

# **Primer Informe Narrativo**

## **Proyecto Promoviendo sistemas alternativos y articulados de transporte urbano en Costa Rica**

**Período de Ejecución:**

**Marzo-Setiembre 2013**

## Contenido

<b>1. Resumen ejecutivo en español .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Resumen ejecutivo en inglés .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Informe detallado de avance por objetivos y actividades. ....</b>	<b>7</b>
<b>a. Análisis de realidad y levantamiento de información.....</b>	<b>7</b>
__Objetivo a.1. Identificar oportunidades y obstáculos para el uso de la bicicleta .....	7
__Objetivo a.2. Analizar impacto de ciclovías existentes y factores de éxito y de riesgo. ....	8
__Objetivo a.3. Identificar el potencial de la bicicleta como medio de transporte urbano en Costa Rica y posibilidades de replica en otros países. ....	9
<b>b. Comunicación y sensibilización .....</b>	<b>11</b>
__Objetivo b.1. Realizar campañas de concientización y educación. ....	11
__Objetivo b.2. Ejecución de talleres con colectivos de ciclismo y otros. ....	13
__Objetivo b.3. Ejecución de talleres con comerciantes y vecinos.....	15
<b>c. Incidencia política .....</b>	<b>17</b>
__Objetivo c.1. Elaborar una estrategia de incidencia.....	17
__Objetivo c.2. Promover instalación de infraestructura amigable con el uso de bicicletas .....	18
__Objetivo c.3. Incidir en las autoridades para instalación de estacionamientos para bicicletas en las estaciones de trenes y otros.....	19
__Objetivo c.4. Colocar estacionamientos para bicicletas en sitios públicos, .....	21
<b>4. Recomendaciones y lecciones aprendidas .....</b>	<b>22</b>
<b>5. Anexos.....</b>	<b>24</b>

### 1. Resumen ejecutivo en español

Durante este primer período, el proyecto ha alcanzado un elevado grado de cumplimiento; sobrepasando las expectativas iniciales y logrando impactos mucho mayores a los esperados, especialmente en el campo de la incidencia política, el desarrollo de infraestructura ciclista y la conformación de alianzas y redes.

Como se verá, varios de los resultados alcanzados en esta etapa correspondía obtenerlos al final del proyecto, pero la iniciativa ha sido tan bien recibida por organismos de sociedad civil, autoridades locales y entidades nacionales, que se han logrado materializar y ejecutar antes de lo previsto.

Uno de los logros más importantes ha sido la conformación de la Red Ambiental de Movilidad Urbana (RAMU) donde además de CEDARENA y FUDEU, participan la Asociación Regional Centroamericana de Acción del Agua (ARCA) y ACONVIVIR que son algunas de las ONGs más importantes, que vienen impulsando con fuerza el uso de la bicicleta en el país.

RAMU trabaja en forma articulada con colectivos de ciclismo, organismos juveniles, gobiernos locales e instituciones del Estado. Es en el marco de RAMU que CEDARENA y FUDEU han decidido ejecutar este proyecto, de forma que el mismo tenga un mayor impacto, y contara con una “caja de resonancia” tanto a nivel de sociedad civil, como de municipios y entidades de Gobierno.

Se ha avanzado significativamente en la firma de acuerdos y convenios con los gobiernos locales e instituciones públicas relacionadas con el tema; y se han puesto en ejecución planes y programas de pacificación y de promoción del uso de la bicicleta como medio para la mitigación de emisiones que provocan el cambio climático, para mejorar el entorno urbano, la salud de las personas y la circulación vial.

Se ha desarrollado infraestructura ciclista en las áreas de intervención del proyecto (Cartago, Curridabat y Montes de Oca) donde se han colocado estacionamientos para bicicletas, señalización vertical alertando sobre la presencia de bicicletas en las vías públicas, se han trazado los primeros carriles bici compartidos de Costa Rica, con sus respectivos conectores viales y se apoyó la inauguración de la primer ciclovía urbana de Costa Rica.

Se organizó un curso con expertos internacionales denominado “ciclociudades” dirigido a ONGs, gobiernos locales y funcionarios de gobierno, para tener mayor criterio técnico sobre el desarrollo de infraestructura ciclista en Costa Rica, que permitió modificar la visión y perspectivas que se tenían al inicio.

Se ha desarrollado y apoyado la realización de talleres de formación con colectivos de ciclistas, foros y paneles de discusión sobre ordenamiento territorial, movilidad activa y temas de interés ciclista (mecánica y prevención entre otros).

Además se han realizado estudios de percepción sobre el uso de la bicicleta en las ciudades de Costa Rica, así como de limitaciones y potencialidades que plantea el marco jurídico actual, para el uso de estas como medio de transporte urbano.

Se ha conformado una base de datos, así como dos páginas de Facebook y un website para la difusión de esta información; se tuvo un espacio radial de 30 minutos a la semana durante 6 meses. Se han diseñado reportajes gráficos y videos de difusión de las actividades realizadas; y se está trabajando con un equipo de estudiantes avanzados de la Universidad de Costa Rica y otros especialistas; en el diseño de una campaña de difusión para medios de comunicación masiva que saldrá al aire en el segundo semestre de este año.

El impacto del proyecto sobre la realidad de las áreas de intervención es de dimensiones extraordinarias, por lo que se espera una ejecución exitosa de las actividades planteadas para el segundo período.

Creemos importante darle continuidad a esta iniciática durante el año 2014, para lograr que su impacto se extienda y sus efectos perduren en el tiempo, por lo que planteamos a la OEA la posibilidad de continuar apoyando este esfuerzo realmente único en Costa Rica; que tiene gran potencial de réplica en otros países, para transformar el paradigma de la movilidad urbana basada en el uso del automotor particular; primera fuente de emisiones, en nuestra Región, que contribuyen al cambio climático global.

## **2. Resumen ejecutivo en inglés**

During this first period, the project has been already carried out in a high percentage, even beyond expectations and has achieved bigger impacts than expected, especially in terms of political advocacy, development of bicycle infrastructure and in terms of networking and building partnerships.

As described below, some of the results have been very welcome by civil society bodies, local and national authorities that and have been materialized before the expected time.

One of the main achievements has been the creation of the Urban Mobility Environmental Network (RAMU) that includes besides CEDARENA and FUDEU, also the Central American Association for Water and the Environment (ARCA) and ACONVIVIR, both some of the most important NGO's strongly promoting the use of bicycles in Costa Rica.

RAMU coordinates its activities with bicycle groups, youth organizations, local government and state institutions. It is in the framework of RAMU that CEDARENA and FUDEU have decided to carry out the project, so it has larger and louder impacts at civil society, municipality and government institutions level.

We have walked a long way in terms of signing agreements with local governments and public institutions related to this topic and we have started to carried out pacification plans and programs and promote the use of bicycle as a transportation mean in order to reduce emissions that are causing climate change, to improve urban environment, the health of people and road traffic issues.

We have built bicycle infrastructure at the intervention areas of the project (Cartago, Curridabat and Montes de Oca) where we have put in place parking facilities, vertical traffic signs to warn about bicycles on the way, painted the first bicycle friendly lanes in Costa Rica, with their own respective connectors and we also supporter the inauguration of the first urban cycle path in the country.

We also organized the course called "Cycle Cities" that targeted NGO's, local governments, and government officials, to widen their technical criteria about the need to develop bicycle infrastructure in Costa Rica.

This course helped modified the visions and perspectives that the participants had in the beginning. We have also supported and carried out capacity building workshops for bicycle groups, forums, and discussion panels regarding land planning, active mobility and bicycle issues (mechanics and prevention among others).

We have also carried out perception studies about the use of the bicycle in the cities of Costa Rica, as well as the limitations and opportunities within the current legal framework, for the use of bicycles as an urban transportation mean.

We have created a data base, as well as two Facebook fan pages and a website to disseminate our information; during six months we had a 30 minutes long space at national radio, we have created graphic reports, and video reports of the different activities we have carried out and working along with a team of advanced students from University of Costa Rica and some other professional designers we are building a campaign for massive media outlets that will be on air during the second semester of this year.

The impact of the project at the intervention areas has reached huge proportions, reason why we expect the same for the second stage of the project.

We believe it is important to continue this initiative during 2014, in order to ensure that its impact expands and the effects become sustainable over time.

That is why we have proposed OAS the possibility to continue supporting this unique effort in Costa Rica; that has huge potential to be replicated in other countries, in order to transform the urban mobility paradigm based in the use of particular automobiles; first source of emissions in our Region and that are contributing to global climate change

### **3. Informe detallado de avance por objetivos y actividades.**

El proyecto se estructuró en torno a tres ejes temáticos, a los cuáles se le definieron una serie de objetivos, resultados y actividades para alcanzarlos. Estos son:

#### **a. Análisis de realidad y levantamiento de información**

Esta área tiene los siguientes objetivos y resultados esperados:

**Objetivo a.1. Identificar oportunidades y obstáculos para el fomento del uso de las bicicletas y ciclovías en forma articulada con otras formas de transporte alternativo como el ferrocarril y el tranvía.**

**Resultado esperado:** Estudio que identifique oportunidades y obstáculos para el fomento del uso de bicicletas de forma articulada con otras formas de transporte alternativo

Actividades:

- 1.1 Estudio oportunidades y obstáculos para la promoción de ciclovías en Costa Rica.
  - 1.1.1. Levantamiento de información
  - 1.1.2. Elaboración de análisis
  - 1.1.3. Presentación de conclusiones y recomendaciones

#### **Estado actual y grado de cumplimiento**

Se ha realizado el estudio de oportunidades y obstáculos contenidos en el marco jurídico costarricense, que potencian o limitan el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano y se ha avanzado en el planteamiento de un nuevo paradigma que requiere Costa Rica para su movilidad urbana y el ordenamiento territorial.

Este estudio fue realizado por ARCA, una de las organizaciones fundadoras de la Red Ambiental de Movilidad Urbana (RAMU) en el marco de la cual se ejecuta este proyecto. **(Ver anexo Uno con el estudio legal).**

Este estudio ha sido colocado en el sitio web de RAMU, así como difundido a través de las redes sociales; y en el segundo semestre se realizará un taller de presentación de resultados; junto a los otros estudios actualmente en ejecución. ([www.arca.co.cr](http://www.arca.co.cr) y [www.ramu.co.cr](http://www.ramu.co.cr)).

Se decidió hacer este taller en el segundo semestre, ya que en marzo se realizó un curso sobre Ciclociudades, para el cual se trajeron dos expertos internacionales; Mariana Orozco y Jesús Sánchez; del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) de México; quienes aportaron grandes insumos para este proyecto.

Durante este curso de tres días se discutieron y analizaron las oportunidades y obstáculos para el desarrollo de ciudades más bici-amigables, tanto desde el punto de vista legal, como institucional y de infraestructura.

**Objetivo a.2. Analizar impacto de las ciclovías que existen actualmente en Upala y Caldera así como del uso de bicicletas en comunidades rurales como Paquera y Pococí para determinar factores de éxito y de riesgo.**

**Resultado esperado:** Documento de análisis de impacto de ciclovías existentes en comunidades rurales e identificación de éxitos y riesgos

**Actividades:**

1.2 Estudio de impacto de las ciclovías en las comunidades Upala y Caldera.

1.2.1. Recolección de datos

1.2.2. Elaboración de análisis

1.2.3. Presentación de conclusiones y recomendaciones

**Estado actual y grado de cumplimiento**

Originalmente en el proyecto se propuso hacer el análisis de las ciclovías de Upala y Caldera, argumentando que estas eran las únicas experiencias existentes al momento de formular la propuesta (así se manifestó en el documento de aclaraciones).

Sin embargo, en el mes de febrero, cuando el proyecto estaba en la fase inicial, se inauguró la ciclovía de Cartago. Entonces, con los insumos del curso sobre ciclociudades, se acordó enfocarse en esta ciclovía; y junto a otras entidades que co-organizaron este curso, se encomendó a la Universidad de Costa Rica y a la Fundación A-Foundation, junto a FUDEU, hacer el estudio de la ciclovía de Cartago, las percepciones de la población, así como los usos que se le están dando a esta.

**(Ver Anexo Dos. Estudio de la ciclovía de Cartago)**

Las conclusiones y recomendaciones fueron presentadas en un taller de trabajo con las organizaciones que conforman la Comisión para el proceso de bicipública y apoyo a la ciclovía de Cartago, de la cual RAMU forma parte.

En estos procesos de análisis, así como del curso de ciclociudades y de reuniones posteriores con los expertos internacionales y a lo interno de la RAMU, se determinó algo fundamental para el futuro del proyecto: Las ciclovías son una parte de la infraestructura ciclista, pero no la única, ni necesariamente las más deseables en todos los contextos y para todas las ciudades.



Es así como se plantea a los municipios de Curridabat y Montes de Oca (ubicados entre San José y Cartago); que en lugar de ciclovías (muy caras, complejas y polémicas); se avanzara hacia planes de pacificación del tráfico urbano; se trazaran carriles bici, señalización vertical y horizontal y se redujera la velocidad vehicular.

Como se verá más adelante en este informe, ya se puso en marcha el plan de pacificación en Montes de Oca y se trazaron los primeros carriles bici de uso compartido en Costa Rica.

### **(VER Anexo 3. Plan de Pacificación de Montes de Oca)**

Con respecto a las otras ciclovías, la ausencia de datos ha dificultado el proceso de levantamiento de información, el cual ha tenido que fundamentarse en fuentes de información primaria, implicando más tiempo del que se tenía considerado.

En la ciclovía de Caldera se está trabajando entonces en la recolección de datos sobre personal que llega en bicicleta a las fábricas y empresas ubicadas a lo largo de la ciclovía (de hecho esta fue la razón principal por la cual se construyó), así como espacios y plazas para estacionamiento de bicicletas disponibles en esta; y su utilización por parte del personal.

Ya se tiene el estudio de una de las empresas más grandes de la zona, la atunera Sardimar, a la cual gran cantidad de sus trabajadores se moviliza en bicicleta

### **(Ver Anexo 4. Estudio Sardimar)**

Por último se aplicó un sondeo electrónico de percepciones sobre el uso de la bicicleta y el transporte automotor en Costa Rica, cuyos resultados también se adjuntan a este informe

### **(Ver Anexo 5. Estudio de percepciones)**

**Objetivo a.3. Identificar el potencial real del uso de la bicicleta y las ciclovías como medio de transporte urbano en Costa Rica y formulación de modelo replicable en otros países.**

**Resultado esperado:** Documento de análisis y elaboración de modelo del uso de bicicletas en Costa Rica como medio de transporte urbano

#### **Actividades:**

1.3 Sistematización de experiencia del proyecto para su difusión.

1.3.1. Redacción de sistematización

1.3.2. Difusión de experiencia en talleres y actividades

## **Estado actual y grado de cumplimiento**

De acuerdo al plan de trabajo estas actividades están previstas para el segundo semestre, sin embargo se ha logrado avanzar bastante hacia la definición de este modelo, con el plan de pacificación de Montes de Oca, el curso de Ciclociudades, el sondeo de percepción y el estudio de la ciclovía de Cartago.

El principal logro es que se ha logrado superar la visión un tanto reducida que privaba en el país, enfocada en la construcción de ciclovías como forma de fomentar el uso de la bicicleta, y se ha avanzado hacia el concepto de planes de pacificación del tráfico a través de los cuales se realizan diversas intervenciones, entre las que pueden haber, o no haber, ciclovías, carriles de uso compartido, bulevares, y otras obras de infraestructura ciclista; pero además procesos y campañas de educación, prevención y sensibilización.

## **b. Comunicación y sensibilización**

Esta área tiene los siguientes objetivos:

**Objetivo b.1. Realizar campañas de concientización y educación dirigidas a ciclistas, conductores de vehículos y vecinos de la ciclovía.**

**Resultado Esperado:** Ciclistas, conductores y vecinos sensibilizados ante la importancia de la ciclovía y el fomento del transporte en bicicleta

### **Actividades:**

2.1 Talleres de capacitación, información y sensibilización al público en general y ciclistas

2.2. Diseño de sitios web, uso de redes sociales, programas de radio.

### **Estado actual y grado de cumplimiento**

Este es uno de los productos que mayor grado de cumplimiento ha tenido y que ha sobrepasado las expectativas iniciales:

En el primer tema sobre sensibilización y concientización se ha estado trabajando desde el inicio del proyecto en la producción de dos “spots” que serán transmitidos en los medios nacionales de televisión. Para la realización de dichos materiales, se conformó un equipo de producción en el que han participado cinco profesionales en comunicación colectiva de la Universidad de Costa Rica, un estudiante de la carrera de animación de la Universidad Veritas así como un artista plástico que está a cargo del diseño artístico. Se han realizado numerosas sesiones de planificación, con el objetivo de que los materiales logren vencer algunos mitos sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, buscando a través de esto una fuerte en la opinión pública sobre el tema. Se escogió la técnica de “Stop Motion” ya que es novedosa y atractiva para un público amplio. Además, se está realizando un documental sobre la Movilidad Urbana Integral y Sostenible (MUIS) y el trabajo de la RAMU. Los spots están en la parte final de su proceso de elaboración y el documental se espera que pueda estar listo para diciembre.

A su vez desde el inicio del proyecto se estableció un programa radial de 30 minutos semanales (se transmitió todos los lunes de 1 a 2pm en el programa “Código H2O” de ARCA, en la llamada “Franja de los Movimientos Sociales” que se transmite en Radio Actual (107.1 FM) y por internet.

Este programa permitió debatir, compartir eventos, información útil, noticias y sobre todo hacer conciencia sobre la necesidad de compartir la vía.

En el programa participaron entre otros el Alcalde de Cartago, el Alcalde de Montes de Oca, el Alcalde de Curridabat, representantes de RAMU; así como representantes de otros colectivos de ciclistas como Ramón Pendones de ACONVIVIR, Roberto Guzmán Chepequetas, la Comisión de bici pública de Cartago.

Luego de la inauguración de la ciclovía de Cartago se detectaron una serie de resistencias y oposiciones en algunos sectores por lo que se decidió emprender una campaña mediática a través de medios de comunicación tradicionales y no tradicionales para explicar a la población los beneficios y ventajas de promover el uso de la bicicleta. El programa radial Código H2O fue uno de los ejes centrales de esta campaña.

**(Ver Anexo 4 con links de grabaciones de este programa)**

De igual forma se publicaron artículos y se hicieron reportajes en los principales diarios del país tanto con artículos de fondo sobre la problemática del transporte urbano y la necesidad de la intermodalidad; como con reportajes sobre nuestras actividades relacionadas con las bicicleteadas y con el plan de pacificación en San Pedro. Aparte de los artículos adjuntos en el anexo 5, se transcriben abajo varios links con publicaciones de prensa en su versión digital:

- 1) [www.crhoy.com/montes-de-oca-busca-convertirse-en-primer-canton-bici-amigable/](http://www.crhoy.com/montes-de-oca-busca-convertirse-en-primer-canton-bici-amigable/)
- 2) [http://www.nacion.com/deportes/ciclismo/domingo-paseo-bicicleta-San-Jose\\_0\\_1367263345.html](http://www.nacion.com/deportes/ciclismo/domingo-paseo-bicicleta-San-Jose_0_1367263345.html)
- 3) [http://www.nacion.com/vivir/ambiente/bicicletas-ambiente-San-Jose\\_0\\_1367063376.html](http://www.nacion.com/vivir/ambiente/bicicletas-ambiente-San-Jose_0_1367063376.html)
- 4) [http://www.aldia.cr/ciclismo/domingo-paseo-bicicleta-San-Jose\\_0\\_212378763.html](http://www.aldia.cr/ciclismo/domingo-paseo-bicicleta-San-Jose_0_212378763.html)

**(Ver Anexo 5. Artículos en prensa)**

En las redes sociales se trabajó a través de la página de Mi Mundo en Bicicleta que actualmente tiene más de 8000 seguidores:

[www.facebook.com/MiMundoEnBicicleta?fref=ts](http://www.facebook.com/MiMundoEnBicicleta?fref=ts)

Y posteriormente en una página propia de RAMU que ya alcanza los 500 seguidores:

[www.facebook.com/RedAmbientaldeMovilidadUrbana?fref=ts](http://www.facebook.com/RedAmbientaldeMovilidadUrbana?fref=ts)

También se han producido una serie de materiales audiovisuales, videos cortos y reportajes gráficos para concientizar a conductores, ciclista y peatones:

- 1) [www.facebook.com/photo.php?v=10201551392322704](http://www.facebook.com/photo.php?v=10201551392322704)
- 2) [www.facebook.com/photo.php?v=10201539300660420](http://www.facebook.com/photo.php?v=10201539300660420)
- 3) <https://www.facebook.com/photo.php?v=10201526346216567>

Además se ha participado en entrevistas de radio en diversos programas de radioemisoras como Radio U, cleteadas.com, ADN Radio; y Radio 870.

Otro logro importante fue el acuerdo con el canal de televisión de la Universidad de Costa Rica (Canal 15) para que durante el mes de setiembre se dedicaran 4 programas (que se transmiten por la televisión nacional y por internet) al tema del ordenamiento territorial y la movilidad urbana, enfocada en el uso de la bicicleta. A la fecha de este informe se han realizado dos programas que se pueden ver en estos links:

- 1) [www.youtube.com/watch?v=peDLeYpu6QE&list=UUfQwvXSTiHLwbOx3MJ\\_rSAQ](http://www.youtube.com/watch?v=peDLeYpu6QE&list=UUfQwvXSTiHLwbOx3MJ_rSAQ)
- 2) [www.youtube.com/watch?v=aaV3XfXJPc4&feature=c4-overview&list=UUfQwvXSTiHLwbOx3MJ\\_rSAQ](http://www.youtube.com/watch?v=aaV3XfXJPc4&feature=c4-overview&list=UUfQwvXSTiHLwbOx3MJ_rSAQ)

Durante lo que queda del mes de setiembre se realizarán dos más, uno de los cuales será específicamente sobre el plan de pacificación de Montes de Oca y el desarrollo de los carriles bici compartidos.

**Objetivo b.2. Ejecución de talleres con colectivos de ciclismo, con propietarios de tiendas de bicicletas (ciclos) y repuestos.**

**Resultado Esperado:** Capacitación en educación vial sobre el uso responsable de la bicicleta como medio de transporte.

**Actividades:**

2.2 Reuniones de trabajo con colectivos de ciclismo.

## **Estado actual y grado de cumplimiento**

El trabajo de articulación y organización de los distintos colectivos de “cleteros” y organizaciones ambientales que trabajan en temas urbanos, de ordenamiento territorial y cambio climático se ha hecho en torno a la creación de la RAMU, lo que permite un trabajo permanente de sensibilización de organización, de visibilización.

La coordinación de la RAMU (CEDARENA, FUDEU, ARCA) mantiene reuniones semanales de trabajo a las que se suman diversos colectivos como Las Luciérnagas, el equipo de producción audiovisual, voluntarios y voluntaria del programa de Trabajo Comunal Universitario (TCU) de la Universidad de Costa Rica; entre otros. También se suman regularmente equipos de muralistas con quienes se va a empezar a trabajar murales urbanos en las zonas de intervención, así como representantes municipales, del Comité de la Persona Joven de Montes de Oca, del Comité de Deportes y otros.

En el tema de la capacitación lo más importante fue el curso con expertos internacionales sobre ciclociudades que se impartió en el mes de marzo, luego de lo cual se realizó un taller en el Instituto Tecnológico de Costa Rica y una visita de campo a la ciclo vía de Cartago.

En el mes de agosto se impartió un taller sobre mecánica básica a ciclistas urbanos, que tuvo gran acogida entre quienes participaron del mismo. En este taller se dieron instrucciones sobre mantenimiento, limpieza, prevención y reparación. El instructor fue el señor Diego Navarro, mecánico de bicicletas, de la tienda especializada “Ciclo Boutique”.

Otra conclusión muy importante a la que se ha llegado en este período de ejecución es que los colectivos de ciclistas urbanos no están interesados solo en “reuniones y talleres” sino lo que es más importante para ellos, y que es su razón de ser, es “pedalear por las calles” y promover el uso seguro de la bicicleta como un modo práctico.

De ahí que la RAMU y las organizaciones de cleteros y cleteras con las que se trabaja, han establecido contacto con otras organizaciones como Chepequetas y ACONVIVIR y ha sumado la propia experiencia de FUDEU, ARCA y CEDARENA que ya venían organizando cleteadas urbanas en Montes de Oca y San José; para hacer eventos masivos de ciclistas urbanos por distintas ciudades. Desde la RAMU también se han apoyado iniciativas similares que estos otros colectivos impulsan.

Chepequetas, una organización basada en San José, organiza en forma bimensual unas cleteadas nocturnas urbanas, en el marco del programa Art City Tour que la Municipalidad de San José y el Ministerio de Cultura desarrollan para promover la visita a los museos de la capital. Desde el año 2012 ARCA, y la RAMU, vienen apoyando este programa difundiendo y convocando a través de sus redes y organizando salidas de cleteros y cleteras desde Montes de Oca. También se han apoyado otras cleteadas organizadas por

Chepequetas y otros organismos como el automóvil club de Costa Rica, dando asistencia, refrigerios e hidratantes, convocando y movilizando participantes.

Entre las cleteadas más significativas que hemos organizado o que hemos apoyado se encuentran:

Fecha	Actividad	Organizador	Lugar
9 febrero	Inauguración Ciclovía de Cartago	Automovil Club, RAMU y Munic. de Cartago	San José
13 febrero	1er “Art City Tour 2013 y chepequeteada nocturna”	Chepequetas y Municipalidad de San José	San José
24 febrero	Por Chepe en Cleta	Chepequetas y embajada de Holanda	San José
09 marzo	Cleteando por ellas	Municipalidad de Santa Ana	Santa Ana
16 marzo	Redescubriendo mi Cantón	Municipalidad de Escazú	Escazú
20 abril	Día Mundial de la Bici: Chepequeteada 100 en un día	RAMU, Chepequetas, 100 en Un Día	San José
09 mayo	2do. “Art City Tour 2013 y chepequeteada nocturna”	Chepequetas y Municipalidad de San José	San José
10 mayo	Cleteada inauguración de parqueos- bici en Curridabat	RAMU y Municipalidad de Curridabat	Curridabat
08 junio	Ecocleteada por el Día Mundial del Ambiente	RAMU y Ministerio de Ambiente	San José
22 junio	Cleteada “La vida no tiene vuelta atrás”	Chepequetas, Fund Pro donación órganos	San José
06 Julio	“Chepequeteada más cine”	Chepequetas	San José
17 julio	3er “Art City Tour 2013 y chepequeteada nocturna”	Chepequetas	San José
15 Setiembre	Desfile de bicicletas durante Desfile de Independencia	RAMU, Luciérnagas	San Pedro
22 Setiembre	Cleteada urbana por el Día Mundial sin Humo	RAMU, Chepequetas, ACONVIVIR	San José

**Objetivo b.3. Ejecución de talleres con comerciantes y habitantes de zonas potenciales o donde actualmente se construyen las ciclovías.**

**Resultado Esperado:** Identificación y comunicación de oportunidades para comerciantes y habitantes de zonas donde se construyen ciclovías

### **Actividades:**

Cabe mencionar que durante el primer semestre CEDARENA y FUDEU estuvieron avocados a la conformación de la Red Ambiental de Movilidad Urbana (RAMU) y la cual desarrolla actualmente un esfuerzo por articular empresarios, comerciantes, gobiernos locales, otras organizaciones juveniles y de desarrollo de las áreas de intervención.

En la actualidad se ha logrado involucrar en distintas actividades, a empresas como Su Casa, BIKE CR, Ciclo Garro, Ciclo Monociclo, Biciaventura, Promobike, SuperPro-Shimano, FEMSA-Coca Cola, Walmart; los gobiernos locales de Curridabat y Montes de Oca, el Comité Cantonal de la Persona Joven, el Comité Cantonal de Deportes, El Comité de Vecinos de Barrio La Granja (por donde pasa el carril-bici), varios programas de la Universidad de Costa Rica que promueven la movilidad activa y el uso de bicicletas dentro del Campus.

Se está conformando un espacio permanente de encuentro con estos y otros actores y será con ellos con quienes se realizarán los talleres durante el segundo semestre.



### ***c. Incidencia política***

Esta área tiene los siguientes objetivos y actividades para alcanzarlos:

#### **Objetivo c.1. Elaborar una estrategia de incidencia para la creación de nuevas ciclovías en la GAM, su expansión y conectividad.**

**Resultado Esperado:** Documento de análisis y recomendaciones con estrategia de incidencia política para la creación de nuevas ciclovías y conectividad con transportes alternativos

#### **Situación Actual y Grado de Cumplimiento:**

Luego del curso de Ciclociudades y en el proceso de reflexión y discusión que con diversos actores, dentro y fuera de la GAM se ha impulsado a lo largo de estos meses; se ha llegado a la conclusión de que las ciclovías son una solución más, dentro de un conjunto de acciones que deben realizarse para lograr transformar el modelo de movilidad urbana, reducir y mitigar las emisiones atmosféricas e incentivar nuevos sistemas más sostenibles, económicos y saludables como lo son las bicicletas.

De esta forma en lugar de desarrollar una “estrategia de incidencia para la creación de nuevas ciclovías en la GAM” se decidió hacer un plan piloto de pacificación del tráfico que fuera replicable a nivel municipal.

Para ello se eligió el cantón de Montes de Oca (donde están basadas las organizaciones que integran la RAMU), porque presenta una serie de características que lo hacen idóneo:

Montes de Oca se ha convertido en una ruta de paso entre las ciudades y poblaciones del este de la GAM y San José. Mientras que en el año 2002 pasaban por la carretera principal de San Pedro (cabecera de Montes de Oca) 39.077 vehículos, para el año 2009 (fecha en que se hizo la última medición) la cifra había aumentado a 96.557 y en la actualidad supera con creces las 100 mil unidades.

Existen en el cantón 15 universidades (entre estas la sede central de la Universidad de Costa Rica con 30 mil estudiantes), 27 escuelas y colegios, gran cantidad de comercios y oficinas, que provocan que el municipio tenga una población flotante de 100 mil personas, que permanecen a diario dentro de este; y que se suman a sus 50 mil habitantes.

El gobierno local de Montes de Oca, tanto a nivel de su alcaldía, como del Concejo Municipal (con representación multipartidaria) está comprometido con el impulso de

procesos que promuevan el uso de la bicicleta como forma de aliviar la grave situación que provoca el exceso de vehículos por las calles del cantón.

Para ello la RAMU, como parte de este proyecto le ha propuesto al Alcalde dos acuerdos. Uno para elaborar e impulsar un plan de pacificación del tráfico vehicular a ser desarrollado en varias etapas; con el fin de incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano. Y en segundo lugar una declaratoria política, donde el Concejo Municipal se comprometiera a impulsar, junto a la sociedad civil del cantón, procesos para promover este uso de la bicicleta.

Este plan fue aprobado por la Alcaldía (**Ver Anexo 3**) y puesto en ejecución en forma inmediata con la RAMU y otras fuerzas vivas de la comunidad.

Antes de implementarlo, el 26 de agosto pasado, el Concejo Municipal aprobó en forma unánime declarar a Montes de Oca como el primer cantón bici amigable de Costa Rica.

La primera etapa del Plan piloto, que consistía en el trazado de un carril bici en las avenidas dos y cuatro está concluida y se ha colocado señalización vertical en estas avenidas y sus tres conectores: calles 11, 3 y cero).

**(Ver Anexo 4 Declaratoria de Montes de Oca como primer cantón bici amigable de CR)**

**Objetivo c.2. Promover instalación de infraestructura amigable con el uso de bicicletas en el sector privado (supermercados, centros comerciales, restaurantes, tiendas etc) tales como estacionamientos para bicicletas, seguridad para prevenir robos, rotulación e incluso ofertas especiales y otros estímulos para clientes que lleguen en bicicleta.**

**Resultado Esperado:** Acuerdos con establecimientos privados e instalación de infraestructura amigable con el ciclista

**Situación Actual y grado de cumplimiento:**

Se ha iniciado la colocación de parqueos para bicicletas en supermercados y otros establecimientos privados. Tal es el caso de Walmart en Montes de Oca; y de la empresa CECROPIA en Cartago.

Se está en conversaciones con otras cadenas de supermercados, bancos y otros comercios con presencia en las áreas de intervención, para que coloquen parqueos para bicicletas y la respuesta hasta el momento ha sido bastante favorable.

Sin embargo los parqueos para bicicletas son solo una estrategia para hacer visible una voluntad de cambio; pero lo más importantes que se está trabajando es el diseño de una

norma de certificación tipo “bici ok” que se otorgaría a empresas y comercios que establezcan infraestructura ciclista y además brinden facilidades a sus clientes y empleados que se movilicen en bicicleta.

Esta norma se está diseñando como parte del proceso de carbono neutralidad que está desarrollando Costa Rica a través de la Dirección Nacional de Cambio Climático; la cual ha acogido la propuesta con mucho entusiasmo. Se espera que la misma esté finalizada al término de este proyecto y pueda empezar a implementarse en una eventual segunda etapa.

**Objetivo c.3. Incidir en las autoridades del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) para la construcción de estacionamientos para bicicletas en las estaciones de trenes, la adaptación de algunos vagones para el transporte de bicicletas y la articulación de los ferrocarriles con las ciclovías.**

**Resultado Esperado:** Acuerdo con el INCOFER y establecimiento de estacionamientos para bicicletas e infraestructura de soporte en las estaciones de trenes.

**Actividades:**

3.1. Reuniones con municipalidades, fuerzas vivas, INCOFER, Ministerio de Obras Públicas y Transporte y comerciantes.

3.2. Diseño e instalación de estacionamientos para bicicletas en puntos clave.

**Situación Actual y grado de cumplimiento**

El INCOFER ha estado concentrado en la rehabilitación de las vías y líneas férreas interurbanas que comunican San José, con los principales centros urbanos del Gran Área Metropolitana (Heredia, Cartago, Alajuela, Montes de Oca, Curridabat, Pavas, Belén, entre otros). Se encuentra además haciendo estudios para la instalación de un sistema de tranvía urbano que conecte el centro de la ciudad con los barrios más poblados.

Por estos motivos la inclusión de infraestructura ciclista está rezagada. Si bien se han tenido varias reuniones de trabajo con el director del INCOFER y con su asistente; y se le ha invitado a una serie de foros y cursos, como el de Ciclociudades; y se ha logrado convencerles de la necesidad de permitir bicicletas en los trenes y de colocar estacionamientos para bicis en las estaciones, esto aún no se ha materializado.

Si se ha logrado que se acepten bicicletas plegables dentro de los trenes, las cuales no son muy comunes en nuestro país, pero que poco a poco empiezan a verse.

Sin embargo si se han logrado importantes avances a nivel de otros organismos del Estado:

1. Se ha firmado un acuerdo de RAMU con el Ministerio de Salud, para que nuestra organización asuma la representación de sociedad civil en la Red Costarricense de Actividad Física y Salud (RECAFIS) que es una red institucional que promueve la actividad física en el país y que reúne a las principales entidades con competencias sobre salud, recreación y deporte.

El propósito de RAMU al participar en RECAFIS es el de incorporar el ciclismo urbano como parte de las políticas institucionales orientadas a mejorar la salud de las personas y la actividad física.

2. Como se indicó antes se viene trabajando con la Dirección de Cambio Climático del Ministerio de Ambiente y Energía para el diseño de una norma de certificación “bici ok” que pueda ser incorporada dentro de la norma sobre carbono neutralidad que el país impulsa y que pretende convertir a Costa Rica en el primer país “carbono neutral” del mundo en el año 2025.

De esta forma las empresas interesadas en certificarse como “carbono neutrales” pueden incorporar infraestructura ciclista y brinden facilidades a clientes y empleados que se movilicen en bici, como mecanismos de compensación de emisiones.

3. RAMU también forma parte de una Comisión integrada por el Ministerio de Vivienda, el Instituto Tecnológico de Costa Rica y el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo; e impulsada desde la Presidencia de la República, denominada PLANGAM 2013, que tiene como mandato hacer una serie de normativas y señalar procedimientos para el desarrollo de planes reguladores urbanos, procesos de ordenamiento vial y territorial a nivel de gobiernos locales en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial de la Gran Área Metropolitana.

La RAMU está diseñando las directrices y recomendaciones para la instalación de infraestructura ciclista dentro de dichos planes.

4. RAMU también está coordinando con la Comisión de Construcción Sostenible de la Cámara Costarricense de la Construcción para promover la colocación de infraestructura ciclista en los procesos de urbanización que se desarrollan en el país y aportar insumos técnicos cuando estos los requieran.

### **A nivel Municipal:**

Ya se han mencionado en otros apartados los logros obtenidos en este campo, sin embargo se enumeran acá:

1. A través de firmó un convenio con el Municipio de Cartago para conformar una comisión para el diseño de un programa de bicis públicas y de apoyo a la ciclovía de Cartago junto a otros organismos de sociedad civil y el Instituto Tecnológico de Costa Rica.

#### **(Ver Anexo 5)**

2. Se firmó otro convenio con la Alcaldía de Montes de Oca para el desarrollo de un plan de pacificación piloto en este municipio y el trazado de carriles bici, instalación de infraestructura ciclista y colocación de señalización vertical.

#### **(Ver anexo 3)**

3. Junto a la Alcaldía de Montes de Oca se logró un acuerdo unánime del Concejo Municipal que declara a Montes de Oca como el primer cantón bici-amigable de Costa Rica y donde el gobierno local se compromete a impulsar planes, políticas y proyectos juntos a la sociedad civil organizada, para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano en el cantón.

#### **(Ver Anexo 4)**

**Objetivo c.4. Colocar estacionamientos para bicicletas en sitios públicos, rotulación preventiva en calles transitadas por ciclistas, así como en el diseño y de ciclovías en San José, San Pedro y Cartago siguiendo el modelo de la que actualmente se construye en Cartago. Se trabajará con estas municipalidades así como con el Ministerio de Transportes y las universidades.**

3.3. Diseño e instalación de señales de tránsito.

**Resultado Esperado:** Colocación de estacionamientos para bicicletas en sitios públicos y rotulación preventiva en rutas en coordinación con las municipalidades de San José, San Pedro, Curridabat y Cartago.

### **Situación Actual y Grado de Cumplimiento**

Se han instalado parqueos en la plaza Roosevelt de San Pedro, en el parque de San Pedro frente a la Municipalidad, en el polideportivo de Curridabat, en el estadio de Curridabat, y frente a la Municipalidad de este cantón y para este semestre se tienen previstos otros en el Centro de arte de la Antigua Aduana del Ministerio de Cultura, en las oficinas de la

Dirección de Cambio Climático del Ministerio de Ambiente y Energía así como en los alrededores de la Universidad de Costa Rica, especialmente en las calles de bares y restaurantes.

**(Ver Anexo 6)**

Se ha iniciado también la colocación de señales verticales que alertan a los conductores sobre la presencia de ciclistas en las calles. Estas se han colocado en avenidas 2, 4 y 7 de San Pedro (de alto tránsito de ciclistas), así como en las calles 11, 3 y cero de este municipio y se extenderán en el segundo semestre a otras zonas.

#### **4. Recomendaciones y lecciones aprendidas**

Para FUDEU, CEDARENA, demás organismos que nos hemos integrado en torno a la Red de Movilidad Urbana (RAMU) para la ejecución de este proyecto, las lecciones aprendidas han sido muchas:

1. La importancia del trabajo en red. Comprender que solo sumando esfuerzos de otros grupos, colectivos de ciclismo, organizaciones no gubernamentales, comités de vecinos y conformar estructuras como la RAMU, permiten generar sinergias que incrementan el impacto de las intervenciones y se superan los logros y expectativas trazadas inicialmente.
2. La intersectorialidad. Tradicionalmente existe mucho recelo tanto de las instituciones del Estado, de los gobiernos locales y de la propia sociedad civil que limitan las posibilidades de desarrollar trabajos conjuntos. Lo mismo ocurre con el sector privado, las universidades. Por lo que es muy normal que exista gran dispersión y fragmentación, incluso entre los propios tomadores de decisiones en las instituciones del Estado.

Por esta razón RAMU ha impulsado procesos intersectoriales de amplia participación donde han convergido desde ministerios como los de Vivienda, Salud y Ambiente; gobiernos locales como los de Cartago, Curridabat, Montes de Oca y otros; centros de enseñanza como la Universidad de Costa Rica (UCR) y el Instituto Tecnológico de Costa Rica (ITCR), entidades del sector privado, como la Cámara Costarricense de la Construcción y empresas y comercios; organismos de la sociedad civil como CEDARENA, FUDEU, ARCA; Luciérnagas, comités cantonales de deportes, comités cantonales de la persona joven, Chepequetas, ACONVIVIR entre otras.

3. La planificación desde lo local. Los procesos enfocados en el nivel local son los que provocan las mayores transformaciones en la realidad, son más rápidos de realizar y no requieren de largas discusiones y tramitologías en el nivel local. La suma de planes, programas y estrategias locales provoca reacciones en las instituciones nacionales; y permite a partir de estas, desarrollar políticas nacionales.

4. La infraestructura ciclista es necesaria para estimular el uso de la bicicleta. Si no hay estacionamientos, si no hay rotulación preventiva, si no hay rutas para bicicletas las personas optan menos por el uso de este medio de transporte en lugar del automóvil. Por eso es importante generar primero las condiciones, aún y cuando al inicio no se vea un gran número de bicicleta utilizándolas y acompañar el desarrollo de esta infraestructura con la realización de actividades masivas de promoción como son las bicicleteadas urbanas y otras similares.

5. Todo lo anterior tiene que ir aparejado de una intensa campaña de sensibilización, comunicación e información al público, a través de medios tradicionales como son los diarios, la radio y la televisión; pero también a través de las redes sociales, cada vez más populares y que permiten procesos de difusión a un costo mucho más bajo.

Contar con estrategias de comunicación es un requisito fundamental en este tipo de procesos, para contrarrestar las resistencias, oposiciones y desinformaciones que a veces se generan; para difundir e informar sobre las acciones que se están realizando; para coordinar, convocar y movilizar; así como para educar y sensibilizar a la población.

## 4. Anexos



**Anexo Uno**  
**Estudio de barreras y oportunidades para la implementación de sistemas de movilidad**  
**no motorizada en Costa Rica.**

**Anexo Dos**  
**Documento de análisis de impacto de Ciclovías en Costa Rica**

**Anexo Tres**  
**Plan piloto de pacificación de Montes de Oca**

**Anexo Cuatro**  
**Declaratoria de Montes de Oca como cantón bici-amigable**

**Anexo Cinco**  
**Acuerdo de conformación de Comisión Bici Pública con Municipalidad de Cartago**

**Anexo Seis**  
**Galería Fotográfica de proceso de instalación de estacionamientos para bicicletas**