

Informe final

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

Período de Ejecución:

Setiembre 2013 – marzo 2014.

Contenido

1. Resumen ejecutivo en inglés.....	3
2. Resumen ejecutivo en español.	3
3. Introducción	4
4. Informe detallado de avances por productos y actividades.	5
4.1 Producto 4: Diseño e instalación de infraestructura amigable con la bicicleta, articulada con otros medios de transporte y servicios urbanos.....	5
4.2 Producto 5: Modelo que permita la réplica de esta propuesta en otras ciudades de la Región conteniendo lecciones aprendidas y mejores prácticas para la promoción de la bicicleta como medio de transporte urbano.....	11
4.3 Productos adicionales	13
4.3.1 Materiales Audiovisuales	13
4.3.2 Alianza con la Universidad Veritas.	14
4.3.3 Cleteadas.....	17
4.3.4 Campaña “Movilidad Inteligente”	18
5. Recomendaciones y lecciones aprendidas.....	19
6. Conclusiones.....	22
7. Anexos.....	23

1. Executive Summary.

The project has exceeded its initial expectations and has achieved much greater impact than expected, especially in the field of advocacy, development of cycling infrastructure, as well as networking and partnerships.

There has been a significant progress by signing agreements with local governments and public institutions to develop roads pacification plans and programmes to promote the use of bicycles as an instrument to mitigate emissions that cause climate change; in order to improve the urban environment, people's health and traffic congestion.

Cycling infrastructure has been built in the intervention areas of the project, specifically in the municipalities of Cartago, Curridabat, and Montes de Oca, such as bicycle parking facilities, biking routes and traffic signs alerting about the presence bikers on the road.

Also, the project developed and supported workshops, lectures and panel discussions on land use planning, climate change, integrated and sustainable urban mobility and active mobility.

Some additional products were also achieved, namely the consolidation of an alliance with the Veritas University, which has had significant results by proposing new graphic materials for RAMU, clothing design for bikers, a new identity for RAMU. Also there was a campaign launched of "Intelligent Mobility", with big signs on buses that run on the east side of San Jose. Finally, an important number of public urban cycling events were also organized and covered by the press.

The experience gained during the implementation of the project as well as lessons learned and best practices were systematized under the document "Guide for the Promotion of Integral Sustainable Urban Mobility" so it can be replicated in other countries in the region. This model has been socialized in some activities, but there should be a greater effort to disseminate the instrument and hold training events with multi sectorial groups.

Because of this, we consider important to give continuity to this initiative during 2014, to ensure that its impact will spread and its effects continue over time, so we raised the possibility that the OAS will continue to support this unique effort in Costa Rica, because it has great potential for replication in other countries, to transform the paradigm of urban mobility based on the use of private cars; first source of emissions in our region, which contribute to global climate change.

2. Resumen ejecutivo.

El proyecto ha sobrepasado las expectativas iniciales ya que ha 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.

Se avanzó 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 desarrolló infraestructura ciclista en las áreas de intervención del proyecto (en los municipios de 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 desarrolló y apoyó la realización de talleres foros, conferencias y paneles de discusión sobre ordenamiento territorial, cambio climático, movilidad urbana integral y sostenible y movilidad activa.

También se lograron algunos productos adicionales, a saber: la consolidación de una alianza con la Universidad Veritas, que ha tenido resultados significativos en la propuesta de nuevos materiales gráficos, de diseño de moda, diseño de producto e identidad; la realización de una campaña de “Movilidad Inteligente” divulgada en los autobuses del sector este de la ciudad y redes sociales; y la organización de eventos de ciclismo urbano o “cleteadas”.

La experiencia adquirida durante la ejecución del proyecto, así como las lecciones aprendidas y las mejores prácticas, se sistematizaron en un modelo para la réplica de la iniciativa “Guía para la Promoción de la Movilidad Urbana Integral y Sostenible”. Este modelo ha sido socializado en algunas actividades, pero se debería hacer un trabajo de socialización y capacitación utilizando el instrumento, y dirigido a grupos multisectoriales que quieran emprender iniciativas similares.

Debido a esto, consideramos importante darle continuidad a esta iniciativa 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.

3. Introducción

El presente informe relata los resultados obtenidos respecto al acuerdo entre la Secretaría General de la Organización de Estados Americanos (OEA), la Fundación para el Desarrollo Humano (FUDEU) y el Centro de Derecho Ambiental y de los Recursos Naturales (CEDARENA) en el marco del proyecto “Promoviendo sistemas alternativos y articulados de transporte urbano en Costa Rica”.

El impacto del proyecto sobre la realidad de las áreas de intervención ha sido de dimensiones extraordinarias, situación que denota la importancia de emprender éste tipo de iniciativas que

contribuyen a una mejora integral del sistema de transporte, con alcances significativos en el área ambiental, social, de salud, seguridad vial y economía.

El apoyo de OEA-ECPA ha potenciado nuestras iniciativas previas y ha dado oportunidad para generar nuevas iniciativas que mejoran la movilidad no motorizada en Costa Rica y con grandes oportunidades de replicar la experiencia en el resto de Centroamérica.

4. Informe detallado de avances por productos y actividades.

4.1 Producto 4: Diseño e instalación de infraestructura amigable con la bicicleta, articulada con otros medios de transporte y servicios urbanos.

- i. Comercios, instituciones y sitios públicos de la GAM cuentan con estacionamientos para bicicletas, incluyendo al menos 10 estacionamientos en total, para bicicletas instalados en sitios públicos, instituciones y comercios de al menos dos ciudades de la GAM.

La instalación de parqueos para bicicletas se realizó en sitios que se consideraron estratégicos bajo 3 criterios principales, 1) ser sitios de espacio y uso público, 2) tener vías ciclistas planteadas para el corto o medio plazo, 3) Ciclistas activos con necesidad de parqueo.

Se procuró cubrir lugares de uso deportivo, institucional y espacios públicos, como se ve en la figura 1, estos fueron estratégicamente ubicados al frente de las entradas peatonales de municipios, centros deportivos y de reunión pública en general o sitios de referencia para la gestión del cambio climático en el país.

Destaca entre los parqueos el instalado en la Antigua Aduana uno de los principales lugares culturales, casa de ferias internacionales de diseño, ferias ambientales y culturales, conciertos y festivales internacionales de artes en general, por lo que este parqueo será el de mayor utilización entre los instalados.

Los parqueos fueron instalados para ser utilizados gratuitamente y bajo las condiciones de seguridad que cada usuario considere necesarias.



Figura 1: Ubicación de parqueos instalados.

Se decidió además utilizar en primera instancia un parqueo que pudiera ser móvil, con dos puntos de apoyo para cada bicicleta (Figura 1); pero estos resultaron muy débiles. Se logró que el Supermercado Más por Menos instalara uno en su local de Montes de Oca; sin embargo, la empresa Walmart adquirió la cadena de supermercados y decidieron eliminar el parqueo.



Luego de la primera experiencia se decidió instalar parques tipo u invertida con cimentación individual, pues según las investigaciones realizadas es el parqueo más seguro y más reconocible como espacio para estacionar bicicletas.



Podemos separar la instalación en 2 grupos, el primero en la zona conurbada de San José-Montes de Oca-Curridabat y el segundo en la ciudad de Cartago, en este caso se instalaron 2 grupos en la entrada principal del edificio municipal.



Los parqueos de la ciudad de Cartago fueron integrados en el espacio que el edificio de la alcaldía tenía. Cartago ha realizado una gran cantidad de esfuerzos para convertir su ciclovía en un proyecto articulador de la movilidad en la antigua capital de Costa Rica, los parqueos donados funcionan no solo como un espacio para los usuarios del palacio municipal si no como un gesto y declaración pública de la voluntad por promover y apoyar estos esfuerzos.



- ii. Vías públicas de las ciudades de la GAM cuentan con señales de prevención e información para la circulación segura de bicicletas incluyendo 30 señales de tránsito preventivas e

informativas colocadas en al menos dos calles de alto tránsito de bicicletas y vehículos de dos ciudades de la GAM.

En el municipio de Montes de Oca, se colocaron 10 señales verticales en avenidas 2, 4 y 7, calle 11 y 3, así como más de 100 señales horizontales en avenidas 2 y 4.

La señalización preventiva en el proyecto se llevó más allá de lo reglamentario, la actividad de instalación permitió integrar al Comité de la Persona de Joven de Montes de Oca, a vecinos de las avenidas 2 y 4 (zona del bicicarril), así como de las calles 3 y avenida 7 donde se instalaron las señales verticales.

Las señales verticales se instalaron en rutas que han sido previamente aprobadas para el desarrollo de vías ciclistas, aprobación que ha realizado por el gobierno local de Montes de Oca y por el Departamento de Ingeniería de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Se siguieron las normas de señalización de ISO 3864 y el manual de señalización de tránsito de la policía de tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Además se incorporó la figura femenina en la señalización para, por un lado promover la equidad de género en el uso del espacio público y en la señalética tradicional, y por el otro se busca generar un efecto de sensibilización e identificación con los usuarios de las vías con el objetivo, experimental, de reducir los accidentes de tránsito.

Es importante señalar que el campus de la Universidad de Costa Rica, funciona como un nodo pacificado de tránsito vehicular, donde se han realizado esfuerzos para devolverle la jerarquía al peatón y al ciclista, lo que lo convierte en un articulador apropiado para conectar la zona del bicicarril de avenida 2 y 4, con el tramo de avenida 7, el cual es parte de la ciclovía metropolitana aprobada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En la siguiente figura se describe las zonas en la que se instalaron las señales horizontales y verticales:



Imágenes de instalación de señales verticales y bici carril:





- iii. Comercios e instituciones con infraestructura amigable para el uso de bicicletas son reconocidas y promocionadas públicamente incluyendo 1 página de facebook, 2 páginas municipales divulgan una vez al año el listado de comercios e instituciones de al menos 2 ciudades de la GAM que cuentan con infraestructura amigable con la bicicleta.

4.2 Producto 5: Modelo que permita la réplica de esta propuesta en otras ciudades de la Región conteniendo lecciones aprendidas y mejores prácticas para la promoción de la bicicleta como medio de transporte urbano.

- i. Sistematización de las lecciones aprendidas, mejores prácticas y experiencias de la implementación de este proyecto y diseño de un modelo para su réplica en otras ciudades de la Región.

A partir de la experiencia adquirida en la ejecución del proyecto, así como de las lecciones aprendidas, se realizó la “Guía para la Promoción de la Movilidad Urbana Integral y Sostenible”. Esta guía sirve de apoyo para organizaciones sociales, colectivos, instituciones, municipalidades y otros grupos que quieran comenzar a promover el uso de la bicicleta como un medio de transporte urbano, así como un modelo movilidad ambientalmente sostenible y socialmente equitativo.

La guía es un instrumento de fácil uso, que incluye un análisis del contenido urbano latinoamericano, una síntesis sobre la labor que ha realizado la RAMU, y además propone una

serie de pasos y aspectos a seguir en incidencia política, comunicación y gestión de proyectos. Además incorpora algunas recomendaciones planteadas a partir de las lecciones aprendidas en el marco del proyecto.

(Ver Anexo 1)

- ii. Modelo basado en lecciones aprendidas, mejores prácticas y experiencias ha sido distribuido y dado a conocer en gobiernos locales y autoridades nacionales de al menos 6 países de la Región.

El contenido del modelo ha sido socializado en diversos espacios, a saber:

- Reunión con Vice-Ministerios y otras instituciones. Oficinas de OEA, Costa Rica.

Se realizó el 29 de noviembre del 2013 una reunión de alto nivel con representantes de diversas instituciones pertinentes en el tema de movilidad urbana. La reunión fue realizada en las oficinas de OEA en Costa Rica y representó un importante espacio de socialización de los resultados del proyecto y del modelo desarrollado. Participaron representantes del Ministerio de Salud, Ministerio de Ambiente y Energía, Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos, Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos y otras organizaciones de la sociedad civil. En el siguiente vínculo se encuentra la nota de prensa que realizó OEA en coordinación con ECPA y que contiene más información.

<http://ecpamericas.org/news/default.aspx?id=837>



- Foro: Alianzas Estratégicas para la Promoción de Energías Limpias. OAS, Washington.

El 16 de abril del 2014 se realizó éste evento en el que expusieron 10 organizaciones que han ejecutado proyectos con el apoyo de ECPA. Participaron cerca de 50 personas de varios países y sectores que trabajan en la construcción de alternativas y acciones colaborativas a los desafíos energéticos. En la actividad se hizo una presentación basada en el modelo desarrollado y fue compartida con 10 grupos de participantes seleccionados por ECPA. En el siguiente vínculo se encuentra información adicional:

<http://www.ecpamericas.org/news/default.aspx?id=941>

- Evento: Energía Limpia y Soluciones de Transporte en un hemisferio Urbano: Lecciones de las Américas. Foro Urbano Mundial. Medellín, Colombia.

En el marco del Foro Urbano Mundial durante los días del 7 al 11 de abril del 2014, se organizó ésta actividad como un evento de networking que fue co-patrocinado y co-organizado por la Organización de los Estados Americanos por medio del proyecto Comunidades Sostenibles en América Central y el Caribe, así como, el programa de [Climate Showcase Communities](#) de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. (EPA).

Fue parte de un esfuerzo conjunto para fomentar un diálogo directo entre proyectos que buscan promover comunidades sostenibles en América Latina y los Estados Unidos. Reunió la experiencia de cuatro comunidades del continente para intercambiar experiencias en la implementación de proyectos en las áreas de energía limpia y transporte sostenible. Además se compartieron distintas estrategias y herramientas de implementación e investigación fueron utilizadas en la promoción del uso de energías limpias y soluciones de transporte innovadoras.

Durante la actividad se presentaron los resultados del proyecto, así como el modelo desarrollado a partir de las lecciones aprendidas, mejores prácticas y experiencias, a la vez se recibió retroalimentación de los demás participantes y experiencias.

4.3 Productos adicionales

Además de los productos previstos para este proyecto, gracias al trabajo realizado se obtuvieron otros proyectos no previstos inicialmente pero que fueros de gran trascendencia para los objetivos del proyecto y de la RAMU.

4.3.1 Materiales Audiovisuales

Se desarrollaron dos “spots” de 30 segundos de duración, con el objetivo de promocionar el uso de la bicicleta como un medio de transporte urbano de múltiples beneficios. Estos spots fueron

realizados por un grupo de estudiantes universitarios con el apoyo de un artista visual. Fue un trabajo voluntario que constituye material de apoyo para la divulgación en redes sociales.

Además, se está trabajando en la realización de un documental sobre la Movilidad Urbana Integral y Sostenible y el trabajo de la Red Ambiental de Movilidad Urbana. Dicho documental aún se encuentra en proceso de realización, por lo que representará un importante insumo para futuros talleres, reuniones, conferencias, foros y demás actividades.

(Ver Anexo 2).

4.3.2 Alianza con la Universidad Veritas.

La Universidad Veritas, es un centro de educación superior dedicado al diseño, el arte y la arquitectura; desde su dirección académica y desde sus programas de extensión académica se acercaron a FUDEU y CEDERENA para buscar proyectos de gran impacto socio-ambiental, en los que las distintas escuelas de la universidad que pudieran participar de manera interdisciplinaria.

Las características y avances logrados por la Red Ambiental de Movilidad Urbana (RAMU), llamaron la atención de la universidad y se decidió hacer una extensa ruta de trabajo que involucrara los distintos programas, cursos y prácticas profesionales que los estudiantes pudieran cooperar para alcanzar los objetivos de la ruta establecida.

(Ver Anexo 3).

La ruta tiene varias aristas:

Producción de mensajes de comunicación: Por medio de audiovisuales (Escuelas de Fotografía, Animación Digital y Cine), desarrollados a partir de los mensajes creados en la red y de las investigaciones de RAMU y estrategias de la Norma Amigable con la movilidad no motorizada. Además de conceptualizar un canal web de vida urbana sana, en conjunto con la Red Costarricense de Actividad Física y el Comité de la persona joven de Ministerio de Cultura y Juventud, la Escuela de Cine y Diseño Publicitario, se tocarían temas de alimentación, ejercicio, espacio público, arte urbano, movilidad no motorizada y vida urbana en general.

En el mismo eje se ampliará en contenidos y medios, la campaña de comunicación sobre la Movilidad Inteligente, para redes sociales, publicidad en autobuses y estaciones de autobuses y otros elementos de comunicación.

Diseño de productos y ropa para ciclistas y peatones: una de las barreras que se han analizado en el marco del proyecto es el tema de la conveniencia entre la vestimenta habitual, el clima y la movilidad no motorizada, las escuelas de Moda y Diseño del producto dedicaron 2 cursos a estos temas, se diseñaron más de 30 propuestas de vestuario y al menos 5 prototipos de productos

industriales, como bultos ergonómicos, pedales para ser utilizados con zapatos de tacón, pulseras reflectivas, asientos de protección prostática entre otros. La iniciativa además fue copatrocinada por la empresa de prendas de vestir, ARN, la cual se encargará de comercializar las mejores propuestas.

Diversificación de la oferta de medios de transporte: Para esto se realizará un plan para la promoción de proyectos piloto de bicitaxis, en este se involucrarán las escuelas de Diseño del Producto, Arquitectura y Diseño Publicitario, se mencionan las municipalidades de Alajuela y Puntarenas como posibles interesados y beneficiarios.

Estos son los proyectos que se han mencionado:

Eje de trabajo	Proyectos	Contenido / Actividades
Audiovisuales (Escuelas de Fotografía, Animación Digital y Cine)	Spot 1 (Mitos de la Movilidad No Motorizada)	Técnica Stop Motion, Fotografía + Ilustración
	Spot 2 (Beneficios de la Movilidad No Motorizada)	Técnica Stop Motion, Fotografía + Ilustración
	Producción de Otros spots e infográficos	A partir de los mensajes desarrollados y de las investigaciones de RAMU y de la NORMA Amigable con la movilidad no motorizada.
Documental (Escuelas de Fotografía, Animación Digital y Cine)	Elaboración de un documental	Sobre el trabajo de RAMU y la Movilidad Urbana Integral y Sostenible, Escaleta desarrollada
Fotodocumental Movilidad Urbana (Escuela de Fotografía)	Estudio fotográfico de ciclovías nacional y estudio fotográfico de la situación actual de la movilidad urbana	Vistas a las 11 ciclovías de país y levantamiento de información sobre el estado de la movilidad en las zonas urbanas; ensayos fotográficos y fotoperiodismo de actividades de RAMU-Veritas, entre otras actividades
“Parafernalia Ciclista” (Escuela de Moda)	Diseño de ropa adecuada para el ciclista y accesorios para ciclistas y bicicletas.	Diseño de “JeansWear” para Ciclistas, y accesorios para ciclistas y bicicletas, como parte de un desarrollo de marca para

		comercialización.
Imagen RAMU (Escuela de Diseño publicitario)	Diseño de imagen e identidad de RAMU	Diseño de Imagen e identidad gráfica de RAMU, Desarrollo de Pagina WEB, Administración de cuentas, y diseñar la estrategia de medios y comunicación para una campaña, Mupis y gigantografías.
Parqueos Ciclistas (Escuela de Diseño del Producto, Escuela de Arquitectura)	Diseño de Parqueos para clientes y necesidades específicas	Diseño y construcción de prototipos de parqueos para distintos espacios y usos, ya sean unidades o parqueos para varias unidades
Bicitaxis (Escuela de Diseño del Producto, Escuela de Diseño Publicitario)	Desarrollar el prototipo de Bicitaxi	Desarrollar el prototipo para Microempresas de transporte no Motorizado en zonas turísticas costeras, ferias del agricultor y transporte urbano.
Planes de pacificación (Escuela de Arquitectura y Escuela de Diseño Publicitario)	Diseño de Planes de Pacificación Vial + Renovación urbana + City Branding,	Aplicación de estrategias de pacificación vial al diseño de vías, como parte de reformas a planes reguladores y planes parciales, sumado a proyectos de renovación y revitalización Urbana para gobiernos locales y desarrolladores inmobiliarios.
Norma amigable con Movilidad no Motorizada (Escuela de Arquitectura)	Desarrollo de una norma para el diseño de vías y edificaciones amigables con el transporte No Motorizado	Apoyo en investigación, ilustración y diagramación de la norma, en base a investigación realizada y documentos de referencia.
Feria de la Bicicleta (Todas las involucradas)	Diseño y ejecución de la Feria de Feria de la Movilidad, durante el cual se desarrollará expondrán los proyectos desarrollados y los avances de los proyectos de largo Plazo	Conceptualización, organización y ejecución de la Feria en coordinación con RAMU y otras redes y organizaciones.

4.3.3 Cleteadas

Durante el período setiembre 2013 – mayo 2014 se realizaron seis recorridos urbanos en bicicleta o “cleteadas” que promueven el uso seguro de la bicicleta como un medio de transporte urbano práctico y de beneficios múltiples.

A continuación se describen las actividades:

(Ver Anexo 4)

Fecha	Actividad	Descripción	Lugar
22 de setiembre	Cleteada Día Mundial Sin Autos.	Este evento se ha realizado durante 4 años consecutivos, por la particularidad de que éste año a pesar de la lluvia participaron cerca de 300 personas.	San José
31 de octubre	Cleteada de la mascarada.	Esta actividad fue organizada en el marco del “Día Nacional de la Mascarada” y las personas participantes fueron disfrazadas, además se realizó la premiación del mejor disfraz, rifas, y una feria para finalizar la actividad.	Montes de Oca
9 noviembre	Cleteada “Por una ciudad libre del humo de tabaco”.	Este evento fue organizado en conjunto con el Ministerio de Salud para la promoción de un estilo de vida saludable y libre de tabaco.	San José
13 diciembre	Cleteada navideña.	El objetivo de la actividad fue brindar un espacio recreativo familiar y recolectar regalos para niños y niñas en condición de pobreza.	San José
24 de marzo	Cleteada del agua.	Se organizó en el marco del “Día Mundial del Agua” en conjunto con varias organizaciones que integran la Alianza Nacional de Defensa del Agua (ANDA).	Montes de Oca-San José
8 de mayo	Cleteada del traspaso de poderes.	En Costa Rica el pasado 8 de mayo se realizó el traspaso de poderes gubernamental.	San José

		Debido a que el gobierno entrante se comprometió en promover el uso de la bicicleta, se organizó en conjunto con el despacho presidencial una cleteada para inaugurar éste proceso.	
--	--	---	--

4.3.4 Campaña “Movilidad Inteligente”

En el marco de los esfuerzos que realiza la Red Ambiental de Movilidad Urbana (RAMU), para promover un cambio cultural en las personas que se movilizan en nuestro país hemos lanzado una campaña de sensibilización para evidenciar los beneficios de realizar un transporte bajo en emisiones en nuestras calles, la hemos llamado Movilidad Inteligente.

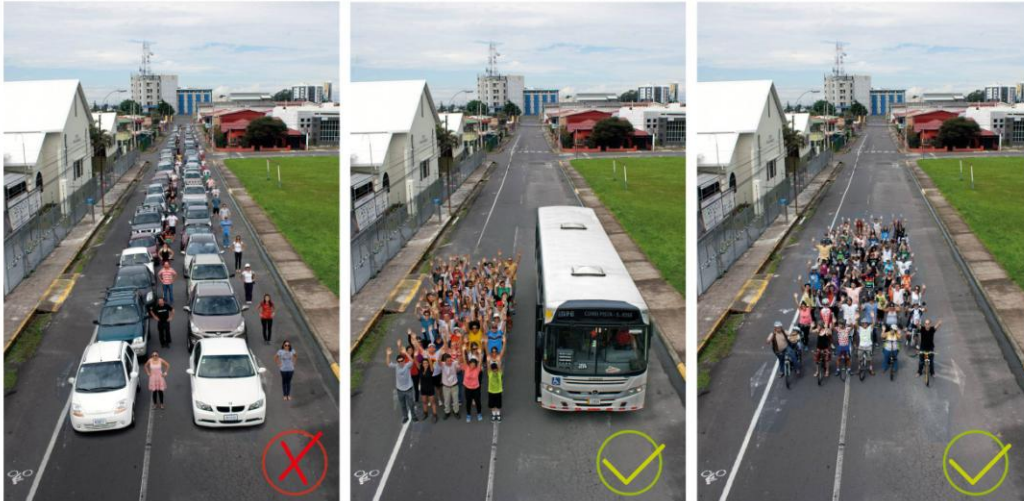
Esta campaña inicial tiene como objetivos, evidenciar la inadecuada distribución actual del espacio vial y al mismo tiempo señalar cuál es la manera más eficiente de utilizarlo, así mismo se busca fomentar el uso del transporte público (Bus, Tren) y de la bicicleta como medios eficientes y de menor impacto en el ambiente, la salud y la economía de la ciudadanía. Mensajes que creemos está en sintonía con los temas ambientales que atinadamente los medios de comunicación promueven.

Los mensajes de la campaña se han estructurado principalmente para dos públicos meta, el conductor habitual que se transporta en horas pico en vehículo particular y que tiene tiempo para ver la publicidad de los espacios traseros de los autobuses, el segundo público meta es el transeúnte usuario de aceras, paradas de buses y vías peatonales, pues dispone de tiempo para leer información más detallada.

Esta campaña se lanzó inicialmente en la parte trasera de autobuses que circulan por el sector este de la Gran Área Metropolitana (GAM), y además ha sido divulgada en redes sociales y prensa.

En la siguiente fotografía se puede observar una de las imágenes de la campaña.

MOVILIDAD INTELIGENTE



ESPACIO NECESARIO PARA TRASLADAR 50 PERSONAS
¿ENCONTRÁS LA DIFERENCIA?

En nuestras ciudades los vehículos particulares movilizan el 20% de la población sin embargo utilizan el 80% de nuestro espacio vial.



colabora

promueve



¡Caminá, subite al bus, al tren o andá en bici!

(Ver Anexo 5)

5. Recomendaciones y lecciones aprendidas.

Las lecciones aprendidas de manera general se pueden clasificar en tres grande grupos: Ejecución Presupuestaria; Trabajo en Red; Incidencia Política y e Incidencia Social.

Ejecución presupuestaria:

Los rubros dedicados a las investigaciones, talleres y reuniones, instalación de parqueos y señales fueron ajustados a la realidad de los costos locales y alcances propuestos en el proyecto, pero el presupuesto de pautas y producción de audiovisuales fue subestimado. Así mismo el tiempo necesario para la producción integral de un video fue también subestimado.

Debido a mencionado anteriormente se buscó una contrapartida de la Universidad de Costa Rica y la Universidad Veritas, que colaboraron con la producción y edición del material audiovisual. Sin embargo, debido a la dificultad que representa realizar un proceso con fondos limitados, trabajo

voluntario y además con poca experiencia en el área, los “spots” no cumplen las expectativas en cuanto a calidad. No obstante, el audiovisual si alcanza los estándares esperados pero aún se encuentra en proceso de ejecución.

Los demás rubros fueron comparativamente más sencillos de ejecutar tanto financieramente como en términos de tiempo.

Trabajo en red

En el campo del trabajo en red se pudieron lograr resultados positivos en términos de involucramiento al trabajo directo del proyecto a cargo de CEDARENA y FUDEU, la suma de ARCA y ACONVIVIR para formar la Red Ambiental de Movilidad Urbana, fueron clave para profundizar el alcance de los objetivos del proyecto, tanto por la experiencia en seguridad vial y movilidad no motorizada, incidencia política a nivel de asamblea legislativa y comunicación social, de ACONVIVIR como por la disposición y apoyo logístico en cleteadas, incidencia política, trabajo con gobiernos locales, e instalación de parqueos por parte de ARCA.

Por otro lado el objetivo de interactuar con INCOFER y MOPT no se cumplió por falta de disponibilidad de los jefes y técnicos de las instituciones.

Incidencia política y social:

Destacan 4 eventos principales, en primer lugar la declaratoria de cantones bici-amigables por parte de Montes de Oca y Alajuela, que contempló una serie de reuniones con técnicos y con el Alcalde, en segundo lugar la reunión de vice-ministros de Ambiente y Asentamientos Humanos, así mismo el involucramiento de organizaciones e instituciones como el comité de la persona joven, la universidad de Costa Rica, la Red Costarricense de Actividad Física son momentos de alto impacto en la ejecución del proyecto. La incidencia tanto a nivel de tomadores de decisiones como a nivel de ciudadanos y comunidades es positivo sin llegar a ser masivo, los medios de comunicación han hecho en la mayoría de casos referencia a las cleteadas como eventos lúdicos y no como actos políticos, excepto en los casos en que los participantes lo dejan claro ante los periodistas.

Lecciones aprendidas por producto:

Producto	Lecciones aprendidas
<p>1. Autoridades y organizaciones de sociedad civil conocen los obstáculos y oportunidades, para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano articulado con otros medios sostenibles; así como sus impactos y beneficios para el ambiente, la economía, la salud y el ordenamiento urbano.</p>	<p>La difusión de los estudios de Barreras y oportunidades se dio en el marco de talleres, foros, además de ser compartido directamente con actores y tomadores de decisiones de diversos sectores, sin embargo la difusión de mensajes clave a partir de estos estudios no se dio de manera clara, los mensajes no fueron sistematizados para desarrollar una campaña de educación y concientización, en lugar de diseñar múltiples mensajes se optó por hacer una campaña con mensajes generales y foros con mensajes</p>

	puntuales.
2. Población sensibilizada sobre importancia de las ciclovías en las ciudades de Cartago, San Pedro y San José, así como de los beneficios del uso de la bicicleta como transporte urbano.	La sensibilización de la población se dio en dos frentes principales, por un lado las redes sociales, de FUDEU, CEDARENA, ACONVIVIR, ARCA, y la creación de la Red Ambiental de Movilidad Urbana, sirvieron para comunicar de las actividades y generar conciencia de los mensajes e interacción con individuos interesados y organizaciones que trabajan el tema en la región centroamericana, por otro lado las cleteadas y la cobertura de prensa que se les dio fueron un instrumento efectivo para generar sensibilización más allá de las comunidades mencionadas
3. Ciclistas, conductores y peatones sensibilizados y conocedores de sus deberes, responsabilidades y derechos en cuanto a la circulación urbana de bicicletas.	La señalización realizada y los parqueos instalados sirvieron como ejemplo para resaltar los deberes, responsabilidades y derechos de los ciclistas, el bicicarriil es no solo un gesto para resaltar el derecho que los ciclistas para circular de manera segura y respetando los 1.5 metros que señala la ley de tránsito, sino también representa un gesto de empoderamiento de los gobiernos locales frente a las autoridades del ministerio de Obras Públicas y Transportes quienes históricamente han entorpecido los esfuerzos locales para implementar ciclovías, por otro lado la señalización vertical preventiva es un mensaje que evidencia los mandatos de ley que de otra manera serían invisibilizados por las autoridades del MOPT
4. Diseño e instalación de infraestructura amigable con la bicicleta, articulada con otros medios de transporte y servicios urbanos.	La función efectiva de parqueos para bicicleta (bicileteros) se enfocó en relacionarse con los servicios urbanos y no con medios de transporte, la facilidad de trabajar con gobiernos locales, la Dirección de Cambio Climático y el Ministerio de Cultura permitió una ágil implementación de los parqueos, la relación con las empresas autobuseras se tomó más tiempo en desarrollar.
5. Modelo que permita la réplica de esta propuesta en otras ciudades de la Región conteniendo lecciones aprendidas y mejores prácticas para la promoción de la bicicleta como medio de transporte urbano	Todas las lecciones se sistematizaron en una guía o modelo para la réplica estratégica de proyectos de promoción de la movilidad no motorizada, la evaluación el éxito, las metas no alcanzadas y el reconocimiento de los avances logrados fueron sistematizados de manera tal que se prevengan eventos inesperados, la correspondencia entre esfuerzos, presupuesto y recursos humanos siempre representa un reto para la ejecución exitosa de cualquier proyecto, aunque es de reconocer que el aprendizaje de un proyecto innovador lleva más tiempo, pero a la vez es invaluable.

En cuanto a lecciones en la creación de mensajes dirigidos de manera clara para conductores es importante resaltar los beneficios para la salud, el ahorro de dinero y la concientización ambiental, recurriendo a experiencias vividas y personales como estrategia de comunicación.

Es una deuda en las campañas con el sector de autobuses, motivar aún más fuertemente el uso del transporte público como estrategia para la mejora de la salud y para disminuir los impactos en el ambiente, además es necesario convencer a las empresas autobuseras para trabajar en el fenómeno de los traslados puerta en puerta como inhibidor para el uso de transporte público.

El trabajo con autoridades puede ser potenciado por el uso de “Kits” de herramientas estructuradas como documentos de referencia para guiar a los actores locales y nacionales en la implementación de proyectos de promoción de la movilidad no motorizada, en términos de reducción de la huella de carbono, mejora de la transitabilidad, mediante el uso mixto de la bicicleta, caminar y el teletrabajo.

6. Conclusiones

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 por el Agua y el Ambiente (ARCA) y la Asociación de Deportistas contra la Violencia Vial y el Irrespeto (ACONVIVIR) que son algunas de las organizaciones no gubernamentales 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 contar con una “caja de resonancia” tanto a nivel de sociedad civil, como de municipios y entidades de Gobierno.

A partir de la implementación del proyecto se ha dado un cambio en la cultura urbana costarricense, que se ve reflejado en un mayor flujo de personas en bicicleta. Esto ha contribuido a contrarrestar algunos de los mitos sobre los motivos para no utilizar la bicicleta como un medio de transporte. Entre los mitos se pueden mencionar las condiciones climáticas, la topografía irregular del Gran Área Metropolitana (GAM), la inseguridad vial, la falta de “formalidad” o “seriedad” que representa transitar en bicicleta, entre otros. Además, las “cleteadas” que se han estado organizando han reforzado las áreas de trabajo del proyecto ya que han garantizado mayor involucramiento de la sociedad civil en el tema de la movilidad urbana.

En otro sentido, en un principio el proyecto estaba enfocado en el tema de cambio climático; sin embargo, durante la ejecución del proyecto se amplió las actividades y los impactos hacia otras áreas como salud, seguridad vial, ambiente y economía. Esto debido a que la movilidad urbana

abarca todos estos aspectos de la sociedad, por lo que el trabajo de promoción de un cambio también debe de hacerse de forma integral.

Gracias a éste enfoque integral, se consolidó una alianza con el Ministerio de Salud, específicamente en el área de la promoción de la salud y la actividad física. A pesar de que el Ministerio de Salud por mandato debe promover la movilidad activa, ésta labor no se estaba realizando adecuadamente, por lo que también representó una importante alianza para el Ministerio.

También se desarrolló la propuesta de un nuevo paradigma que es la “Movilidad Urbana Integral y Sostenible” o “MUIS” y busca un cambio en el actual modelo de transporte enfocado en el flujo vehicular, hacia un paradigma enfocado en la accesibilidad a bienes y servicios. El desarrollo de éste marco conceptual, se acompañó de un esfuerzo en divulgación que permitió generar discusión sobre el tema y el posicionamiento de la MUIS como un referente.

(Ver anexo 1)

Además, el trabajo de incidencia con las Municipalidades de Montes de Oca, Curridabat, San José y Alajuela ha generado mayor apertura y disposición desde los gobiernos locales a tomar las acciones y decisiones necesarias para mejorar el sistema de transporte de sus cantones. Incluso, algunas otras Municipalidades han solicitado apoyo técnico y asesoría, ya que a partir del ejemplo de los cantones mencionados anteriormente hay un mayor interés en emprender actividades similares.

Por último, se ha dado una mayor sensibilidad sobre el tema en los representantes de las instituciones, así como en el sector de transporte público y organizaciones sociales. Los estudios, las campañas de comunicación y las actividades de divulgación han tenido un impacto positivo en la opinión pública, que se muestra más receptiva con respecto a la importancia del uso de la bicicleta, así como de un sistema de movilidad que sea integral y sostenible.

7. Anexos

ANEXO 1. Guía para la Promoción de la Movilidad Urbana Integral y Sostenible.

ANEXO 2. Spots y audiovisual

ANEXO 3. Minutas de las reuniones con Municipalidades, Red Costarricense de Salud y Actividad Física (RECAFIS) y la Cámara de Construcción.

ANEXO 4. Afiches de las “cleteadas”.

ANEXO 5. Fotografías campaña “Movilidad Inteligente”.