretera.

En este sentido, según Mena & Rodríguez, (2018) se entiende como movilidad la experiencia de movilizarse por las vías públicas, ya sea, en un vehículo motorizado,

no motorizado, transporte público o como peatón. Cuando se hace referencia a la gestión de movilidad, específicamente movilidad humana se habla de la movilidad tanto urbana como rural, en el cual, confluyen una serie de elementos tales como: espacio, vehículos, automotores, peatones, entre otros. (Mena & Rodríguez, 2018, pp.123-124).

Por su parte, en relación con los principales aspectos de movilidad humana es indispensable mencionar los elementos que dan apertura al conocimiento de dicha modalidad, como lo son los espacios, espacios públicos y sus componentes.

Se entiende el concepto de espacios como “la construcción social don los sujetos con sus prácticas, significados, lenguajes, entre otros, edifican modos de vida especializados en relación con la objetividad histórica del espacio. Este espacio “jamás es neutro ni puro, se encuentra en estrecha relación con la práctica social y sociedad global. Aduce que, “el espacio vivido es un aspecto importante y, quizás, esencial para el conocimiento de la realidad urbana” (Lefebvre, 1976:30, citado por Velásquez, 2015, pp. 23-24).

A partir de lo anterior, dentro de la concepción de espacio, se encuentra el espacio público donde interactúan millones de sujetos sociales dependiendo del nivel de sus acciones y relaciones. Este espacio público, según Velásquez (2015), citando a (González, 2005, p. 206) se conceptualiza como:

El lugar donde se politiza el mundo y se crea sociedad; es aquel centro que se forma de una comunicación cuya fuerza conectiva hace emerger el sentido de vida; es político porque facilita la emergencia del sentido común,

que inspira el ser y el hacer de una cultura y, por ende, la ciudadanía.  
(Velásquez, 2015, p.24).

Además, estas autoras quienes citan a Remesar (2001), agregan que el espacio público es “la reserva territorial, al contacto social y al disfrute del entorno, contenedor, además de proyecto urbano de uso social” (p.28). Aunado a ello, con el fin de lograr la adecuada comprensión de estos conceptos se establece la relación entre comunidad y estos espacios.

En todas las comunidades el espacio público se convierte en el sitio de recreación e interacción social por excelencia, es el escenario donde se desarrolla la vida urbana, lugar de relación y de identificación, de manifestaciones políticas, culturales y de expresión comunitaria, por lo tanto de movilidad urbana; es el soporte físico donde se dan todas estas actividades y cuyo fin debe de ser satisfacer las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales.  
(Velásquez, 2015, p. 32).

Por último, según establece Velásquez (2015) citando a Borja & Muxi, (2000):

El espacio público no es sólo un lugar de refugio de peatones o de reserva de monumentos, sino la ciudad en sí misma, que luego se materializa en avenidas, calles, plazas, parques, equipamientos abiertos o cerrados, etc.; cuya función es de carácter relacional, esto no aísla ni segrega a los habitantes, sino que debe tender a proporcionarles igualdad para vivir la ciudad. Es decir, el espacio público es el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. (Velásquez, 2015, p.28).

El espacio público está constituido por tres tipos de espacios: calles, pasarelas peatonales y los espacios para el encuentro y recreación; por tanto, a continuación, se despliegan para una adecuada comprensión la conceptualización y división de estos.

Cuando se habla específicamente del estado de las vías de tránsito propiamente carreteras rurales y urbanas, se hace referencia a la gestión vial que deben llevar a cabo entidades especializadas dentro del territorio nacional. La gestión vial en Costa Rica, como expresa Mena & Rodríguez (2018), quienes citan al MOPT (2008), se define como:

El conjunto de obras o acciones necesarias, para alcanzar una meta de conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, rehabilitación o construcción vial, que debe ser planificada y evaluada, con participación de los usuarios. Responde al qué hay que hacer, dónde, en qué forma y cuándo. (Mena & Rodríguez, 2018, p. 122).

Además, la gestión vial es el proceso sostenido de mejora de los sistemas viales y de transporte, que espera evitar el desequilibrio territorial a través de la optimización de la eficiencia del sistema urbano-rural. (Rodríguez & Peñas & Solano, 2009, p. 88).

Por ello, dentro de la gestión vial se encuentran diferentes tipos de estructuras y de construcción de espacios que faciliten el libre tránsito para la gestión de la movilidad humana, como lo son las calles y sus componentes, así como pasarelas peatonales y zonas de encuentro y recreación.

En este sentido la calle se define como, “el espacio público que debe ser previsto en el desarrollo de nuevas edificaciones a lo largo de una vía, el cual incluye aceras y áreas verdes”, también se consideran “espacios urbanos que permiten la circulación de personas y vehículos, permitiendo el acceso al espacio público o privado con el que colindan”. (Velásquez, 2015, p. 33).

Aunado a ello, dentro de las calles, se encuentra la calle pública o vía pública, la cual, se domina por ser una vía de dominio público y de uso común, que por disposición administrativa se destinará al libre tránsito de conformidad con las leyes y reglamentos vigentes respectivos. (SCIJ, 2020).

Como también, se divide en carretera nacional y la carretera cantonal, las carreteras nacionales, serían carreteras o rutas nacionales las que afectasen a dos provincias o bien las que configuran los itinerarios de interés general del país. (MOPT & INECO, 2011, p. 04). Y las carreteras cantonales son las que afectasen a un único cantón la cual está clasificada en otros tres niveles jerárquicos: caminos vecinales, calles locales y caminos públicos no clasificados. (MOPT & INECO, 2011, p. 04).

Algunos de los componentes y/o estructuras dentro de la calle son los siguientes:

- Estructura del pavimento.
- La combinación de la subbase.
- Base.
- Superficie de rodamiento.



Colocadas sobre una subrasante para soportar y distribuir las cargas del tránsito sobre la subrasante de la carretera, según lo dicte el diseño elaborado por un profesional en el área. (MOPT, 2010, p. 23).

Las vías de acceso o vías locales, que son solo de acceso y principalmente para usos residenciales, los accesos industriales deberían efectuarse como mínimo desde una vía con características de distribuidor local. Estas son las calles donde vive la gente. (MOPT y COSEVI, 2013. p. 19).

Las arterias o calles principales, que prestan el servicio para el transporte de larga distancia. Conectan ciudades, así como también unen las zonas rurales con las zonas urbanas. Por lo tanto, deben cumplir varias funciones de movilidad. (MOPT y COSEVI, 2013, p. 16).

Calzada, es la parte de la carretera dedicada a la circulación y tránsito de los vehículos. Se compone de la cantidad de carriles que esta posea. (García, G. S.F).

Carril, es la franja longitudinal en que puede estar dividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, y con anchura suficiente para la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas. (García, G. S.F).

Mediana, es una franja divisoria situada en mitad de una carretera que tiene la finalidad de separar físicamente los dos sentidos del tráfico, impidiendo el paso entre carriles de dirección contraria. (García, G. S.F).

Cuneta, deben diseñarse para que evacuen la escorrentía superficial de diseño y el agua adicional en lluvias excesivas, con el mínimo de inundación o daño de los carriles de circulación. (Valverde, G. 2010, pp. 70-71).

Una vez abordado el término calle y su trascendencia para efectuar dicho espacio de gestión de movilidad humana, cabe rescatar las pasarelas peatonales o los espacios verdes, los cuales, son espacios libres de concreto, donde los habitantes del cantón pueden socializar, ya que son de acceso público, en algunas ocasiones está compuesto por jardines, árboles, entre otros.

Así como también, se encuentra el alumbrado público, este consiste en la iluminación en las vías públicas, parques públicos, aceras, en general en espacios libres de circulación.

Por otro lado, se habla de áreas peatonales, donde se excluyen totalmente los vehículos motorizados. En el sentido más amplio, estas incluirán todas las rutas donde el tránsito no motorizado tiene absoluta prioridad. (MOPT y COSEVI, 2013. p. 20). Se consideran como caminos angostos de uso público exclusivos para el tránsito peatonal, que sirven de acceso a parcelas y edificios, con un ancho mínimo de un metro con veinte centímetros. (Velásquez, 2015, p. 33).

Dentro de las áreas peatonales están las aceras, zona longitudinal de la carretera, sea elevada o no, que se destina únicamente al tránsito de peatones. Un elemento del espacio público, las aceras sirven para el movimiento utilitario de peatones o para otras actividades sociales, comerciales o culturales. (García, s.f).

Sumado a la información anterior, se encuentran los espacios de encuentro y recreación; principalmente parques nacionales, áreas verdes, entre otras, destinadas al ocio los sujetos sociales. Para ello, se toma como referencia a Velásquez (2015), para la definición de los elementos principales de los espacios de encuentro y recreación.

En primera instancia se encuentran las plazas o plazoletas, los cuales, son espacios urbanos amplios y descubiertos donde se realizan actividades recreativas, cívicas y culturales, destinadas principalmente al esparcimiento, reunión y circulación de peatones. Puede contar con mobiliario urbano, elementos escultóricos y espacios de exposición. (Velásquez, 2015, p.33).

También, los parques vecinales son áreas verdes que se encuentran en sectores fraccionamientos con libre acceso, la cual puede contar con equipamiento deportivo, recreativo, cultural o una combinación de esto dependiendo de su superficie, así como mobiliario urbano e iluminación. Su influencia es del barrio. (Velásquez, 2015, p. 33).

Otro componente lo conforman los paseos, definidos como el lugar en el cual se realizan caminatas u otro tipo de actividades que implican relax, contacto con la naturaleza o con el aire libre. (Velásquez, 2015, p. 33). Por otra parte, los “playgrounds” o parques de juegos son una combinación de las distintas áreas de juego, con equipamiento que permite el juego individual o grupal. (Velásquez, 2015, p. 33).

Por lo cual, dentro de la movilidad humana también se contemplan las canchas no cubiertas, consideradas como; “áreas específicamente destinadas al ocio dentro del sistema primario de trama verde, incluida o no como equipamiento comunitario, destinado a realizar actividades deportivas”. (Velásquez, 2015, p. 33).

Sin dejar de lado la importancia de las ciclovías se mencionan las siguientes definiciones, con base en Acuña:

Vía de bicicletas (ciclovía): Es cualquier camino, calle o paso que está designado específicamente para el viaje en bicicleta, sin importar si tal infraestructura fue designada para el uso exclusivo de bicicletas o es compartido con otros modos de transporte.

Senda de bicicletas: En esta infraestructura los vehículos automotores están prohibidos y la senda es exclusiva para el uso de bicicletas, se puede dar el uso compartido con peatones. Cuando las sendas forman parte de una carretera, están separadas de los carriles para vehículos motorizados por un espacio abierto o una baranda.

Carril exclusivo para bicicletas: Fracción de la calzada o del espaldón que se designa para uso de ciclistas. Se diferencia de la calzada destinada al tránsito automotor por una línea pintada, cordón, o algunas veces por un bordillo que se construye para crear una separación física entre estos flujos.

Vía compartida: Vía que oficialmente está designada y demarcada como ruta de bicicletas pero que permite el tránsito a los vehículos automotores y por lo tanto no hay un carril exclusivo para bicicletas.

Ruta de bicicletas: Es un sistema de vías de bicicletas designado mediante señalamiento apropiado por parte de las autoridades de cada país. (Acuña, 2016, p. 41).

### **2.3. MECANISMOS PARA LA INCORPORACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN EN LA PARTICIPACIÓN DE LOS SUJETOS SOCIALES**

Los mecanismos hacen referencia a los medios que generan intercambios de información para la comunicación.

Para incorporar la planificación en la participación de los sujetos sociales del cantón de Goicoechea, se pueden utilizar los siguientes mecanismos para involucrar a los sujetos sociales en todo el proceso de planificación y toma de decisiones asegurando la participación activa y efectiva de las organizaciones.

- A. Diálogo participativo: La planificación debe ser el resultado de un proceso de diálogo y consulta con los sujetos sociales involucrados, por lo cual es importante realizar discusiones abiertas y transparentes que permita la participación activa de todos los involucrados.
- B. Grupos de trabajo: Estos grupos deben estar integrados por representantes de la comunidad, expertos y técnicos, y deben tener como objetivo definir las necesidades y prioridades de la comunidad a la cual pertenecen.
- C. Talleres participativos: Constituyen una herramienta para involucrar a los sujetos sociales en la planificación, a través de ellos se discuten las ideas y opiniones de los participantes y recopilar información relevante para el proceso de planificación.
- D. Consultas públicas: Son una forma de involucrar a los sujetos sociales en la planificación como una reunión abierta en la que se presenta el plan y se invita a la comunidad a comentar y realizar sugerencias.

- E. Mecanismos de retroalimentación: Con el fin de evaluar el proceso de planificación, los cuales deben ser establecidos para que la comunidad dé su opinión sobre el proceso y los resultados obtenidos.

#### **2.4. VINCULACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO DE INVESTIGACIÓN Y MARCO TEÓRICO**

La vinculación del objeto de estudio de investigación y el marco teórico responde a las principales concepciones teóricas necesarias que exponen la importancia de incorporar los procesos de planificación para gestionar el espacio público, mediante los conceptos que enmarcan la posición de los sujetos sociales, para establecer un mismo nivel de interpretación de conceptos en relación con el tema de estudio.

# **CAPÍTULO III: LA METODOLOGÍA**

El marco metodológico define los pasos y las herramientas utilizados en la investigación para alcanzar los objetivos y responder a la pregunta de investigación planteada.

En este caso, dada la situación de la pandemia Covid-19 fue necesario adaptar la ruta metodológica, según las técnicas que mayor se adecuarán a los siguientes criterios:

- A. Las medidas sanitarias que impedían reuniones presenciales.
- B. El riesgo para las investigadoras.
- C. El trabajo mediante la presencialidad remota para el contacto institucional DINADECO y Municipalidad.
- D. La utilización de herramientas más funcionales ante la no presencialidad: Zoom para video llamadas, el cuestionario virtual, remitido por medio de WhatsApp, llamadas telefónicas y correo electrónico.

### **3.1. PARADIGMA Y ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN**

En este trabajo se utilizó el paradigma interpretativo el cual,

Busca profundizar en la investigación, planteando diseños abiertos y emergentes desde la globalidad y contextualización. Las técnicas de recogida de datos más usuales son la observación participativa, historias de vida, entrevistas, los diarios, cuadernos de campo, los perfiles, el estudio de caso, etcétera. Tanto las conclusiones como la discusión que generan las investigaciones que comparten la doctrina del paradigma interpretativo, están



ligadas fundamentalmente a un escenario educativo concreto contribuyendo también a comprender, conocer y actuar frente a otras situaciones. (Ricoy Lorenzo, 2006, p. 08).

Ligado a lo anterior, el objeto de interpretación de la investigación fueron los procesos participativos para implementar el modelo para la gestión de movilidad humana en la UTGV de la Municipalidad de Goicochea.

El aporte de este paradigma a la investigación consiste en las técnicas para la recolección de información, en la cual, por medio de la aplicación de cuestionarios virtuales a las organizaciones de este cantón, entrevistas a los funcionarios de la UTGV, permitiendo recolectar datos detallados sobre la incorporación de la planificación en los procesos de participación ciudadana en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.

Así pues, el estudio del contexto donde se desenvuelven las organizaciones consultadas y, de qué manera estas inciden en el mejoramiento de los espacios, en contraparte, con los mecanismos de participación que las instituciones y gobiernos locales emplean para incorporarlas en la creación del valor público.

Aunado al paradigma de investigación, se encuentra el enfoque, el cual, es de carácter cualitativo, este enfoque, “utiliza la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación” (Hernández et al, 2014, p. 07).

El enfoque cualitativo puede concebirse como un conjunto de prácticas interpretativas que hacen al mundo “visible”, lo transforman y convierten en una

serie de representaciones en forma de observaciones, anotaciones, grabaciones y documentos. (Hernández et al., 2014. p. 09).

De tal forma, se considera de carácter cualitativo porque permite desarrollar acciones estratégicas que contribuyan al mejoramiento de la gestión social, mediante la aplicación de instrumentos para conocer la realidad de las organizaciones consultadas y cómo contribuir desde su posición ante la sociedad.

Además, la investigación cualitativa permite una comunicación más cercana con grupos de personas para comprender su entorno, analizar comportamientos y opiniones según sus cualidades y preferencias. Así, permite conocer la población de estudio y obtener un mayor acercamiento a la realidad y las necesidades de estudio.

### **3.2. TIPO DE ESTUDIO**

El tipo de estudio es descriptivo, puesto que se especificaron las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. (Hernández et al., 2014, p 92). Esta se centra en la observación y recopilación de datos, interpretación y análisis de dichos datos, con el fin de comprender el tema en estudio.

Además, se describe la UTGV, así como las funciones que desarrolla, sobre la participación ciudadana en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.

### **3.3. INFORMANTES CLAVES DE LA INVESTIGACIÓN**

Para el desarrollo de este apartado, fue importante tomar en cuenta las limitaciones provocadas por la pandemia Covid-19, por lo cual, fue necesario realizar una delimitación de acuerdo con los niveles de representatividad de las organizaciones en el territorio de estudio.

A partir de ello, se priorizan las organizaciones que por su origen constitutivo se les ha delegado representar y actuar por los intereses de las comunidades, distritos, y el cantón según corresponda ante diversas instancias como la Municipalidad de Goicoechea.

Se define como sujetos de la investigación a los integrantes de las ADIs y ADEs de los siete distritos del cantón de Goicoechea, quienes tienen a su cargo la gestión de los intereses y derechos comunales, debido a su presencia local, su distribución territorial, y aunque su estructura constitutiva se encuentra establecida por Ley, su conformación se relaciona directamente con los arraigos y dinámicas propias de la localidad donde se encuentran por lo que se considera que poseen un importante nivel de representatividad en el territorio. Esta consulta dio como resultado diversas perspectivas a lo interno de estas organizaciones.

Con el propósito de obtener un alcance de datos por distritos que permitiera conocer la participación de las organizaciones comunales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana, se contacta a DINADECO, para contar con una base de datos de las organizaciones con las cuales establecer contacto.

La UTGV fue una fuente de información primaria, que suministró datos relevantes para elaborar un análisis integral de las funciones que este departamento realiza. Es importante recalcar que, al ser una unidad pequeña, hubo mayor facilidad para obtener las respuestas de investigación.

Informantes clave:

Organizaciones locales: Cualquier representante de las ADIs, ADEs de los distritos de Guadalupe, San Francisco, Calle Blancos, Mata de Plátano, Ípis, Rancho Redondo y Purral.

Personal de la Municipalidad de la UTGV: Director, Asistente Técnico y Promotor Social.

### **3.4. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN**

Las restricciones y protocolos establecidos debido a la pandemia por el COVID-19, condicionaron la realización de esta investigación. El trabajo de campo se adecuó, debido a que la presencialidad para la aplicación de instrumentos estaba descartada.

Dada esta situación, se decidió desarrollar y aplicar técnicas de recolección de información primaria y secundaria de forma remota, que no pusieran en riesgo la salud e integridad de las personas involucradas en el proceso.

De esta manera, en primera instancia, se aplicó una entrevista virtual vía Zoom al promotor social de la UTGV, donde se abordaron temas que darían el soporte para el desarrollo de los instrumentos de investigación.

Por otra parte, para el trabajo de campo se inició con una prueba piloto de entrevistas vía telefónica a representantes de las asociaciones para determinar la disponibilidad para responder el instrumento, así como posibles mejoras al cuestionario.

De acuerdo con la experiencia preliminar en la aplicación de la entrevista, como estrategia para la aplicación de los instrumentos, se procedió a adecuar el instrumento a un cuestionario por medio de un formulario de Google.

En seguida, se realizó una segunda etapa de indagación mediante llamadas telefónicas solamente para explicar el propósito del trabajo de investigación, sus alcances y que los aportes desde la perspectiva de las organizaciones comunales eran fundamentales.

Una vez detallado el objetivo de la llamada telefónica, se procedió a corroborar su accesibilidad y disposición a responder el cuestionario que posteriormente se enviaría vía correo electrónico. A manera de seguimiento, en el caso de aquellos participantes que no respondieron el instrumento vía correo electrónico, se procedió a realizarles el envío por WhatsApp para mayor facilidad de acceso.

Por último, como complemento a los instrumentos mencionados, se utilizó la revisión documental como información secundaria. Lo cual implicó la detección, consulta y obtención de bibliografía (referencias) y otros materiales útiles para los propósitos del estudio. (Hernández et al., 2014, p. 61).

Esta revisión documental se llevó a cabo mediante la búsqueda bibliográfica y lectura crítica de trabajos finales de graduación centrados específicamente al objeto

de estudio en cuestión, así como, el análisis de otros documentos encontrados durante el proceso investigativo.

Por tanto, dentro de la revisión documental se utilizó un instrumento el cual consistió en una matriz de revisión bibliográfica y documental, en la que se detalló el tipo de documento consultado, categorías y subcategorías de estudio, descripción y referencias bibliográficas, con el fin de lograr un acercamiento al objeto de estudio que permitiera plantear las acciones estratégicas adecuadas y organizar la información atinente a las categorías y subcategorías de la investigación.

A continuación, se muestra con mayor claridad la distribución de las personas participantes a quienes se les realizó la aplicación de las técnicas de información primaria.

**Cuadro 3.** Aplicación de técnicas de recolección de información según entrevista y cuestionario

Técnicas de recolección de información	Fuentes de información de Organizaciones locales y Personal Municipal
Entrevista vía Zoom	Promotor social de la UTGV.
Entrevista telefónica	Director de la UTGV.
Entrevista telefónica	Asistente técnico de la UTGV.
Cuestionario vía telefónica y por medio de formulario de Google	ADI de Magnolias de Guadalupe. ADI de Calle Blancos de Goicoechea. ADI Mata de Plátano. ADI Barrio La Cruz. ADI de Rancho Redondo. ADI Los Cuadros de Goicoechea. ADE Seguridad Monte Real. ADE Pro Mejoras El Roblar. ADE Pro Mejoras La Flor y El Alto. ADE para la atención y promoción de derechos de las personas adultas con discapacidad. ADE para la construcción y el mantenimiento de salón comunal de San Gabriel. Asociación De Vecinos Asotex.

**Fuente:** Elaboración propia, 2022.

### 3.5. DEFINICIÓN DE LAS CATEGORÍAS DE ANÁLISIS

Para la definición de las categorías de análisis en esta investigación de carácter cualitativa, se busca la descripción o la interpretación de realidades específicas; “un correcto sistema de categorías debe ser exhaustivo, contener categorías mutuamente excluyentes y ser pertinente para el universo que se está estudiando” (Sauto R & Boniolo P, 2005, p. 60).

Este apartado expone las siguientes categorías:

- A. **La participación de los distintos sujetos sociales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana:** Tipo de sujetos sociales, rol de los sujetos sociales en la gestión de los espacios, espacios de participación, acción de participación que realizan las y los sujetos sociales, opinión de los sujetos sociales sobre su participación en los espacios públicos de movilidad humana.
  
- B. **El modelo de gestión de la participación comunal, basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos, en la gestión del espacio público de movilidad humana planteado para la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea:** Actores sociales considerados en el modelo, los sujetos sociales involucrados para el modelo, las cuatro etapas del modelo y sus aspectos técnicos.



**c. Mecanismos para la incorporación de la planificación en la participación de las organizaciones consultadas:** Enfoque de planificación, etapas del proceso de planificación, instrumentos de planificación.

De esta manera, se explican a continuación para ampliar la percepción que se desea abarcar las categorías de análisis:

### **3.5.1. La participación de los distintos sujetos sociales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.**

Para la definición de este apartado, se toma en cuenta a Mena & Rodríguez (2018), quienes indican:

Sobre la identificación de sujetos sociales como participantes es de suma importancia, pero aún más importante es establecer cuál es la participación de cada una de esas y esos actores sociales en el proceso de la gestión del espacio público vial y en cuál o cuáles de los momentos de la gestión deben estar involucrados. (Mena & Rodríguez, 2018, p.173).

Por lo tanto, se analiza cuán tan efectiva es la participación de las organizaciones consultadas en la gestión de los espacios.

### **3.5.2. El modelo de gestión de la participación comunal, basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos, en la gestión del espacio público de movilidad humana planteado para la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea.**

En este apartado, se trabajó bajo la caracterización del modelo de gestión de la participación comunal, basada en el enfoque del ejercicio de derechos humanos, en la gestión del espacio público de movilidad humana planteado para el gobierno local de Goicoechea.

Dicho modelo involucra tres componentes los cuales son: el marco normativo, el criterio técnico y las necesidades de los sujetos sociales, como complemento al Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal desde la perspectiva de la participación de los sujetos sociales. (Mena & Rodríguez, 2018, p. 240).

Además, para el procesamiento de la información se trabajó utilizando como referencia el modelo de las 7-S de Mackenzie, que consiste en analizar siete factores clave que deben estar alineados para lograr que una organización sea efectiva y eficiente. Es importante recalcar que para este análisis se hizo una adaptación y se utilizaron cuatro de los factores, debido a que la UTGV está conformada por tres personas.

A continuación, se describen los factores utilizados, según Samygin:

- A. **Style - Estilo:** El estilo es cercano al staff, se basa en una distinción de niveles, también hace referencia a la cultura organizacional, estilo para gestionar los proyectos, tiempos de ejecución, toma de decisiones.

- B. **Staff - Personal:** El staff remite al equipo de trabajo, que engloba habilidades, conocimientos, motivación, comportamiento. Se trata de la gestión de recursos humanos en su conjunto.
- C. **Strategy - Estrategia:** Es la manera de organizar los recursos, adaptarse a cambios de comportamientos, corresponde a la misión y visión de la organización; si la estrategia es adecuada, la misión ha tenido éxito.
- D. **Structure - Estructura:** Es la estructura organizacional de la Unidad, flujo de comunicación y la toma de decisiones, organigrama, descripción de los departamentos. Es necesario sensibilizar a los empleados para que perciban la estrategia global de la empresa y definan cómo trabajar y con quién.
- E. Es importante recalcar que los tres factores que no fueron explicados de forma individual: valores compartidos, habilidades y sistemas están contenidos en otro de los factores, al ser un departamento pequeño se logró adaptar la información de forma sintetizada. (Samygin, 2016, pp.13-15).

### **3.5.3. Mecanismos para la incorporación de la planificación en la participación de las organizaciones consultadas.**

Para esta sección, se trabajó mediante la determinación de los mecanismos de comunicación que influyen en la incorporación de la participación ciudadana en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana. Los cuales se obtuvieron a partir de los resultados de la aplicación de técnicas de recolección de información establecidas mediante el cuestionario.

### 3.6 MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE OBJETIVOS INVESTIGACIÓN CUALITATIVA

**Cuadro 4.** Operacionalización de objetivos investigación cualitativa.

Objetivo Específico	Categoría	Subcategoría	Informantes	Técnicas de Investigación
<p>Analizar la participación de los distintos sujetos sociales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.</p>	<p>La participación de los distintos sujetos en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.</p>	<p>Tipo de sujetos sociales.                      Rol de los sujetos sociales en la gestión de los espacios.                      Espacios de participación.                      Acciones de participación que realizan los sujetos sociales.                      Opinión de los sujetos sociales sobre su participación en los espacios públicos de movilidad humana.                      Opinión sobre el Modelo de gestión de los espacios públicos de movilidad humana.</p>	<p>Miembros de las ADIs, ADE y Unión Cantonal.                       Representantes de la UTGV.</p>	<p>Cuestionario.                      Entrevista virtual vía Zoom.                      Entrevista telefónica.                      Revisión documental.</p>

<p>Caracterizar el modelo de gestión de los espacios públicos de movilidad humana planteado para la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea.</p>	<p>El modelo de gestión de la participación comunal, basado en el enfoque del ejercicio de derechos humanos, en la gestión del espacio público de movilidad humana planteado para la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea.</p>	<p>Actores sociales considerados en el modelo.</p> <p>Los sujetos sociales involucrados en el modelo.</p> <p>Las cuatro etapas del modelo y sus aspectos técnicos.</p>	<p>Miembros de las ADIs, ADE y Unión Cantonal.</p> <p>Representantes de la UTGV.</p>	<p>Cuestionario</p> <p>Entrevista virtual vía Zoom.</p> <p>Entrevista Telefónica.</p> <p>Revisión documental.</p>
<p>Determinar los mecanismos para la incorporación de la planificación en la participación de los sujetos sociales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana en el cantón de Goicoechea.</p>	<p>Mecanismos para la incorporación de la planificación en la participación de las Organizaciones consultadas en la gestión de los espacios público de movilidad humana.</p>	<p>Enfoque de planificación.</p> <p>Etapas del proceso de planificación.</p> <p>Instrumentos de planificación.</p>	<p>Miembros de las ADIs, ADEs y Unión Cantonal.</p> <p>Representantes de la UTGV.</p>	<p>Cuestionario</p> <p>Entrevista virtual vía Zoom.</p> <p>Entrevista telefónica.</p> <p>Revisión documental.</p>

**Fuente:** Elaboración propia, 2022.

### **3.7. LIMITACIONES METODOLÓGICAS**

Las principales limitaciones metodológicas durante el desarrollo investigativo fueron las siguientes;

- A. Dificultades para la realización del estudio presencial debido al distanciamiento social provocado por la pandemia Covid-19.
- B. La mayoría de las personas participantes no disponían del tiempo para responder, por lo cual se descartaron las llamadas telefónicas para aplicar entrevistas ya que no resultaron funcionales.
- C. Falta de acceso de información debido a la prohibición en la mayoría de las instituciones gubernamentales de recibir personas externas.
- D. Adaptar técnicas de recolección de información presenciales a la virtualidad.
- E. La disponibilidad e interés de las personas consultadas en las organizaciones por atender los cuestionarios o llamadas telefónicas.
- F. El proceso burocrático para la recolección de datos e información en las instituciones.
- G. La brecha tecnológica debido a que hay personas que no poseen dominio conocimiento sobre el manejo de aplicaciones, uso de computadoras o formularios en línea.
- H. El acceso a internet o internet de calidad.

# **CAPÍTULO IV: RESULTADOS**

A continuación, se presentan los resultados obtenidos durante el proceso investigativo, para los cuales se empleó una metodología que involucró diferentes técnicas de investigación para analizar cada uno de los datos recopilados. Tales datos permitirán un conocimiento más específico de la situación para, así, contribuir a la mejora en los procesos por medio de acciones estratégicas.

#### **4.1 LA PARTICIPACIÓN DE LOS DISTINTOS SUJETOS SOCIALES EN LA GESTIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE MOVILIDAD HUMANA**

En este apartado se presentan los resultados del proceso de investigación, organizados de acuerdo con los objetivos específicos y sus categorías. Los datos utilizados están basados en cuestionarios aplicados a las ADIs, ADEs y la consulta realizada a funcionarios de la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea.

La participación de los distintos sujetos sociales en la gestión de los espacios de movilidad humana es clave para los gobiernos locales, y constituye un gran desafío de acuerdo con la diversidad de actores sociales presentes en un territorio.

De acuerdo con lo planteado por la UTGV, las Asociaciones de Desarrollo son las organizaciones que más responden a las convocatorias de la Unidad. Por lo tanto, la consulta realizada a las asociaciones fue el punto de partida, para obtener diversas perspectivas en los siete distritos que conforman el cantón de Goicoechea tomando en cuenta las limitaciones metodológicas que enfrentó el presente estudio.



Los distritos con mayor participación en la consulta corresponden a Guadalupe, Calle Blancos y Purral. Se obtuvo mayor participación de las ADEs, tal y como se puede visualizar en la siguiente tabla:

**Cuadro 5.** Distribución de ADIs y ADEs consultadas por distrito

Distritos	ADI	ADEs
Guadalupe	ADI de Magnolias de Guadalupe.	ADE seguridad Monte Real.
		ADE pro mejoras El Roblar.
		ADE pro Mejoras La Flor y El Alto.
San Francisco	No se obtuvo respuesta.	ADE para la atención y promoción de derechos de las personas con discapacidad adultas.
Calle Blancos	ADI de Calle Blancos de Goicoechea.	ADE para la construcción y el mantenimiento de salón comunal de San Gabriel.
Mata De Plátano	ADI Mata de Plátano/Asovecla de Vecinos de Claraval.	Asociación de vecinos Asotex.
	ADI Barrio La Cruz.	ADE pro bienestar y promoción de la cultura Las Hortensias.
Ipís	No se obtuvo respuesta.	ADE para la construcción y mantenimiento del salón comunal El Amanecer de Ipís
		ADE pro mejoras de la comunidad de Zetillal.
Rancho Redondo	ADI de Rancho Redondo.	ASODEPRO (unión cantonal).
Purral	ADI los Cuadros de Goicoechea.	ADE para la construcción y mantenimiento de centro de capacitación de Kurú.
		ADI para la construcción y mantenimiento del comedor infantil.
		ADI para construcción y mantenimiento de zonas recreativas de urbanización El Edén.

**Fuente:** elaboración propia, 2022.

A nivel individual, las respuestas obtenidas corresponden; 15 de los 25 son hombres y 10 son mujeres, quienes se desempeñan en distintos roles como presidentes (as), fiscales, tesoreros y vocales dentro de las distintas organizaciones. Las personas que respondieron a la consulta se clasificaron en cinco rangos de edad tal y como se muestra en la siguiente tabla:

**Cuadro 6.** Rango de edad de las personas que completaron el instrumento

Rango de edad	Números relativos	Números absolutos
25- 34 años	4%	1
35- 44 años	12%	3
45- 54 años	16%	4
55- 64 años	36%	9
Más de 64 años	32%	8

**Fuente:** Elaboración propia, 2022.

En cuanto al rango de edad, más de un 60% de la población consultada corresponde a personas adultas mayores. De acuerdo con la UTGV, existe una baja representatividad juvenil en las ADIs, reflejando que las personas adultas y adultas mayores en las organizaciones consultadas, son quienes asumen los procesos de gestión comunal ante la Municipalidad.

Respecto al conocimiento sobre las funciones que realiza la UTGV en los espacios públicos de movilidad humana las personas consultadas expresaron lo siguiente: 15 de las 25 personas conocen las funciones, 8 de las 25 personas consultadas

desconocen y 2 de las 25 manifestaron indecisión para responder. Donde las personas con conocimiento o desconocimiento de estas funciones poseen entre uno a más de diez años de trayectoria participando en las asociaciones, según se indica en los datos obtenidos de los cuestionarios.

Por ende, la consulta realizada a las organizaciones indica que una extensa trayectoria en años en la asociación no determina el conocimiento sobre las funciones de la UTGV; puesto que, personas que tienen poca o extensa trayectoria en las organizaciones demuestran que conocen o desconocen las funciones, lo cual demuestra también el nivel de involucramiento que tengan los participantes por mantenerse al tanto de todo lo que conlleva una participación activa.

Además, según los datos obtenidos, la UTGV toman en cuenta las necesidades de las comunidades por medio del apoyo en diferentes actividades, algunas de las mencionadas fueron:

- A. Apoyo en la reparación de calles ante hundimientos, mejoras en las calles como baches y apertura de caminos, la demarcación y rotulación de las vías y señales de tránsito, estado de las calles y puentes, entre otros.
- B. Realización de obras de acuerdo con inspecciones previas y/o solicitudes expresas de algún sector.
- C. Se hacen entregas de informes a las comunidades, se reciben notas y las atienden según sea la prioridad.

Donde se logra determinar la necesidad de potenciar desde el campo de la planificación, procesos de comunicación y participación claros para que se

obtengan resultados atinentes a las demandas que se presenten en las comunidades, ya que, según se indica si hay apoyo institucional, sin embargo, si no se extienden las necesidades con la formalidad pertinente, resultaría difícil conocer la ruta de trabajo que debe seguir la UTGV.

Esta necesidad de establecer flujos de comunicación efectivos va a permitir la mejora en la ejecución de los procesos que se lleven a cabo desde la UTGV hacia la población, ya que, de las 25 personas consultadas, 12 participantes indican que si se realizan actividades donde se propicia la participación de la ciudadanía y los otros 13 indican desconocer si se brindan actividades que fomenten la participación de las comunidades.

Los datos recopilados revelan que, a pesar de que las organizaciones están al tanto de las actividades organizadas por la UTGV, el nivel de participación es escaso o incluso nulo. Las razones principales por las cuales las personas consultadas optan por no participar incluyen la percepción de que los aportes realizados no son tomados en cuenta, la falta de conocimiento sobre las convocatorias o la falta de tiempo para participar en estas actividades.

Aunado a ello, en cuanto a que estas actividades sean inclusivas para las personas con discapacidad, 17 de las 25 personas consultadas indican que son poco o nada inclusivas y de las 8 de las personas restantes mencionan que sí existe inclusividad.

Con respecto a la inclusión de las mujeres en las actividades organizadas por la UTGV, 14 de las 25 personas consultadas incluyendo hombres y mujeres indican que poco inclusivo, mientras que los once participantes restantes indican que sí es inclusivo.

Al analizar el comportamiento de los datos anteriores, a pesar de que las actividades sean poco inclusivas para las mujeres, se evidencia que sí se toma en consideración el aporte y su participación.

En cuanto a las condiciones de accesibilidad de personas con discapacidad de acuerdo con la Ley N° 7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad y cumplimiento de estas leyes, 16 de las 25 personas consultadas indican que no se da el cumplimiento de esta ley, mientras que 9 de los 25 restantes mencionan que si se cumple con esta ley en el cantón.

Tomando en cuenta la opinión obtenida de los integrantes de las asociaciones consultadas, debido al incumplimiento de esta ley, según se indica anteriormente, se presentan deterioros y mal estado de las rampas existentes que requieren asistencia y mantenimiento. Además, es necesario ampliar el acceso a mayores espacios públicos alineados a la Ley N°7600.

Por otro lado, con respecto al mantenimiento de los espacios públicos de movilidad humana utilizados con mayor frecuencia en el cantón como lo son parques, áreas verdes, plazas, áreas peatonales y calles asfaltadas, se encuentran en muy buen estado según los participantes. Sin embargo, es necesario llevar a cabo evaluaciones regulares del estado de los espacios públicos de movilidad humana, permitiendo una gestión más efectiva orientada a mejorar continuamente la calidad y el mantenimiento de estos espacios.

Por lo tanto, estos aspectos sugieren la necesidad de mejorar la comunicación, la participación, la inclusión y el cumplimiento de la ley para lograr un mejor funcionamiento de la UTGV y atender las necesidades de la comunidad de manera

efectiva a través de la participación activa en las actividades y mayor igualdad de oportunidades para todas las personas.

#### **4.2. EL MODELO DE GESTIÓN DE LA PARTICIPACIÓN COMUNAL, BASADO EN EL ENFOQUE DEL EJERCICIO DE DERECHOS HUMANOS, EN LA GESTIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE MOVILIDAD HUMANA PLANTEADO PARA LA UTGV DE LA MUNICIPALIDAD DE GOICOECHEA**

En este punto del análisis y caracterización se trabajó utilizando como referencia el modelo de las 7-S de Mackenzie, que consiste en analizar siete factores clave para lograr que una organización sea efectiva y eficiente.

Es importante recalcar que para este análisis se hizo una adaptación y se utilizaron cuatro de los siete factores, ya que, esta unidad es pequeña y permitió unificar la información más relevante; se analizará específicamente la UTGV, porque será el departamento encargado de ejecutar las acciones estratégicas para los procesos participativos que se planteen en el desarrollo de este trabajo de investigación.

La UTGV, al ser la entidad encargada de la planificación de los procesos para la gestión de los espacios de movilidad humana, desempeña también un papel importante en cuanto a la participación de los sujetos sociales en sus actividades, por esto se relaciona directamente con el objeto de estudio.

#### **4.2.1. El personal de la UTGV**

La UTGV está conformada por un director de 38 años, quien es ingeniero con ocho años de trayectoria en su puesto. Un asistente técnico, con 33 años, graduado como ingeniero topógrafo, y con siete años de trayectoria en su puesto; y un promotor social, de 45 años, graduado como sociólogo con siete años de trayectoria en el puesto.

Tomando en cuenta el aporte de las leyes mencionadas, tal como lo son, la ley de igualdad de oportunidades y la ley sobre perspectivas de género, resulta importante mencionar que este departamento necesita criterios desde diferentes enfoques para conocer cuáles son las necesidades para la población en general, incluyendo hombres, mujeres y personas con discapacidad.

#### **4.2.2. Estructura Organizacional**

La estructura organizacional permite describir la manera en que una organización está diseñada y cómo están relacionados sus departamentos y roles, a través del mapa organizacional se distribuyen las tareas y responsabilidades dentro de la organización. A continuación, se presenta el mapa organizacional de la Municipalidad de Goicoechea:

**Figura 1.** Organigrama de la Municipalidad de Goicoechea



**Fuente:** Municipalidad de Goicoechea, 2022.

La Alcaldía Municipal lidera sobre sus órganos responsables, como en el caso de la UTGV; y posteriormente esta unidad posee su respectivo equipo de trabajo interno, el cual se presenta a continuación:

**Figura 2.** Organigrama de la UTGV



**Fuente:** Elaboración propia, 2023.



La UTGV se encuentra liderada por el director quien es ingeniero, seguido del asistente técnico y el promotor social. A partir del acercamiento con los integrantes de la UTGV, se conoce que a pesar de existir un orden jerárquico las decisiones se toman en conjunto y no existe individualidad de juicio, lo cual permite un buen flujo de comunicación.

La UTGV, al ser una unidad pequeña, trabaja alineada con los valores, objetivos, misión y visión municipales, apropiándose del respeto, la comunicación, la Unidad y la confianza dentro del equipo de trabajo.

A partir de la consulta a los miembros de la UTGV, ellos sugieren la apertura de dos puestos laborales los cuales podrían ser; inspector, secretaria y asistente administrativo, que permita potenciar las funciones del departamento. Esto permitirá mejorar la cobertura de los procesos de gestión de la participación, al contar con más personal cumpliendo un mismo objetivo.

### **2.2.3. El Estilo**

El equipo de trabajo de la UTGV realiza labores de forma compartida, es decir, toman decisiones en conjunto y colaboran como equipo; de modo tal, se crea un vínculo entre el aspecto técnico y el social. Adicionalmente, en caso de ser necesario el promotor social acompaña al ingeniero y al asistente a las visitas de campo que se llevan a cabo, con el fin de estar informado y brindar soporte al equipo.

La forma de trabajo que implementa la UTGV en relación a los trabajos realizados es por medio del archivo de expedientes para un control y orden de recursos, rendición de cuentas a las comunidades y la municipalidad, entre otros.

En relación al trabajo en conjunto de la UTGV con otros departamentos de la Municipalidad de Goicochea, los mismos se encuentran anuentes a colaborar en brindar información necesaria y dar seguimiento a los proyectos, sin embargo, según indican los miembros de la UTGV el tiempo de respuesta es lento.

La UTGV se encarga principalmente de gestionar proyectos mediante contratos con entidades externas y licitaciones. En el momento que la infraestructura vial cantonal requiera de intervención a mediana escala la municipalidad proporciona a la UTGV una cuadrilla de trabajo para su resolución.

#### **4.2.4. Estrategia**

La UTGV permite a las comunidades una comunicación participativa y no solo informativa, al conocer las necesidades y valorar acciones de criterio técnico, ya sea, para la acción inmediata o incorporar las necesidades en el Plan Quinquenal de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal, 2020-2021-2026. (Rodríguez, 2021).

El PVQCD integra los proyectos por realizar durante los próximos cinco años con su debida distribución de los recursos. La UTGV otorga recursos para el mantenimiento de las calles y espacios públicos en relación a la importancia y fluencia de ruta por intervenir.

La UTGV vincula el criterio técnico y social por medio de una comunicación entre funcionarios, visitas a las comunidades e inspecciones, con el fin de informar a la comunidad el antes y después de los proyectos realizados. Además, este departamento cuenta con bases de datos con información de los integrantes de las ADEs, ADIS y otras organizaciones del cantón en general, aun así, esta información se encuentra desactualizada.

En consecuencia, de la pandemia Covid-19, la estrategia desarrollada por la UTGV presentó variaciones dentro de sus dinámicas de gestión de manera interna y externa, adaptando nuevos protocolos como lo fue la gestión compartida en relación a las medidas establecidas por el país entre Municipalidad-Asociaciones, con el fin de habilitar responsablemente los espacios públicos de movilidad humana que por los protocolos sanitarios se encontraban cerrados.

A pesar de la estrategia de gestión compartida, las organizaciones no se apropiaron del proceso de apertura y mantenimiento porque no se sentían identificados con los proyectos realizados dentro de sus comunidades, por lo cual el uso de estos espacios en tiempo de pandemia fue escaso o nulo. (Rodríguez, 2021).

Otra de las adaptaciones fue la forma de trabajo con las comunidades provocando que el acercamiento de la UTGV a las comunidades y viceversa fuera nula debido al distanciamiento social, que trajo como consecuencia la cancelación de reuniones presenciales e inspecciones.

Asimismo, una consecuencia que experimentó la institucionalidad y los gobiernos locales a nivel nacional durante la pandemia, a causa de la restricción vehicular, fue la reducción del presupuesto, debido a que esta asignación corresponde a la Ley

N°8114 impuesto al combustible quien da contenido presupuestario al PVQCD, lo cual provocó que la UTGV no desarrollará los proyectos planificados durante ese período.

Otro de los cambios adoptados en la estrategia de trabajo de la UTGV fue el traslado del promotor social como coordinador del Comité Local de Emergencias, lo que generó suspender por más de un año las funciones de los procesos de promoción social.

La pandemia COVID-19 fue una amenaza que puso en evidencia que no hay una estrategia para mantener las labores de promoción social. Sin embargo, generó cambios de funcionalidad respecto a estrategias de comunicación, gestión compartida, reducción del presupuesto y traslados de puestos, los cuales se adaptaron a la realidad social.

Determinando, que la estrategia de trabajo debe ser clara y articulada a distintos escenarios que se puedan presentar ya sea corto, mediano o largo plazo, para que se mantenga el compromiso institucional y guíe los funcionarios a una mejor comunicación participativa, relación entre Municipalidad-Comunidades, distribución de recursos y funciones.

### **4.3. MECANISMOS PARA LA INCORPORACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN EN LA PARTICIPACIÓN DE LOS SUJETOS SOCIALES.**

El siguiente apartado hace referencia a los mecanismos para la incorporación de la planificación en la participación ciudadana. Entiéndase mecanismos como los medios que generan intercambios de información para la comunicación entre la UTGV y la población, siendo los mecanismos; información, opinión y toma de decisiones.

Con respecto a la información, más de la mitad de las organizaciones consultadas indican que no existe comunicación ni divulgación sobre las actividades que involucran los espacios públicos de movilidad humana entre la UTGV y las organizaciones comunales.

Asociado a ello, en cuanto a la opinión, según la población consultada el medio más apropiado para mantener un flujo de comunicación entre la UTGV y las organizaciones son WhatsApp, seguido del correo electrónico y la red social Facebook.

Por último, desde la toma de decisiones para la participación la UTGV propone el uso de talleres para el fortalecimiento de capacidades con el fin de escuchar a los participantes, las necesidades del cantón, divulgar información y tener acercamiento con las comunidades, sin embargo, las organizaciones hacen mención a que la toma de decisiones sobre crear proyectos y resolución de necesidades de sus comunidades no es realizada en conjunto sino de manera individual por parte de la UTGV.

Desde el área de la planificación, la participación de los sujetos sociales incluye la preparación y organización de acciones estratégicas para involucrar a los miembros de la comunidad en procesos de toma de decisiones.

La planificación de la participación ayuda a fomentar un compromiso y responsabilidad por parte de los miembros de la comunidad en los mecanismos de opinión, información y toma de decisiones, lo que contribuye al éxito de las iniciativas implementadas. Además, ayuda a construir relaciones de colaboración y transparencia entre los actores involucrados en el proceso. Estos mecanismos deben de estar interrelacionados para garantizar una planificación de la participación efectiva, adaptada a la realidad.

#### 4.4. ANÁLISIS FODA

De los resultados obtenidos mediante la aplicación de cuestionarios virtuales y telefónicos a la población de interés, personas funcionarias de la UTGV, revisión de documentos, y el análisis mediante el modelo de Mackenzie se identifican las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas en relación con la planificación de la participación en la gestión de espacios públicos de movilidad humana en el cantón de Goicoechea, por medio del análisis FODA.

A continuación, se presentan los factores internos de la UTGV, los cuales se categorizan como fortalezas y debilidades.

**Cuadro 7.** Fortalezas y debilidades de la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea.

Factores internos	
Fortalezas	Debilidades
<b>Gestión compartida:</b> la Municipalidad de Goicoechea en período de pandemia implementó la gestión compartida entre municipalidad-asociaciones.	<b>Un promotor social:</b> El promotor social es el único encargado de las actividades sociales que conlleva la UTGV.
<b>Trabajo en equipo dentro de la UTGV:</b> equipo de trabajo UTGV consolidado que realiza funciones de forma compartida.	<b>UTGV pequeña:</b> tres personas en la Unidad incluyendo al director.
<b>Comunicación:</b> existen iniciativas de comunicación entre la UTGV y organizaciones sociales consultadas.	<b>Poco personal:</b> tres personas de las cuales una asume la parte social.
	<b>Visión masculina en la gestión:</b> la Unidad está conformada por tres funcionarios.

	<p><b>Espacios de participación de la UTGV:</b> poco inclusivos para la participación de personas en condición de discapacidad, mujeres, jóvenes, niños y niñas.</p>
	<p><b>Mapeo de actores desactualizado:</b> la Unidad cuenta con una base de datos de las organizaciones, ADEs y ADIs desactualizados.</p>
	<p><b>Planificación prospectiva:</b> ante condiciones excepcionales que afecten completamente labores rutinarias, se enfrenta el desafío de generar acciones estratégicas para la participación ciudadana.</p>
	<p><b>Coordinación entre departamentos:</b> tiempo de respuesta tardío de otros departamentos de la municipalidad para coordinar aspectos de desarrollo local.</p>
	<p><b>Estrategia de trabajo:</b> cuando así se requiere se da el traslado de puesto del promotor social de la Unidad al Comité Local de Emergencias.</p>

**Fuente:** Elaboración propia, 2023.

En relación con las fortalezas que presenta la UTGV y con respecto al objeto de estudio de esta investigación, se destaca que la Unidad, por medio de la gestión compartida, promueve la participación y colaboración de los actores sociales en los espacios públicos de movilidad humana.

Además, el trabajo en equipo dentro de la UTGV promueve la sinergia y eficiencia en los procesos de participación, mejorando los flujos de comunicación y toma de decisiones. Ligado a ello, otra de las fortalezas de esta unidad es la iniciativa de lograr una comunicación entre la UTGV y las organizaciones, siendo un elemento



clave para garantizar la difusión de información, el intercambio de ideas y la retroalimentación entre las partes involucradas.

Las fortalezas anteriores contribuyen al desarrollo de los procesos participativos para implementar el modelo para la gestión de movilidad humana en los espacios públicos desde el eje de la participación en el cantón, debido a que se necesita una unidad consolidada que trabaje eficiente y eficaz por el desarrollo del cantón.

Por otra parte, haciendo mención a las debilidades presentadas que existen dentro de la UTGV, se destaca el poco personal que presenta, un único encargado de las actividades sociales y únicamente constituida por personal masculino, lo que provoca posibles limitaciones en términos de capacidad y recursos para abordar de manera integral todas las necesidades y demandas de la comunidad, lo cual puede afectar la amplitud y alcance de los procesos participativos, limitar la diversidad de perspectivas y la comprensión de las necesidades y desafíos de diferentes grupos poblacionales.

Los espacios de participación de la UTGV son identificados como poco inclusivos, representando una barrera para garantizar la representatividad y la participación de todos los grupos de la comunidad en la toma de decisiones relacionadas con la movilidad humana.

La UTGV presenta una desactualización en el mapeo de actores lo que obstaculiza la construcción de alianzas y la generación de trabajo en equipo, para implementar el modelo de gestión de la mano con la planificación prospectiva, la Unidad no

cuenta con la capacidad de adaptación ante eventos imprevistos, lo cual afecta la continuidad y eficacia de los procesos participativos.

En relación con la coordinación entre departamentos y la estrategia de trabajo es fundamental establecer mecanismos claros de coordinación entre los departamentos y asegurar la disponibilidad de recursos humanos dedicados a la gestión de la movilidad humana de manera continua y consistente.

Estas debilidades tienen un impacto negativo en los procesos participativos, ya que dificultan la implementación integral y efectiva de las medidas de gestión de la movilidad humana.

A continuación, se presentan los factores externos de la UTGV, los cuales se categorizan como oportunidades y amenazas.

**Cuadro 8.** Oportunidades y amenazas de la UTGV de la Municipalidad de Goicoechea.

<b>Factores externos</b>	
<b>Oportunidades</b>	<b>Amenazas</b>
<b>Personas consultadas:</b> disposición de las personas consultadas en las organizaciones en participar en actividades organizadas por la UTGV.	<b>Pandemia Covid-19:</b> distanciamiento social y pausa o poca intervención social de la UTGV en el cantón.
<b>Alcance de herramientas digitales:</b> la ampliación de la cobertura del uso de herramientas digitales para la divulgación de información.	<b>Condiciones de accesibilidad:</b> Escasez de condiciones de accesibilidad en infraestructura en el cantón que responda a la Ley N° 7600.

<p><b>Medios de comunicación:</b> priorizar los medios de comunicación más utilizados por las organizaciones para divulgar información.</p>	<p><b>Apropiación:</b> Falta de apropiación por las organizaciones para la apertura de los espacios públicos de movilidad humana en tiempo de pandemia, según lo indicado por el promotor social de la UTGV.</p>
<p><b>El conocimiento de los actores sociales:</b> los actores sociales en las organizaciones de Goicoechea con experiencia, conocimiento de las funciones de la UTGV y las dinámicas en el territorio pueden realizar aportes para mejorar la participación e incluir a otras poblaciones.</p>	<p><b>Divulgación de información:</b> la población consultada desconoce los medios de comunicación utilizados por la UTGV para divulgar información.</p> <p><b>Participación juvenil:</b> no se cuenta con la perspectiva de la población joven, como población particular que debe participar.</p>

**Fuente:** Elaboración propia, 2023.

Referente a los factores externos, dentro de las oportunidades halladas en el análisis de resultados se encuentra la disposición de las personas consultadas a colaborar en actividades organizadas por la UTGV; ello indica un interés y compromiso por parte de las organizaciones y sus miembros para colaborar en la implementación del modelo de gestión de movilidad humana.

La ampliación del uso de herramientas digitales para la divulgación de información es una oportunidad que facilita la comunicación y participación de un mayor número de personas, lo cual favorece la difusión de información sobre el modelo de gestión de movilidad humana y promover la participación de la comunidad en los procesos relacionados.

Otra de las oportunidades expuestas es priorizar los medios de comunicación más utilizados por las organizaciones para divulgar información y adaptar la estrategia

de divulgación a estos canales facilitando el acceso a la información por parte de la comunidad, lo que impulsa a la participación y el involucramiento de la comunidad en la gestión de la movilidad humana.

La experiencia y conocimiento de los actores sociales en las organizaciones de Goicoechea pueden ser aprovechados como una oportunidad para mejorar la participación e incluir a otras poblaciones. Estos actores sociales poseen información valiosa sobre las dinámicas en el territorio, las necesidades específicas de la comunidad y las posibles barreras para la participación. Su participación activa contribuye a la identificación de estrategias efectivas para implementar el modelo de gestión de movilidad humana y garantizar las diversas perspectivas de la población.

En resumen, las oportunidades identificadas en relación con los procesos participativos para implementar el modelo de gestión de movilidad pueden aprovecharse para promover una participación de las organizaciones y las comunidades y así lograr una implementación exitosa del modelo de gestión de movilidad humana.

En relación a las amenazas presentes se analiza la pandemia Covid-19, la cual afectó los procesos participativos, pues impuso medidas de distanciamiento social y limitó la intervención social de la UTGV en el cantón. De la mano con la amenaza expuesta anteriormente, se encuentra la falta de apropiación por parte de las organizaciones para la apertura de los espacios públicos de movilidad humana durante el período de pandemia, lo que provocó el desaprovechamiento de los

espacios públicos de movilidad humana por la no participación en la gestión compartida.

Simultáneamente, la escasez de condiciones de accesibilidad en infraestructura en el cantón que cumplan con la Ley N° 7600 representa una amenaza para la implementación del modelo de gestión de movilidad humana, la falta de infraestructura accesible dificulta la participación activa de personas con discapacidad y limita su inclusión en los procesos participativos.

La falta de conocimiento de los medios de comunicación utilizados por la UTGV para divulgar información es una amenaza debido a que la población objetivo no está informada sobre los canales de comunicación utilizados para difundir información relacionada con la gestión de movilidad humana, De este modo, se pierden oportunidades de participación. Ello afecta, además, a la falta de perspectiva de la población joven como una población particular que debe participar, ya que los jóvenes son importantes en los procesos participativos y aportan ideas innovadoras.

Las amenazas identificadas en relación con los procesos participativos para implementar el modelo de gestión de movilidad humana en espacios públicos, desde el enfoque de la participación en el cantón, afectan de manera directa la intervención y representatividad de las organizaciones en los procesos participativos y limitando el alcance y efectividad del modelo de gestión de movilidad humana.

Lo anterior se evidencia, por ejemplo, en la no apropiación por parte de las organizaciones a la apertura de los parques en tiempo de pandemia, en el desuso

y no aprovechamiento de las herramientas digitales de comunicación, con el fin de divulgar información, así como también el sentir de las organizaciones en el momento de asistir a las actividades que realiza la UTGV.

**CAPÍTULO V:  
CONCLUSIONES  
Y  
RECOMENDACIONES**

## 5.1. CONCLUSIONES

En primera instancia, se identificó un departamento comprometido con la participación, la comunicación y la toma de decisiones para involucrar a los sujetos sociales por medio de dinámicas colaborativas. Estas características favorecen la resolución de potenciales dificultades y la toma de decisiones; de modo tal, se facilita el alcance de los objetivos y metas de la Unidad.

A partir de las estrategias que implementa la UTGV para gestionar el trabajo con participación social, se evidencia que, desde la Unidad, existe un claro reconocimiento de la importancia de la gente para alcanzar un desarrollo orientado a un bienestar para todas las personas. No obstante, en la gestión también se debe dar seguimiento a las situaciones presentes a lo interno, las cuales dificultan y limitan su capacidad de implementar procesos más participativos.

Por su parte, pese a la consolidación y compromiso que se identifica en la Unidad hay importantes debilidades que deben ser atendidas. Primero, se toman en cuenta las responsabilidades asignadas, la Unidad cuenta con muy poco personal, lo que limita ampliar la cobertura de las necesidades y demandas de la comunidad. Otro aspecto es que tienen limitaciones financieras, en parte por una condición estructural en el país, y también por el contexto de la pandemia que profundizó la situación.

Otros aspectos identificados en el análisis, es que la Unidad tiene requerimientos de recursos tecnológicos y registros de información en relación con la participación.



Estas debilidades y carencias en la UTGV dificultan la planificación de la participación, porque no cuentan con una base de datos actualizada de actores, los espacios de participación ciudadana no son del todo inclusivos, y la comunicación hacia la población no está siendo efectiva.

En materia de comunicación, el contexto de la pandemia evidenció que tanto la UTGV y la población consultada no están preparadas para un abordaje de trabajo no presencial. En el caso de la Unidad por las debilidades ya señaladas. Con respecto a las organizaciones consultadas, presentan las brechas digitales, tanto en acceso como en competencias para la utilización de tecnologías de la información.

Otro aspecto que debe considerarse a lo interno de la Unidad es que tiene una visión masculina, y esto incide en que no se cuente con perspectiva de género en los procesos participativos. Lo cual no se atiende con la sola inclusión de mujeres en la Unidad o en actividades puntuales, sino con las herramientas para potenciar el enfoque de género en la gestión de la Unidad.

Por lo tanto, las acciones estratégicas propuestas en este documento suponen una contribución en la mejora de estas fortalezas y debilidades que es clave para la planificación.

En cuanto a los factores externos identificados, es crucial destacar la disposición de la ciudadanía para participar en las actividades organizadas en beneficio del cantón. La participación activa de las personas consultadas no solo enriquecerá los

procesos, sino que también aportará diversas perspectivas, asegurando así una representación amplia de las voces de la comunidad.

Además, a través de la implementación del uso de herramientas digitales y la identificación de los medios de comunicación idóneos, es posible ayudar a hacer que la información sea más accesible y comprensible para un público más amplio, lo que puede ser especialmente útil en el contexto de la diversidad cultural de muchas comunidades.

La importancia de la planificación en este trabajo como herramienta para llegar a los resultados, es que a través de nuevos conocimientos de la realidad, maximizar los recursos existentes para el cumplimiento de objetivos. Este proceso busca aportar desde el planteamiento de acciones estratégicas, que en la UTGV haya una mejor ejecución de la gestión institucional para trabajar la participación de la población de acuerdo con: los recursos disponibles y las realidades de la población, donde se tome en cuenta la articulación y la coordinación institucional, así como, todo lo necesario para lograrlo.

## 5.2. RECOMENDACIONES

La UTGV presenta condiciones a nivel de su equipo que son favorables para la puesta en marcha de acciones estratégicas que fortalezcan sus capacidades para una gestión más participativa. Estas acciones requieren de un seguimiento y una implementación progresiva. Por esa razón, se brindan las siguientes recomendaciones:

- A. Autogestionar desde la Unidad las acciones estratégicas que se proponen en este Trabajo Final de Graduación, asignación de responsables, tareas y plazos de ejecución para lograr los resultados, tomando en cuenta que las acciones están vinculadas entre sí.
- B. Elaborar una programación que permita visualizar las acciones en el tiempo (corto, mediano, largo plazo) y estimar los recursos requeridos, con el fin de priorizar las acciones.
- C. En cuanto a la gestión interna, la UTGV debe prever una alternativa ante la posibilidad de quedarse temporalmente sin un funcionario del equipo, debido a situaciones de emergencia en el cantón.
- D. Este tipo de cambios supone un riesgo en la programación establecida para trabajar procesos participativos, porque pueden significar una pausa en actividades claves, generando incertidumbre en las personas, por lo tanto, un retroceso. Principalmente, porque no se vislumbran próximas contrataciones para reforzar al equipo de trabajo.

- E. Asumir el enfoque de género como una prioridad en el fortalecimiento de las capacidades de la Unidad. Es decir, identificar un programa o propuesta de capacitación serio y práctico sobre la transversalización de género en la gestión de espacios de movilidad humana. De manera que, fortalezcan esa área que representa una debilidad en la UTGV y que tiene incidencia directa a la hora de construir procesos participativos.
  
- F. Propiciar con asesoramiento, las adecuadas condiciones de participación en actividades dirigidas a poblaciones particulares (adultos mayores, mujeres, niñez, juventud, personas con discapacidad), con el fin de aumentar la participación activa e inclusiva de los actores sociales. Lo más importante es que se garantice la inclusión de estas poblaciones como parte de los alcances, sin cerrar las posibilidades de participación al resto de la población.
  
- G. Generar espacios de diálogo entre la UTGV y los departamentos de mayor interés de la Municipalidad de Goicoechea para coordinar cómo llevar a cabo los procesos de trabajo que requieran acciones colaborativas.
  
- H. Se recomienda que, a través del apoyo del departamento encargado de comunicación en general de la Municipalidad de Goicoechea, se coordine la realización de un instrumento de consulta pública que pueda divulgarse por diversos medios, mediante el cual la población pueda aportar información clave para la Unidad.

- I. Establecer un mecanismo de seguimiento a las acciones estratégicas que se apliquen, con el fin de garantizar su implementación apropiada, los ajustes necesarios, o las acciones correctivas que se requieran.
- J. Valorar el intercambio de experiencias con UTGV de otros gobiernos locales para conocer cómo han abordado el trabajo y la gestión de la Unidad en materia de participación social.

**CAPÍTULO VI:**  
**PROPUESTA DE ACCIONES**  
**ESTRATÉGICAS**

Como resultado del proceso investigativo, se desarrolló la propuesta de acciones estratégicas, dirigidas por los siguientes tres ejes: fortalecimiento de la comunicación, articulación interinstitucional y condiciones de participación activa e inclusiva.

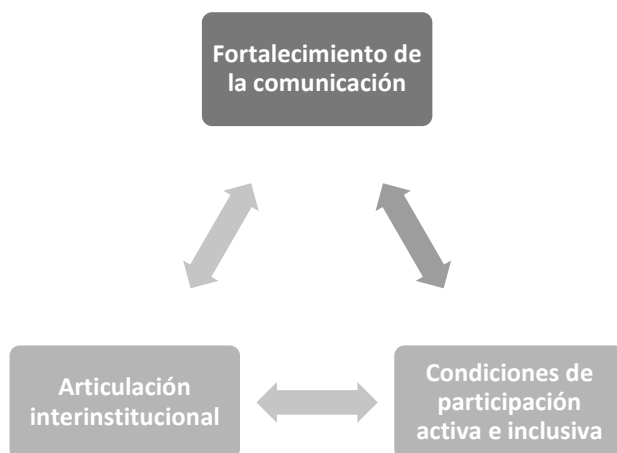
En primera instancia, se definió como eje el fortalecimiento de la comunicación, para mejorar la eficacia, transparencia y confianza de la UTGV, a través del fortalecimiento de la participación ciudadana y la colaboración en el logro de los objetivos.

Aunado a lo anterior, se estableció la articulación interinstitucional, para el funcionamiento eficiente y efectivo de este departamento, así como, para la cooperación y el trabajo conjunto entre diferentes instituciones, con el fin de mejorar la planificación y la coordinación para el logro de objetivos comunes.

Por último, se propone la participación activa e inclusiva de los ciudadanos que integra las siguientes condiciones; accesibilidad, diálogo constructivo, capacitación y transparencia para garantizar que todas las personas tengan la oportunidad y el acceso a los procesos participativos para la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.

En la siguiente figura se visualizan los ejes antes mencionados.

**Figura 3. Ejes estratégicos**



**Fuente:** Elaboración propia, 2023.

## **6.1. OBJETIVOS DE LAS ACCIONES ESTRATÉGICAS**

Los siguientes objetivos buscan la incorporación de los ejes, a través de acciones estratégicas que permitan mejorar la planificación en los procesos de participación ciudadana en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.

### **6.1.1. Objetivo General**

Establecer acciones estratégicas para la planificación en la incidencia de la participación comunal en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana para el período 2022-2026 en el cantón de Goicoechea.

### **6.1.2. Objetivos Específicos**

- Fortalecer la comunicación entre la UTGV y las organizaciones sociales.
- Promover acciones interinstitucionales de interés para la UTGV.



- Generar condiciones para la participación ciudadana activa e inclusiva.

## **6.2. MATRIZ GENERAL DE EJES ESTRATÉGICOS**

Los siguientes ejes estratégicos permiten priorizar los temas por considerar durante el desarrollo de las acciones estratégicas.

**Cuadro 9.** Matriz de ejes estratégicos de las acciones estratégicas

Objetivos estratégicos	Eje estratégico	Población meta	Acciones estratégicas	Tiempo de ejecución	Responsable
Fortalecer la comunicación entre la UTGV y las organizaciones sociales.	Fortalecimiento de la comunicación.	Asociaciones. Organizaciones sociales. Grupos formales e informales.	Actualizar la base de datos de las organizaciones sociales existentes en la UTGV, con el fin de facilitar el contacto y la convocatoria de los actores sociales a las actividades de la Unidad.	3 meses	Promotor social
		Líderes comunales. Habitantes del cantón. Población particular.	Elaboración de un mapeo de organizaciones, asociaciones, grupos o colectivos de poblaciones particulares (mujeres, personas con discapacidad, niñez y adolescencia), para crear un registro de contactos para realizar convocatorias inclusivas.	3 meses	
			Crear alianzas estratégicas con organizaciones, asociaciones, grupos o colectivos de poblaciones particulares (mujeres, personas con discapacidad, niñez y adolescencia) que permitan asesoría o consultas específicas en materia de derechos humanos.	2 meses	
			Fortalecer la accesibilidad de la información a los habitantes del cantón a través de la diversificación de medios de comunicación, priorizando WhatsApp, correo electrónico, y Facebook.	3 meses	
			Recurrir a otras experiencias municipales con relación al uso de las herramientas de tecnología de la información, utilizadas para recopilar datos vinculados a los espacios de movilidad humana.	3 meses	

Promover acciones interinstitucionales de interés para la UTGV	Articulación interinstitucional	Instituciones presentes en el cantón.	<p>Realizar vínculos y enlaces estratégicos entre la UTGV e instituciones sociales para facilitar la convocatoria de población requerida en actividades de participación ciudadana y proyectos de desarrollo social.</p> <p>DINADECO: actualización de base de datos, constituciones de Asociaciones de Desarrollo.</p> <p>INAMU: promover la autonomía e inclusión con perspectiva de género a través de la participación de las mujeres.</p> <p>CONAPAM: propiciar y apoyar las acciones para el desarrollo de las personas adultas mayores.</p> <p>CONAPDIS: realizar programas que atiendan las necesidades de atención a personas con discapacidad.</p> <p>AGECO: incentivar nuevas habilidades para fomentar las capacidades en personas adultas mayores.</p>		Promotor social
Generar condiciones para la participación ciudadana activa e inclusiva.	Condiciones para la participación activa e inclusiva.	<p>Departamentos de la Municipalidad:</p> <p>Dirección de gestión ambiental.</p> <p>Dirección de Ingeniería.</p> <p>Dirección administrativa.</p> <p>Organizaciones sociales.</p> <p>Asociaciones.</p>	<p>Elaborar una herramienta para la planificación de actividades que incluya tres momentos:</p> <p>Antes: listado de organizaciones activas, organización de actividades según caracterización de la población meta, definición del equipo organizador, asignación de tareas; convocatoria, logística, gestión de espacios tomando en cuenta condiciones de inclusión, definición de información a compartir, materiales, tiempo estimado, agenda, metodologías participativas, mediación, entre otros.</p> <p>Durante: ejecución de la actividad, implementación de metodologías, registro de la actividad, seguimiento de las tareas asignadas a cada integrante del equipo.</p> <p>Después: validación, entrega de resultados.</p>	1 mes	Promotor social

		Poblaciones particulares. (mujeres, personas con discapacidad, niñez y adolescencia).	Planificar actividades de participación que respondan a las características de los distintos grupos sociales, adultos, mayores, jóvenes, personas en condición de discapacidad, mujeres, LGBTQ+	1 mes	
		Habitantes del cantón de Goicoechea.	Gestionar un plan de capacitación de transversalización de género para la gestión de la UTGV.	2 meses	
			Realización de cronogramas de trabajo definiendo tiempos de ejecución y respuesta para coordinar aspectos de desarrollo local entre departamentos.	1 mes	
			Diseñar con el apoyo de aliados estratégicos al menos un evento por distrito para conocer la perspectiva de las mujeres con respecto a las necesidades relacionadas con los espacios públicos de movilidad humana, con el fin de contar con un insumo para la elaboración del diagnóstico integral del PVQCD período 2027-2032. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseño de los eventos (2024).</li> <li>• Ejecución de los eventos (2025).</li> <li>• Devolución de resultados (2025-2026).</li> </ul> <b>Nota:</b> Estos plazos responden como guía al plan de trabajo que diseñe el departamento encargado.	1 mes	

**Fuente:** Elaboración propia, 2022.

### **6.3. RIESGOS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE LAS ACCIONES ESTRATÉGICAS.**

Cuando se proponen acciones estratégicas, pueden presentarse condiciones o factores de riesgo que afecten su implementación, a continuación, se mencionan algunos de ellos.

- A. La disposición de los actores sociales para compartir o abstenerse de dar información, puede generar una base de datos incompleta o inexacta.
- B. La disponibilidad o carencia de recurso humano, financiero, logístico y de tiempo, tiene incidencia en la elaboración del mapeo de actores.
- C. Los cambios de administración de gobierno local y gobierno central pueden afectar la articulación interinstitucional, provocando dificultades en la coordinación, comunicación, priorización, asignación de tareas y planes de trabajo institucionales.
- D. En cuanto a la incorporación de la perspectiva de género en la gestión de la UTGV, los funcionarios podrían no estar interesados en participar en capacitaciones sobre género, debido a la resistencia al cambio o la no priorización del tema.
- E. En materia de género, la falta de apoyo político, conocimiento del marco normativo nacional e internacional, incomprensión de la temática de género como categoría de análisis, así como las barreras culturales y sociales, pueden limitar la capacidad de lograr la transversalización de género en la gestión de la UTGV.

- F. La falta de comunicación clara y efectiva entre la UTGV y los departamentos de la municipalidad puede dificultar la coordinación y el cumplimiento de las actividades y tareas planteadas en el cronograma de trabajo.
- G. El traslado de alguno de los funcionarios de la Unidad a otras asignaciones puede pausar tareas propias de la UTGV.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

- Acuña, R. (2016). Guía de diseño y evaluación de ciclovías para Costa Rica. <https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/851/Gu%c3%ada%20de%20dise%c3%b1o%20y%20evaluaci%c3%b3n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Allen, J. (2009). Gestión Vial Municipal. Componentes esenciales de una Unidad Técnica de gestión vial en el ámbito municipal en Costa Rica.
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica (2020). Ley de movilidad Peatonal. [http://www.asamblea.go.cr/glcp/doc\\_relevantes\\_de\\_actas/Dictamen%20Exp.%2021.318.pdf](http://www.asamblea.go.cr/glcp/doc_relevantes_de_actas/Dictamen%20Exp.%2021.318.pdf)
- Barrantes, R. (2002). Investigación, un camino al conocimiento. Editorial EUNED. San José, Costa Rica.
- Carvajal, A (2011). Apuntes sobre desarrollo comunitario. [chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://biblioteca.utec.edu/siab/virtual/eli\\_bros\\_internet/55714.pdf](chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://biblioteca.utec.edu/siab/virtual/eli_bros_internet/55714.pdf)
- Castro, A. (2016). Participación ciudadana en democracia: espacios y mecanismos. 1º edición. San José Costa Rica: Instituto de Formación y Estudio en Democracia [https://www.tse.go.cr/pdf/fasciculos\\_capacitacion/participacion-ciudadana-endemocracia-espacios-y-mecanismos.pdf](https://www.tse.go.cr/pdf/fasciculos_capacitacion/participacion-ciudadana-endemocracia-espacios-y-mecanismos.pdf)
- Causse, M. (2009). El concepto de comunidad desde el punto de vista socio-histórico-cultural y lingüístico. <https://www.redalyc.org/pdf/1813/181321553002.pdf>
- Chiavenato, I. (2009) Comportamiento Organizacional: La dinámica del éxito en las organizaciones. 2º edición. México: Mc Graw Hill Educación.

Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial (CNREE), Universidad de Costa Rica

Universidad de Costa Rica (UCR), Escuela de Estadística. Unidad de Servicios Estadísticos (2011). X Censo Nacional de Población y VI de Vivienda 2011: Población con discapacidad. Principales indicadores demográficos y socioeconómicos 1 ed. Heredia, Costa Rica: [.https://www.binasss.sa.cr/opacms/media/digitales/X%20censo%20nacional%20de%20poblaci%C3%B3n%20y%20VI%20de%20vivienda%202011.%20%20Poblaci%C3%B3n%20con%20discapacidad.%20Principales%20indicadores%20demogr%C3%A1ficos%20y%20socioecon%C3%B3micos.pdf](https://www.binasss.sa.cr/opacms/media/digitales/X%20censo%20nacional%20de%20poblaci%C3%B3n%20y%20VI%20de%20vivienda%202011.%20%20Poblaci%C3%B3n%20con%20discapacidad.%20Principales%20indicadores%20demogr%C3%A1ficos%20y%20socioecon%C3%B3micos.pdf)

Dalle, P., Boniolo, P., Sautu, R., & Elbert, R. (2005). Manual de metodología. Construcción del marco teórico, formulación de objetivos y elección de la metodología. Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

Egbert J. Sánchez, 2010. De la planificación normativa a la planeación estratégica: el CONPAB y el plan de desarrollo bibliotecario. Centro universitario de investigaciones

Flecman, I & Blutman, G. (2017). La planificación estratégica participativa. Conceptos e instrumentos para nuevos modelos de gestión pública. Buenos Aires, Argentina.

García, G. (S.F). Partes de la vía. <https://www.pruebaderuta.com/partes-de-la-via.php>

Gobierno de la República. (2018). MOPT y Municipalidades firman convenios para desarrollar proyectos en la red vial cantonal. <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2018/12/mopt-y-municipalidades-firmanconvenios-para-desarrollar-proyectos-en-la-red-vial-cantonal/>



- Gómez, C. (2013). Nueva Gestión Pública y Gobernanza: Desafíos en su Implementación. <http://www.spentamexico.org/v8-n1/A14.8%281%29177-194.pdf>
- González, A. (S.F). Planificación local, gestión municipal y su dimensión en el Uruguay. [http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal2/Geografia socioeconomica/Ordenamiento territorial/02.pdf](http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal2/Geografia%20socioeconomica/Ordenamiento territorial/02.pdf)
- Guía del plan vial <http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/4402/625.7-43.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Hamui, A & Varela, M. (2013). Investigación en Educación Media. La técnica de grupos focales. Distrito Federal, México. <https://www.redalyc.org/pdf/3497/349733230009.pdf>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. P. (2014). Metodología de la investigación. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- INEC. (2011). Cifras preliminares de población y vivienda. Censo 2011. [chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://inec.cr/wwwisis/documentos/INEC/Censos/2011\\_Censo\\_Nacional\\_Poblacion\\_Vivienda/Resultados/Censo\\_2011\\_Cifras\\_Preliminares.pdf](chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://inec.cr/wwwisis/documentos/INEC/Censos/2011_Censo_Nacional_Poblacion_Vivienda/Resultados/Censo_2011_Cifras_Preliminares.pdf)
- Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados. (2018) Manual de Organización Funcional. <https://www.aya.go.cr/centroDocumetacion/catalogoGeneral/Manual%20Organizacional%20AyA.pdf>
- Martínez, R. Maldonado, C & Schönsteiner, J. (2022). Inclusión y movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos e igualdad de género. chrome-

[extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47974/1/S2200483\\_es.pdf](https://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47974/1/S2200483_es.pdf)

Max-Neef, M. (1993). Desarrollo a escala humana: conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones.

<https://books.google.co.cr/books?id=SwBl5d90f1AC&pg=PA91&dq=estimular+la+constituci%C3%B3n+de+sujetos+sociales+capaces+de+sostener+un+desarrollo+aut%C3%B3nomo,+autosustentado+y+arm%C3%B3nico+en+sus+diversos+%C3%A1mbitos.+Esto+no+significa,+claro+est%C3%A1,+que+el+desarrollo+s%C3%B3lo+se+limite+a+privilegiar+espacios+microsociales&hl=es&sa=X&ved=2ahUKEwi-4oHLiv7sAhXCqFkKHYfkDmEQ6AEwAHoECAEQAg#v=onepage&q=estimular%20la%20constituci%C3%B3n%20de%20sujetos%20sociales%20capaces%20de%20sostener%20un%20desarrollo%20aut%C3%B3nomo%2C%20autosustentado%20y%20arm%C3%B3nico%20en%20sus%20diversos%20%C3%A1mbitos.%20Esto%20no%20significa%2C%20claro%20est%C3%A1%20que%20el%20desarrollo%20s%C3%B3lo%20se%20limite%20a%20privilegiar%20espacios%20microsociales&f=false>

Mena, V & Rodríguez, C. (2018). Derechos humanos y sujetos sociales: Una experiencia participativa de la gestión vial en el cantón de Goicoechea. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio. Costa Rica.

Ministerio de Salud (1925). Salud y participación comunitaria. República de Argentina. Buenos Aires. [http://www.msal.gov.ar/images/stories/bes/graficos/0000001032cntmodulo\\_7\\_salud-participacion-comunitaria.pdf](http://www.msal.gov.ar/images/stories/bes/graficos/0000001032cntmodulo_7_salud-participacion-comunitaria.pdf)

MOPT & INECO. (2011). Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035. Vol. 2. <https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/33f1f8e8-f7b8-41ab-883c-4d7bac2b4ba5/Carretera.pdf?MOD=AJPERES>

MOPT (2017). Guía para la formulación y seguimiento del plan vial quinquenal de conservación y desarrollo. <http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/4402/625.7-43.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

MOPT y COSEVI. (2013). Manual para el desarrollo de proyectos de infraestructura desde la óptica de la seguridad vial. <https://www.csv.go.cr/documents/10179/20401/SEGURIDADVIAL+Manual+050314.pdf/4d181337-7fce-43bf-b412-8e8ee92eb2ae>

MOPT. (2010). Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes. <https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/28a27ca9-2ec2-49ae-838c-6f89e21d43b4/CR-2010.pdf?MOD=AJPERES>

MOPT. (2011). Plan Nacional de Transporte de Costa Rica. <https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/f2d40391-ce50-4013-9d73d1dd56262820/Marco-Economico-Financiero.pdf?MOD=AJPERES>

MOPT. (2017). Ley 9329 Ley Especial para la Transferencia de Competencias, atención plena exclusiva de la Red Vial Cantonal. <http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/handle/123456789/3499;jsessionid=CB270E0F7D511309BCF4A340991C0493>

MOPT. (2020). Plan Estratégico Sectorial 2019-2024 Infraestructura y Transporte. Segunda versión. <https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/7e0073d1-1362-4ab1b9eaeaad500d5177/Plan+Estrategico+Sectorial+2019+2024.pdf?MOD=AJPERES>

Morales, C. Rosales, R. Hernández, H. (2013). Política de Igualdad y Equidad de Género.(PIEGAL) <http://www.asamblea.go.cr/ci/Documentos%20Igualdad%20y%20Equidad%>

- [20de%20Genero/Politica%20de%20Igualdad%20y%20Equidad%20de%20G%C3%A9nero%20de%20la%20Asamblea%20Legislativa.pdf](#)
- Municipalidad de Goicochea. (2016) Geografía y población. <https://www.munigoicoechea.com/index.php/pagina-geografia-poblacion>
- Municipalidad de Goicochea, (2016). Funciones. <https://www.munigoicoechea.com/index.php/funciones>
- Municipalidad de Goicochea, (2016). Historia del Cantón. Origen. (Historia y Situación Legal). <https://www.munigoicoechea.com/index.php/pagina-historia>
- Municipalidad de Goicochea, (2016). Misión y Visión. <https://www.munigoicoechea.com/index.php/pagina-mision-vision>
- Municipalidad de Goicoechea, (2016). Planes. <https://www.munigoicoechea.com/index.php/planes>
- Municipalidad de Goicoechea, (2016). Reglamentos. <https://www.munigoicoechea.com/index.php/reglamentos>
- Municipalidad de Goicoechea, (2016). Valores. <https://www.munigoicoechea.com/index.php/valores>
- Ornóz, S. (2009). El urbanismo, la planificación urbana y el ordenamiento territorial desde la perspectiva del derecho urbanístico venezolano. <https://www.redalyc.org/pdf/1700/170014942008.pdf>
- Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible ProDUS-UCR. (2020). Plan Regulador del cantón de Goicoechea. Etapa diagnóstica, eje social. <https://munigoicoechea.go.cr/wp-content/uploads/2021/02/02-EjeSocial.pdf>
- Rodríguez; Peñas & Solano. (2009). Guía de Herramientas Municipales para la promoción del desarrollo económico local. San José, Costa Rica.
- Rojas, C. (2009). Gestión pública para el desarrollo. [http://biblioteca.icap.ac.cr/rcap/56\\_57/cristina\\_rojas.pdf](http://biblioteca.icap.ac.cr/rcap/56_57/cristina_rojas.pdf)
- Ricoy Lorenzo, Carmen. (2006). Contribución sobre los paradigmas de investigación. <https://www.redalyc.org/pdf/1171/117117257002.pdf>
- Samygin, A. (2016). Las 7S de Mckinsey. <https://es.scribd.com/document/525549800/7S-de-McKinsey>

Sandoval, C. (2014). Métodos y aplicaciones de la planificación regional y local en América Latina. CEPAL.

Sauto, R & Boniolo, P. (2005). Manual de metodología. Sistema Costarricense de información Jurídica. (2020). Reglamento del proceso de seguridad vial y vigilancia comunal de la Municipalidad de San Rafael de Heredia, conocida como Policía Municipal.  
[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&param2=1&nValor1=1&nValor2=80677&nValor3=102467&strTipM=TC&Resultado=9&nValor4=1&strSelect=sel](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&param2=1&nValor1=1&nValor2=80677&nValor3=102467&strTipM=TC&Resultado=9&nValor4=1&strSelect=sel)

SCIJ. (2021). Código Municipal N° 7794.  
[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=40197](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=40197)

SCIJ. (2021). Ley de Planificación Nacional.  
[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=34439&nValor3=91172&param2=1&strTipM=TC&Resultado=3&strSim=simp](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=34439&nValor3=91172&param2=1&strTipM=TC&Resultado=3&strSim=simp)

SCIJ. (2021). Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114 "Ley Simplificación y Eficiencia Tributarias" No. 40138

MOPT.  
[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=83584&nValor3=107504&strTipM=TC](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=83584&nValor3=107504&strTipM=TC)

SCIJ. (2021). Ley igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad N° 7600.  
[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_norma.aspx?param1=NRM&nValor1=1&nValor2=23261&nValor3=96047&strTipM=FN](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_norma.aspx?param1=NRM&nValor1=1&nValor2=23261&nValor3=96047&strTipM=FN)

Subsecretaría de desarrollo territorial y descentralización (SSDT). (2011). Pautas metodológicas para la planificación estratégica participativa del municipio con

énfasis en el desarrollo económico de su territorio. (1ed.) San Salvador: El Salvador. <http://www.repo.funde.org/854/1/PAUTASmetod.pdf>

UNED & CIEI. (2017). Modelo de Monitoreo y Seguimiento de Planificación Institucional.

[https://www.uned.ac.cr/viplan/images/ciei/INVESTIGACIONES\\_2017/AGOSTO\\_2017/Sistema\\_de\\_Monitoreo\\_y\\_Evaluaci%C3%B2n\\_del\\_MEGU\\_19.06.17\\_1.pdf](https://www.uned.ac.cr/viplan/images/ciei/INVESTIGACIONES_2017/AGOSTO_2017/Sistema_de_Monitoreo_y_Evaluaci%C3%B2n_del_MEGU_19.06.17_1.pdf)

Valverde, G. (2010). Guía para el desarrollo de proyectos de infraestructura desde la óptica de seguridad vial. Costa Rica, MOPT

<https://www.csv.go.cr/documents/20126/117370/SEGURIDAD+VIAL+Manual+2010.pdf/f8b890fd-4db8-cf75-3463-18bcae3afc17?t=1559256813190>

Velásquez, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM). Barcelona

[https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM\\_1de5.pdf?squence=1](https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf?squence=1)

Visión Costa Rica. (2017). La infraestructura vial en Costa Rica: desafíos y oportunidades para las asociaciones público-privadas. Costa Rica: academia de

Centroamérica. <https://www.academiaca.or.cr/wp-content/uploads/2017/12/PV-04-17.pdf>

## 8. ANEXOS

### 8.1. Anexo 1: Aplicativo a las y los actores sociales o representantes de las ADIs y ADEs del Cantón de Goicochea.

#### Instrucciones:

El propósito de esta entrevista es conocer la opinión de los actores sociales o representantes de ADIs, ADEs del cantón de Goicochea, con respecto a la participación en la Gestión de los Espacios Públicos de Movilidad Humana que lidera la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV).

Se desean respuestas a conciencia y de forma responsable. Las respuestas serán confidenciales, de antemano agradecemos su colaboración.

**Fecha:** \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_

**Nombres del entrevistador:** Yamileth Mora Pérez, Alejandra Elizondo Fallas, Silvia Jiménez Hernández.

Datos personales:

1. Nombre completo:

2. Sexo:

( ) Hombre.

( ) Mujer.

3. ¿Con cuál identidad de género se identifica?

( ) Masculino.

( ) Femenino.

Otro, ¿cuál? \_\_\_\_\_

4. ¿Cuál es su edad?

Menor a 18.

45 años a 54 años.

18 años a 24 años.

55 años a 64.

25 años a 34 años.

Más de 64.

35 años a 44 años.

5. ¿Cuál es el último nivel educativo cursado?

Primaria completa.

Secundaria incompleta.

Primaria incompleta.

Universidad completa.

Secundaria completa.

Universidad incompleta.

Otro, ¿Cuál? \_\_\_\_\_.

6. Distrito al que pertenece:

San Francisco.

Guadalupe.

Rancho Redondo.

Calle Blancos.

Guadalupe.

Purral.

Ipís.

Mata de Plátano.

7. Nombres de la ADIs, ADEs o entidades de bien social a la que pertenece.

8. ¿Cuál es el rol que desempeña dentro de la ADI o ADE o entidad de bien social?

9. ¿Hace cuánto tiempo forma parte de ella?



## Interrogantes:

Categoría N°1. La participación de los distintos sujetos sociales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.

1. ¿Conoce usted la función que desempeña la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) de la Municipalidad de Goicoechea?

Detalle: \_\_\_\_\_

2. Sabe usted si la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) realiza actividades con relación a la planificación, evaluación de la obra pública vial cantonal y de servicio vial municipal, que propicien la participación de las comunidades.

Sí.

No, pase a la pregunta 13.

Nunca.

Lo desconozco.

3. ¿Qué tipo de actividades lleva a cabo la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV)? \_\_\_\_\_

4. ¿Participa usted o su organización de manera activa de las actividades realizadas por la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV)?

Sí.

No.

Si su respuesta es no, ¿por qué no participa?

No nos enteramos de las convocatorias.

No lo consideramos prioritario.

No lo consideramos afín a los objetivos de la organización.

No tenemos tiempo.

No sentimos que se tome en cuenta los aportes de la organización.

Falta de interés

Otra ¿Cuál? \_\_\_\_\_

5. Según su criterio, ¿cuál es la población dentro de la organización que mayormente participa en las actividades?

( ) Adolescentes. ( ) Jóvenes. ( ) Adultos. ( ) Adultos mayores.

6. De acuerdo con su experiencia, ¿considera usted que la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) toma en cuenta las necesidades de las comunidades para la realización de proyectos?

( ) Sí. ( ) No (pase a la pregunta 9).

7. ¿Describa en qué tipo de proyectos? \_\_\_\_\_

8. ¿Considera usted que en las actividades organizadas por la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) se brindan condiciones para una participación inclusiva de las mujeres, jóvenes, personas adultas, mayores, personas con discapacidad?

Mujeres	( ) Muy inclusiva. ( ) Poco inclusiva. ( ) Inclusiva. ( ) Nada inclusiva.
Jóvenes	( ) Muy inclusiva. ( ) Poco inclusiva. ( ) Inclusiva ( ) Nada inclusiva.
Personas adultas	( ) Muy inclusiva. ( ) Poco inclusiva. ( ) Inclusiva. ( ) Nada inclusiva.
Personas adultas mayores	( ) Muy inclusiva. ( ) Poco inclusiva. ( ) Inclusiva. ( ) Nada inclusiva.

Personas con discapacidad	<input type="checkbox"/> Muy inclusiva.	<input type="checkbox"/> Poco inclusiva.
	<input type="checkbox"/> Inclusiva.	<input type="checkbox"/> Nada inclusiva.

Categoría N°2. El modelo de gestión de los espacios públicos de movilidad humana planteado por la UTGV cantonal de la Municipalidad de Goicoechea.

1. A continuación, se mencionan espacios de movilidad humana, ¿cuáles de estos existen en su distrito?

- Ciclovías.       Calles asfaltadas.       Áreas peatonales.
- Zonas de encuentro y recreación (parques, áreas verdes, plazas).
- Sitios de flujo cerca de zona escolar.
- Sitios de flujo cerca de hospitales, clínicas o EBAIS.
- Ninguno de los anteriores.

2. Como representante clave de su distrito, ¿cómo considera el uso por parte de la población de los siguientes espacios públicos de movilidad humana?

Calles	<input type="checkbox"/> Muy frecuentemente. <input type="checkbox"/> Frecuentemente. <input type="checkbox"/> Ocasionalmente. <input type="checkbox"/> Raramente. <input type="checkbox"/> Nunca.
Carreteras	<input type="checkbox"/> Muy frecuentemente. <input type="checkbox"/> Frecuentemente. <input type="checkbox"/> Ocasionalmente <input type="checkbox"/> Raramente. <input type="checkbox"/> Nunca.
Ciclovías	<input type="checkbox"/> Muy frecuentemente. <input type="checkbox"/> Frecuentemente. <input type="checkbox"/> Ocasionalmente. <input type="checkbox"/> Raramente. <input type="checkbox"/> Nunca.

Áreas peatonales	<input type="checkbox"/> Muy frecuentemente. <input type="checkbox"/> Frecuentemente. <input type="checkbox"/> Ocasionalmente. <input type="checkbox"/> Raramente. <input type="checkbox"/> Nunca.
Plazas	<input type="checkbox"/> Muy frecuentemente. <input type="checkbox"/> Frecuentemente. <input type="checkbox"/> Ocasionalmente. <input type="checkbox"/> Raramente. <input type="checkbox"/> Nunca.
Sitios de flujo cerca de zona escolar	<input type="checkbox"/> Muy frecuentemente. <input type="checkbox"/> Frecuentemente. <input type="checkbox"/> Ocasionalmente. <input type="checkbox"/> Raramente. <input type="checkbox"/> Nunca.
Sitios de flujo cerca de hospitales, clínicas o EBAIS	<input type="checkbox"/> Muy frecuentemente. <input type="checkbox"/> Frecuentemente. <input type="checkbox"/> Ocasionalmente. <input type="checkbox"/> Raramente. <input type="checkbox"/> Nunca.
Parques y espacios naturales	<input type="checkbox"/> Muy frecuentemente. <input type="checkbox"/> Frecuentemente. <input type="checkbox"/> Ocasionalmente. <input type="checkbox"/> Raramente. <input type="checkbox"/> Nunca.

3. ¿La Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) cumple la Ley N°7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad en relación con la adaptación para la población de aceras, rampas, vías de acceso, semáforos, ¿entre otros?

Sí.

No.

4. ¿Cómo califica usted el cumplimiento de dicha Ley N°7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, por parte de la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV)?

Excelente.     Muy bueno.     Bueno.     Regular.     Malo.

5. Según su criterio, ¿cómo califica el mantenimiento de la vía pública en su distrito?

Demarcación	<input type="checkbox"/> Excelente. <input type="checkbox"/> Muy bueno. <input type="checkbox"/> Bueno. <input type="checkbox"/> Regular. <input type="checkbox"/> Malo. <input type="checkbox"/> No aplica.
Señales de tránsito	<input type="checkbox"/> Excelente. <input type="checkbox"/> Muy bueno. <input type="checkbox"/> Bueno. <input type="checkbox"/> Regular. <input type="checkbox"/> Malo. <input type="checkbox"/> No aplica.
Semáforos	<input type="checkbox"/> Excelente. <input type="checkbox"/> Muy bueno. <input type="checkbox"/> Bueno. <input type="checkbox"/> Regular. <input type="checkbox"/> Malo. <input type="checkbox"/> No aplica.
Calles asfaltadas	<input type="checkbox"/> Excelente. <input type="checkbox"/> Muy bueno. <input type="checkbox"/> Bueno. <input type="checkbox"/> Regular. <input type="checkbox"/> Malo. <input type="checkbox"/> No aplica.
Ciclovías	<input type="checkbox"/> Excelente. <input type="checkbox"/> Muy bueno. <input type="checkbox"/> Bueno. <input type="checkbox"/> Regular. <input type="checkbox"/> Malo. <input type="checkbox"/> No aplica.
Aceras	<input type="checkbox"/> Excelente. <input type="checkbox"/> Muy bueno. <input type="checkbox"/> Bueno. <input type="checkbox"/> Regular. <input type="checkbox"/> Malo. <input type="checkbox"/> No aplica.

Zonas de encuentro y recreación (parques, áreas verdes, plazas)	<input type="checkbox"/> Excelente. <input type="checkbox"/> Muy bueno. <input type="checkbox"/> Bueno. <input type="checkbox"/> Regular. <input type="checkbox"/> Malo. <input type="checkbox"/> No aplica.
Rampas	<input type="checkbox"/> Excelente. <input type="checkbox"/> Muy bueno. <input type="checkbox"/> Bueno. <input type="checkbox"/> Regular. <input type="checkbox"/> Malo. <input type="checkbox"/> No aplica.

Categoría N°3. Mecanismos para la incorporación de la planificación en la participación de los sujetos sociales.

1. De acuerdo con su criterio, ¿considera que existe comunicación entre la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) y sus habitantes?

- Totalmente de acuerdo.
- De acuerdo.
- En desacuerdo.
- Totalmente en desacuerdo.
- Indeciso.

2. ¿Conoce usted los medios de comunicación que posee la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) para dar a conocer a sus habitantes los proyectos, decisiones, noticias, comunicados con relación a su distrito?

- Sí.
- No, pase a la pregunta 3.

3. ¿Considera usted que los canales de comunicación utilizados por la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) para convocar a la población a sus actividades son?

Excelente.

Bueno.

Aceptable.

Escaso.

Deficiente.

4. ¿La Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) divulga apropiadamente la información sobre las actividades que realiza en relación con el estado de las calles, ciclovías, zonas de recreación (espacios públicos de movilidad humana)?

Muy frecuentemente.

Frecuentemente.

Ocasionalmente.

Raramente.

Nunca.

5. De los siguientes medios de comunicación, ¿cuál considera que es el más apropiado para que la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) comunique sobre proyectos o realice convocatorias?

Correo electrónico.

Facebook.

Telegram.

Instagram.

WhatsApp.

Otra ¿Cuál?\_\_\_\_\_.

*En relación a la pandemia Covid-19*

6. ¿Ha existido comunicación entre la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) y su organización en tiempos de pandemia?

No.

( ) Sí ¿Describe?\_\_\_\_\_.

*Coordinación entre las organizaciones y la UTGV*

7. ¿Conoce usted la forma de realizar gestiones ante la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV)?

( ) Sí.

( ) No.

8. ¿Desde su organización se ha realizado alguna gestión ante la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) sobre las necesidades en relación con la planificación de la obra pública vial cantonal o servicio vial municipal?

( ) Sí.

( ) No.

9. ¿Cuál ha sido la respuesta de la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) ante estas gestiones? Comente\_\_\_\_\_

*Opcionales*

10. Como representante comunal ¿tiene alguna propuesta para el involucramiento y participación activa de la ciudadanía sobre el uso de los espacios públicos de movilidad humana, y mecanismos para mejorar la comunicación con la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV)? \_\_\_\_\_

11. ¿Habría disposición de su organización en participar en actividades informativas o consultivas que organice la Unidad Técnica de Gestión Vial (UTGV) para la mejora de la Red Vial Cantonal? \_\_\_\_\_

**¡Gracias por su colaboración!**



## **8.2. Anexo 2: Cuestionario aplicado vía telefónica a funcionario de UTGV**

Las estudiantes de licenciatura de la Universidad Nacional, en la carrera de Planificación Económica y Social, realizan el Trabajo Final de Graduación en la Municipalidad de Goicoechea efectuaran las siguientes consultas con el propósito de conocer características internas de la Unidad Técnica Gestión Vial en la Municipalidad de Goicoechea. Todo dato otorgado será de suma confiabilidad.

**Fecha:** 02/02/2023

**Nombres del entrevistador:** Yamileth Mora, Alejandra Elizondo, Silvia Jiménez.

Es muy importante su opinión, le agradecemos su tiempo.

Nombre del entrevistado:

Nombre del puesto:

Años de trayectoria dentro de la UTGV:

Edad actual:

### **Interrogantes:**

1. ¿Cuál es el orden jerárquico de los integrantes de la UTGV? ¿Cómo se establecen los flujos de comunicación entre los integrantes de la UTGV?
2. ¿La UTGV posee cultura organizacional: normas y valores? ¿Cómo se percibe entre los colaboradores?
3. ¿Qué valores comparten dentro de la UTGV?
4. ¿Cómo se toman las decisiones dentro de la UTGV?
5. ¿Cree usted que falta personal dentro de la UTGV?
6. En el momento que se necesite trabajar de la mano con otros departamentos de la Municipalidad, ¿cuál es el procedimiento a seguir?

7. ¿La UTGV realiza convenios interinstitucionales, Municipalidad-asociaciones, ¿para la creación de infraestructura vial?
8. ¿Dispone la municipalidad de presupuesto fuera de lo asignado según la Ley N°1 8114 para el mantenimiento de infraestructura vial?

### **8.3. Anexo 3. Consultas de la UTGV**

Las estudiantes de licenciatura de la Universidad Nacional, en la carrera de Planificación Económica y Social, realizan el Trabajo Final de Graduación en la Municipalidad de Goicoechea efectúan las siguientes consultas con el propósito de conocer características internas de la Unidad Técnica Gestión Vial en la Municipalidad de Goicoechea Por lo cual, todo dato otorgado será de suma confiabilidad.

**Fecha:** 26/10/2022

**Nombres del entrevistador:** Yamileth Mora, Alejandra Elizondo, Silvia Jiménez.

**Nombre del entrevistado:** Cristian Rodríguez.

**Puesto:** Promotor Social de la Unidad Técnica Gestión Vial en la Municipalidad de Goicoechea.

Es muy importante su opinión, le agradecemos su tiempo.

#### **Interrogantes:**

1. ¿Cuáles son las habilidades más fuertes de la UTGV?
2. ¿Cómo percibe la cultura organizacional de la UTGV?
3. ¿De qué manera se reflejan en el personal los valores organizacionales?
4. ¿Cómo se establecen los flujos de comunicación entre los integrantes de la UTGV?
5. ¿El personal trabaja de manera colaborativa o competitiva?
6. ¿Qué necesidades tiene el personal en la UTGV?
7. ¿Cree usted que falta personal dentro de la UTGV?

¡Muchas gracias!

#### 8.4. Anexo. 4. Técnicas de recolección de información secundaria.

**Cuadro 10.** Matriz de revisión bibliográfica y documental.

**Categoría N°1** -La participación de los distintos sujetos sociales en la gestión de los espacios públicos de movilidad humana.

**Categoría N°2** -El modelo de gestión de los espacios públicos de movilidad humana planteado por la Unidad técnica de gestión vial cantonal de la municipalidad de Goicoechea.

**Categoría N°3** -Mecanismos para la incorporación de la planificación en la participación de los sujetos sociales.

Document o consultado	Subcategorías	Descripción	Referencias bibliográficas
PDF	Sujetos sociales	Antecedentes del concepto de sujeto adherido a ello sujetos sociales, marco de condicionamiento histórico.	Zemelman Merino, Hugo (2006). Pensar en la sociedad y a los sujetos sociales. Revista Colombiana de Educación. Bogotá, Colombia. <a href="https://www.redalyc.org/pdf/4136/413635244002.pdf">https://www.redalyc.org/pdf/4136/413635244002.pdf</a> .
PDF	Espacios de participación.	La participación es definida cuando una persona se siente parte de algo más grande, desde su niñez; desde donde nace ese sentido de	Ruíz Chaves, Warner (2013). Espacios de participación y representación en el cantón. ( <a href="https://recursos.mep.go.cr/abordaje_estudios_s_primaria/data/primaria/2-1t-(1).pdf">https://recursos.mep.go.cr/abordaje_estudios_s_primaria/data/primaria/2-1t-(1).pdf</a> ).

		participación al interactuar con otras por un interés o no en común.	
PDF	Acciones que realizan los sujetos sociales	Esfuerzo de la población, como sacrificio de acción. Conductas y acciones que pueden crear para atender las necesidades.	Páez Álvarez, Alfonso (2006). La participación ciudadana y su relación con el acceso a la información pública. México. <a href="https://www.redalyc.org/pdf/461/46120304.pdf">https://www.redalyc.org/pdf/461/46120304.pdf</a> .
	Opinión sobre su participación	importancia de la participación, resultante de un proceso de transformación. Así como también la participación como un derecho de las personas.	Barrientos, Mario A. (2005). La participación. <a href="http://agro.unc.edu.ar/~extrural/LaPARTICIPACION.pdf">http://agro.unc.edu.ar/~extrural/LaPARTICIPACION.pdf</a>
TFG	Conocimiento sobre el MGVC	El Modelo de gestión de participación comunal, basado en el enfoque de derechos humanos, en la gestión del espacio público de movilidad humana para la Municipalidad de Goicoechea presentado en el documento; Derechos Humanos y Sujetos Sociales: Una experiencia participativa de la Gestión Vial en el Cantón de Goicoechea.	Modelo de Mena & Rodríguez (2018).

PDF	Opinión sobre el Modelo de gestión de los espacios públicos de movilidad humana.	La ciudadanía puede ser consultada de manera directa y sus opiniones sean vinculantes.	Sol Arriaza, Ricardo (2012). El desafío de la participación ciudadana en el Estado Democrático de Derecho. San José, C.R. <a href="https://www.corteidh.or.cr/tablas/31001.pdf">https://www.corteidh.or.cr/tablas/31001.pdf</a> .
	Mecanismos para incentivar la participación	Tipos de participación, grados de compromiso, efectos y resultados de la participación.	Barrientos, Mario A. (2005). La participación. <a href="http://agro.unc.edu.ar/~extrural/LaPARTICIPACION.pdf">http://agro.unc.edu.ar/~extrural/LaPARTICIPACION.pdf</a> .
PDF	Accesibilidad	Se reconoce como uno de los mecanismos de participación ciudadana. Por ejemplo, el derecho a la información, el derecho a la consulta pública...	Páez Álvarez, Alfonso (2006). La participación ciudadana y su relación con el acceso a la información pública. México. <a href="https://www.redalyc.org/pdf/461/46120304.pdf">https://www.redalyc.org/pdf/461/46120304.pdf</a> .
Ensayo, PDF.	Características	-Las características que lo individualizan son fruto de su propia construcción. La nación, como entidad cultural de un pueblo, sí puede decir de sí que se autodetermina.	Barboza Martínez, D. (2011). <i>La construcción de los sujetos sociales: entre hegel y althusser</i> . Universidad Complutense de Madrid. <a href="https://revistatales.files.wordpress.com/2012/05/313_nro4nro-4.pdf">https://revistatales.files.wordpress.com/2012/05/313_nro4nro-4.pdf</a>
Artículo		-Mayor representación del sujeto individual y grupal como alguien capaz de transformar la realidad. El	Alves de Souza Filho, Edson. (2008). <i>La cuestión del sujeto individual y grupal en sociedades multiculturales en transformación</i> . Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales, vol. L, núm. 203, México. <a href="https://www.redalyc.org/pdf/421/42120303.pdf">https://www.redalyc.org/pdf/421/42120303.pdf</a>

	Individual Colectivo	sujeto no solamente se siente capaz de alterar su destino, sino que simultáneamente representa el ambiente social e histórico como transformación.	
PDF	Planificación de acción	La planificación de acción es la que guía el trabajo diariamente, es una herramienta diseñada para realizar una planificación detallada y útil, una adecuada planificación de acción dentro de un marco estratégico claro colabora a que el impacto en la organización sea importante.	CIVICUS: Alianza Mundial para la Participación Ciudadana. (2001). Planificación de acción. <a href="https://www.civicus.org/documents/toolkits/Planificacion%20de%20accion.pdf">https://www.civicus.org/documents/toolkits/Planificacion%20de%20accion.pdf</a>
	Producción/ Resultados	Son aquellos que muestran que las actividades se han realizado exitosamente, son los resultados de las actividades. Todas las producciones juntas conducen al logro de las áreas resultantes clave.	CIVICUS: Alianza Mundial para la Participación Ciudadana. (2001). Planificación de acción. <a href="https://www.civicus.org/documents/toolkits/Planificacion%20de%20accion.pdf">https://www.civicus.org/documents/toolkits/Planificacion%20de%20accion.pdf</a>

Acta académica	Usuarios	<p>La primera categoría representa a un conjunto de usuarios denominados Usuarios Transitorios, la segunda categoría representa a los Usuarios Periódicos, por último, la tercera categoría representa a los Usuarios Permanentes.</p>	<p>Carlos Lange (2004). <i>Espacio Público, Movilidad y Sujetos Urbanos</i>. V Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, San Felipe.</p>
Libro	Elementos	<p>Los elementos centrales que condicionan el uso del espacio público urbano son los grandes ejes o avenidas, las grandes plazas y los parques urbanos. Estos espacios son apropiados por la ciudadanía, tanto física como socialmente.</p>	<p>Segovia, Olga &amp; Ricardo Jordán. (2005). <i>Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social</i>. División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos. CEPAL. Copyright. Naciones Unidas. Santiago de Chile</p>

**Fuente:** Elaboración propia, 2019.