



## INFORME ESTADO DE LA NACIÓN EN DESARROLLO HUMANO SOSTENIBLE

### La nueva sociedad civil en temas urbanos y de movilidad en Costa Rica

**Investigadores:**  
Ana Lucía Moya  
Josephine Dusapin

Centro Para la Sostenibilidad Urbana

San José, 2018



Nota: El contenido de esta ponencia es responsabilidad del autor. El texto y las cifras de las ponencias pueden diferir de lo publicado en el Informe sobre el Estado de la Nación en el tema respectivo, debido a revisiones posteriores y consultas. En caso de encontrarse diferencia entre ambas fuentes, prevalecen las publicadas en el Informe.

## Contenido

Resumen Ejecutivo	3
Introducción	4
Metodología de investigación	5
Organizaciones de la Sociedad Civil	6
Perfil de las organizaciones de la sociedad civil en temas urbanos, de movilidad y transporte	9
Figura legal	9
Financiamiento	10
Cantidad de miembros	11
Motivos de creación	11
Intereses y acciones implementadas de las organizaciones	13
Categorías de enfoque	16
Relaciones con institucionalidad	16
Acciones Colectivas	18
Participación en espacios formales	20
Consejo de Transporte Público	20
Autoridad Reguladora de Servicios Públicos	21
Consejo Ciudadano Consultivo de Cambio Climático	22
¿Por qué hablamos de nueva sociedad civil? - Conclusiones	23
Bibliografía	25
ANEXOS	27
Anexo 1. Acciones de identificadas de las organizaciones de la sociedad civil entrevistadas	28
Anexo 2. Fichas de sistematización de las entrevistas realizadas a las Organizaciones de Sociedad Civil	34

## **Resumen Ejecutivo**

En la últimas dos décadas han surgido una serie de organizaciones de la sociedad civil especializadas en temas de movilidad, transporte y ordenamiento territorial. Esta nueva sociedad civil refresca las filas ciudadanas con nuevos enfoques, nuevas maneras de relacionarse con la institucionalidad, nuevas maneras de generar impacto e incidir en políticas.

De manera general, estas nuevas organizaciones surgen como respuesta a la situación país y de sus comunidades, están formadas por un núcleo reducido de personas jóvenes con capacidades técnicas importantes, lo cual les permite incursionar en la venta de servicios, a pesar de en su mayoría ser autofinanciadas. Son organizaciones que colaboran y trabajan entre sí, pues han desarrollado una visión común que facilita unir fuerzas y, además, han identificado al Estado como aliado importante para lograr la transformación que quieren ver, razón por la cual trabajan en conjunto en temas de agenda comunes.

Además, ésta nueva sociedad civil no se limita a un tipo de organizaciones, por lo cual la investigación hace también un análisis de acciones colectivas y de la participación de la sociedad en espacios formales dentro del gobierno.

La mayoría de las OSC identificadas trabajan temas relacionados con movilidad ciclista. Éstas han aportado en procesos y logros importantes a nivel ciudad y nacional, entre estos, mejorar y construir cierta infraestructura ciclista, como por ejemplo la ciclovía Montes de Oca- San José, e incluir algunas reformas a la ley de tránsito en temas de movilidad ciclista.

Así, las OSC son aliadas importantes para el Estado, pues generan una conexión con la ciudadanía, aportan conocimiento técnico valioso, e implementan acciones en múltiples escalas, de manera que tienen el potencial de impulsar cambios en los patrones actuales.

## **Palabras clave**

Movilidad, transporte, espacio urbano, sociedad civil, organización, gobernanza

## Introducción

*¿Cuáles organizaciones de la sociedad civil han surgido en el país en la última década en torno a temáticas urbanas, de transporte y movilidad, y cuáles son sus principales características e iniciativas?*

En la última década se ha percibido un aumento en la cantidad de organizaciones de la sociedad civil activas en temas urbanos relacionadas con el diseño de la ciudad, los espacios públicos, el transporte y la movilidad. Este aumento coincide con un aumento en la flota vehicular del país (Arguedas, 2017), en la congestión, el tiempo perdido en la congestión (Pichardo y Otoya, 2012) principalmente en la Gran Área Metropolitana, así como un aumento en la cantidad de accidentes de tránsito (COSEVI, 2017).

Es posible el fenómeno del aumento en la cantidad y visibilidad de estas organizaciones sea una respuesta desde la sociedad civil a las condiciones descritas anteriormente y al lento avance que han tenido los proyectos del Gobierno que buscan mejorar las condiciones en movilidad y transporte, por ejemplo, la modernización del transporte público, la sectorización, el Tren Rápido de Pasajeros, la implementación del Plan GAM 2013, entre otros.

La siguiente investigación hace un mapeo de algunas de las organizaciones de la sociedad civil que trabajan en temas urbanos, de transporte y movilidad, analiza sus orígenes, formas de acción y temas de interés, así mismo identifica algunas de las posibles maneras mediante las cuales éstas logran impulsar cambios. Se describe el perfil de estas organizaciones con el fin de identificar su rol como actor en el ecosistema de movilidad y transporte en Costa Rica, pues como mencionan Merino y Sol (2005), históricamente las organizaciones de la sociedad civil han sido un actor importante en la generación de cambios sociales y políticos en el país, por lo cual es relevante considerar su papel para alcanzar las metas de modernización del sector transporte y movilidad.

Como mencionan Steinmetz, Vargas-Cullel y Villarreal (2001), el sector sociedad civil en Costa Rica muestra un tejido denso de organizaciones, unas con cobertura local, regional y otras nacional. Este tejido conecta a las personas entre sí, formando pequeñas sociedades y las conecta a su vez con el Estado y sus instituciones. Así la sociedad civil está conformada por una gran cantidad de actores sumamente diversos, las cuales van desde juntas vecinales, asociaciones de desarrollo comunal, sindicatos, empresas sociales, fundaciones, grupos organizados informales, entre otros. Por lo cual se reconoce que la nueva sociedad civil en temas de movilidad y transporte en Costa Rica no se limita solo a organizaciones. Así, en la investigación se hace también un análisis de acciones colectivas y de la

participación de la sociedad en espacios formales dentro del gobierno en temas relacionados con urbanismo, transporte y movilidad.

## **Metodología de investigación**

No se encontró ningún documento ni base de datos previa que sistematice la información de las organizaciones de sociedad civil en temas urbanos, de transporte y de movilidad. Estas tienen una gran cantidad de formas organizativas (asociaciones, fundaciones, sociedades, colectivos informales, entre otros), lo cual dificulta tener un registro nacional que tenga la capacidad de agrupar a todas estas. Así, la presente investigación busca, entre otros, crear una línea base de datos específicos para este tipo de agrupaciones.

La investigación tiene un enfoque descriptivo y se utilizó entrevistas estructuradas como principal fuente de información.

Inicialmente se realizó un mapeo de las organizaciones existentes por medio de contactos previos, búsqueda en internet y por contactos obtenidos gracias a recomendaciones de las organizaciones entrevistadas. Las organizaciones se seleccionaron de acuerdo con los siguientes criterios basados en Olvera (1998) y en la ley general de la persona joven (N°8261):

- Grupo organizado de personas, adscritas de manera voluntaria, no limitado a un único evento,
- Agrupación que persiga el bien común,
- Organización que no forme parte del Estado,
- Organización cuyos intereses y acciones se centren en temas relacionados con ciudad, espacio urbano, transporte, movilidad,
- Grupo no ligado directamente a la academia
- Estar ubicado dentro del territorio de Costa Rica.

Se encontraron 39 organizaciones que cumplieran los criterios definidos, de las cuales se logró contactar a 34 y se obtuvo 29 respuestas de interés en participar en la investigación. De esta manera, se realizó un muestreo no probabilístico selectivo.

Se eligió la técnica de entrevistas estructuradas pues ésta, según Rojas (1999), *“permite obtener información para estructurar un marco teórico y conceptual congruente con la realidad estudiada”*. En el anexo 2 se encuentran disponibles las fichas de entrevistas de cada una de las organizaciones entrevistadas.

Se consideró mayoritariamente organizaciones radicadas y con incidencia principalmente en la GAM, pues en ésta área tienen mayor visibilidad, pero se sugiere para próximas investigaciones ampliar el detalle de la investigación y que se tenga así un mayor alcance de todo el país. De esta manera, es posible existan otras organizaciones que no hayan sido incluidas en el análisis.

Además, se realizó un análisis de acciones colectivas mediante la Base de datos sobre acciones colectivas en Costa Rica, del Estado de la Nación con datos del 1992 hasta 2017. Se consideraron las acciones colectivas clasificadas en los temas servicios públicos, infraestructura, seguridad ciudadana y participación de la categoría de demanda *Calidad, costo del servicio e infraestructura*, esto con el objetivo de captar los datos de las acciones relacionadas con urbanismo, movilidad y transporte.

## **Organizaciones de la Sociedad Civil**

Como mencionan Steinmetz, Vargas-Cullel y Villarreal (2001), hay una gran complejidad tanto conceptual como práctica al construir una definición para organizaciones de sociedad civil, debido a la multiplicidad de formas legales que toman, objetivos, fines, medios o acciones implementadas, relación con instituciones públicas, entre otros.

Por tanto, como punto de partida para la presente investigación se propone una definición con base en la definición de sociedad civil de la ley general de la persona joven (N°8261). Se consideran organizaciones de sociedad civil a todas aquellas organizaciones de personas que no son parte del Estado, las cuales influyen en los asuntos públicos, resuelven problemas colectivos, entablan luchas para mejorar su condición y, para fines del trabajo, que tengan un especial interés en temas urbanos, de movilidad y/o transporte.

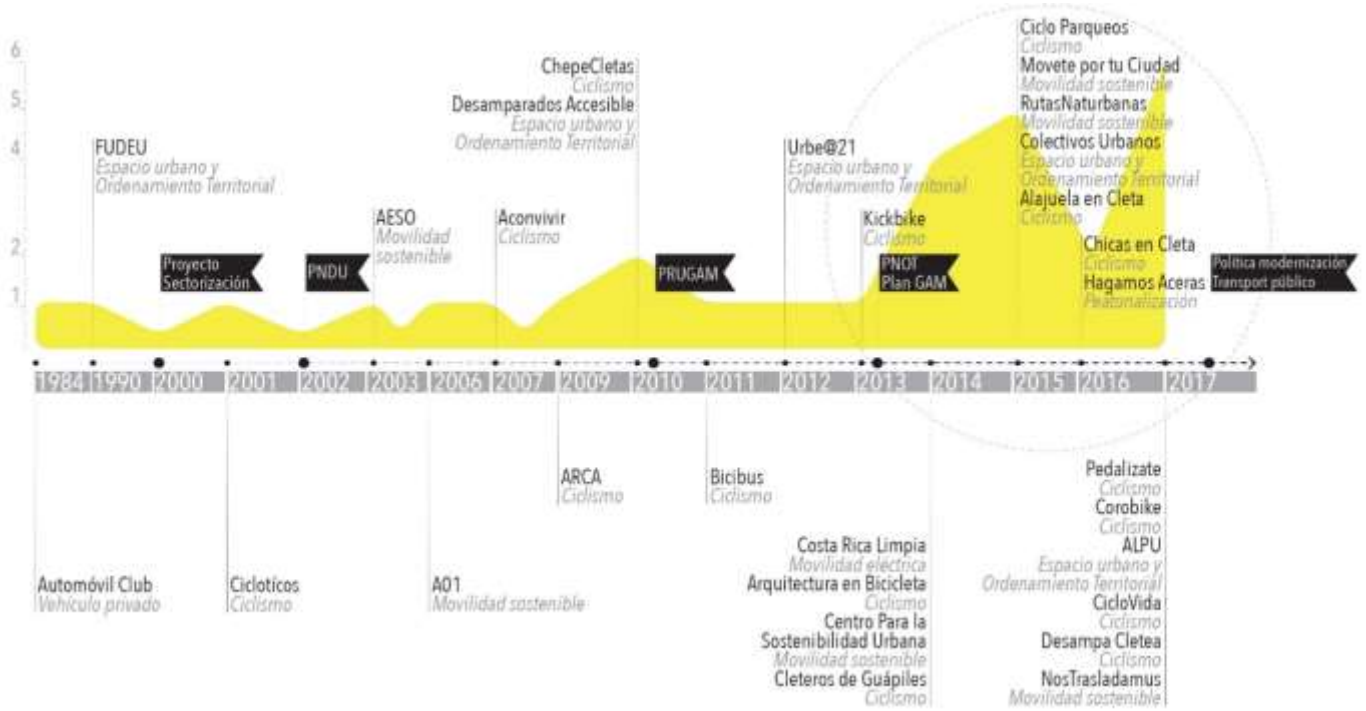
Siguiendo esta definición y los criterios definidos en la metodología, se entrevistaron a 29 Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) (ver cuadro 1). Se utilizó la información de estas entrevistas para construir el siguiente análisis.

**Cuadro 1. Organizaciones de la Sociedad Civil entrevistadas para la recopilación de información de sociedad civil y su categoría de acción**

A Fundación (A-01) 2006 <i>Movilidad sostenible</i>	Aconvivir 2007 <i>Ciclismo</i>	Alajuela en Cletea 2015 <i>Ciclismo</i>	ALPU (Asociación Latinoamericana de Planificadores Urbanos) 2017 <i>Espacio Urbano y Ordenamiento Territorial</i>	ARCA 2009 <i>Ciclismo</i>
Arquitectura en Bicicleta 2014 <i>Ciclismo</i>	Asociación de Ecología Social (AESO) 2003 <i>Movilidad sostenible</i>	Automóvil Club 1984 <i>Verdeza (deporte)</i>	Bicibós 2011 <i>Ciclismo</i>	Centro Para la Sostenibilidad Urbana 2014 <i>Movilidad sostenible</i>
Chepeclotas 2010 <i>Ciclismo</i>	Chicas en cletea 2016 <i>Ciclismo</i>	Ciclo Parqueos CR 2015 <i>Ciclismo</i>	Ciclóticos Colectivo de Ciclistas Urbanos (CCU) 2001 <i>Ciclismo</i>	CicloVida - Una Ruta Compartida para el Caribe Sur 2017 <i>Ciclismo</i>
Cieteros de Guápiles 2014 <i>Ciclismo</i>	Colectivo de ciclismo urbano Corobike 2017 <i>Ciclismo</i>	Colectivo de ciclismo urbano Kickbike Costa Rica 2013 <i>Ciclismo</i>	Colectivo de Ciclismo Urbano Pedalízate 2017 <i>Ciclismo</i>	Colectivo Nostradasmus 2017 <i>Movilidad sostenible</i>
Colectivos Urbanos 2015 <i>Espacio Urbano y Ordenamiento Territorial</i>	Costa Rica Limpia 2014 <i>Movilidad eléctrica</i>	Desampa Cletea 2017 <i>Ciclismo</i>	Desamparados Accesible 2010 <i>Espacio Urbano y Ordenamiento Territorial</i>	FUDEU (Fundación para el Desarrollo) 1990-2016 <i>Espacio Urbano y Ordenamiento Territorial</i>
Hagamos Aceras 2016 <i>Peatonalización</i>	Movete por tu ciudad 2015 <i>Movilidad sostenible</i>	Rutasnaturbanas 2015 <i>Movilidad sostenible</i>	Urbe@21 2012 <i>Espacio Urbano y Ordenamiento Territorial</i>	

Las primeras organizaciones que incluyeron en su enfoque temas de espacio urbano, de movilidad y transporte empezaron a surgir en los años 90 y a inicios de los 2000 (ver gráfico 1). Según Ramón Pendones (2018), fundador de ACONVIVIR, muchas de las organizaciones pioneras que empezaron a trabajar el tema de movilidad y transporte en el país tenían un enfoque ambiental. Estas identificaron en la movilidad y el transporte la oportunidad para solucionar muchas de las problemáticas ambientales relacionadas, como la contaminación, principalmente del aire. Entre éstos se encuentra la Asociación Regional Centroamericana por el Agua y el Ambiente (ARCA) y Ciclóticos - Colectivo de Ciclistas Urbanos (CCU). Así, se puede interpretar el surgimiento de estas organizaciones como una evolución y especialización de algunas organizaciones ambientales. Aunque el Automóvil Club se fundó primero, en sus inicios tenía un enfoque principalmente hacia la promoción del deporte del automovilismo, el cual posteriormente evolucionó hacia la promoción de la movilidad sostenible y la seguridad vial.

**Gráfico 1. Cronología de la creación de organizaciones de la sociedad civil en temas urbanos, de movilidad y transporte**



El surgimiento de la mayor cantidad de organizaciones se concentra entre el 2014 y el 2017 (ver gráfico 1). Entre estos 4 años se crean el 58% de todas las organizaciones consideradas en la investigación. Este fenómeno no parece coincidir directamente con el surgimiento de nuevos planes relacionados con transporte y ordenamiento territorial en el país, pero si con el detrimento progresivo de las condiciones urbanas y de transporte en el país. Por ejemplo, coincide con el aumento de la flota vehicular del país (Arguedas, 2017), de la congestión, del tiempo perdido en la congestión por la población (Pichardo y Otoya, 2012) principalmente en la Gran Área Metropolitana, así como en el aumento en la cantidad de accidentes de tránsito (COSEVI, 2017).

El 52% de las organizaciones que se crearon en el periodo 2014-2017 corresponden a organizaciones cuya principal categoría de acción está relacionada con el ciclismo urbano. Esta es la categoría de acción que cuenta con el mayor número de organizaciones y así mismo, es el grupo que más ha aumentado en el tiempo. Este “boom” en el surgimiento de organizaciones de la sociedad civil es un fenómeno reciente, por lo cual es posible que este continúe con una tendencia similar en los años próximos a esta investigación.



## ***Perfil de las organizaciones de la sociedad civil en temas urbanos, de movilidad y transporte***

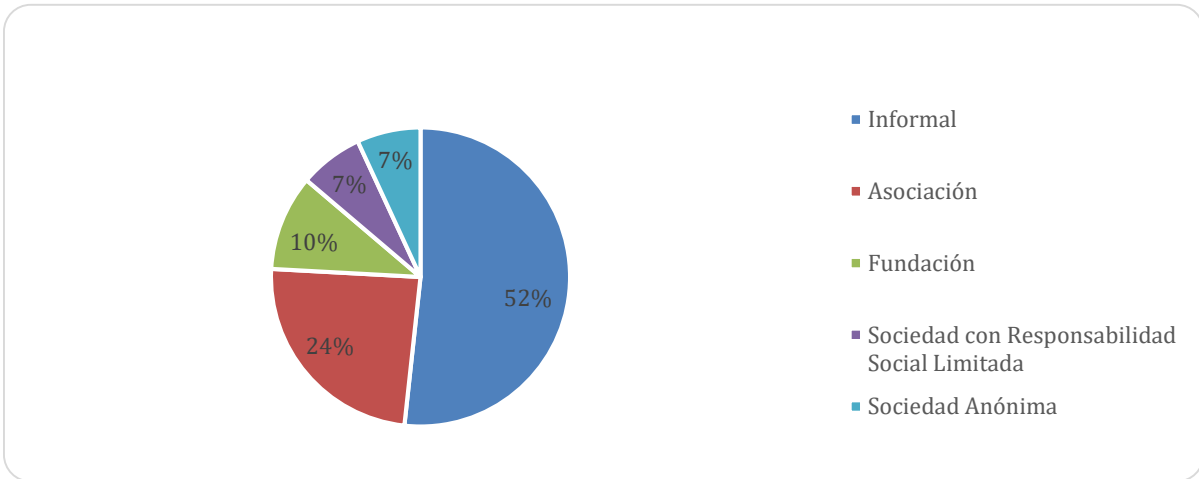
En la presente sección se hace una descripción de las características de las nuevas organizaciones de la sociedad civil que trabajan en temas urbanos, de movilidad y transporte. Se describe la figura legal que utilizan, cómo se financian y la cantidad de miembros que la componen, así como sus intereses y acciones llevadas a cabo.

### **Figura legal**

La mayoría de las organizaciones son de carácter informal. Como se muestra en el gráfico 2, el 52% de las organizaciones están organizadas de manera informal, así mismo, el 58% de las organizaciones creadas entre el 2014 y el 2017 son informales. Esta característica es una de las razones que ha permitido que su número haya aumentado de manera considerable en los últimos años, aunque también representa una barrera para el acceso a financiamiento, en la representación en espacios formales, entre otros.

El modelo más popular de organización formal es el de asociación. Esto coincide con lo encontrado por Steinmetz, Vargas-Cullel y Villarreal en el 2001, los cuales también apuntan que en Costa Rica la figura de asociación es una de las figuras legales más usadas en el país en organizaciones de la sociedad civil, pues los requisitos de inscripción son fáciles en comparación con otras formas similares de organización y tienen un mínimo control.

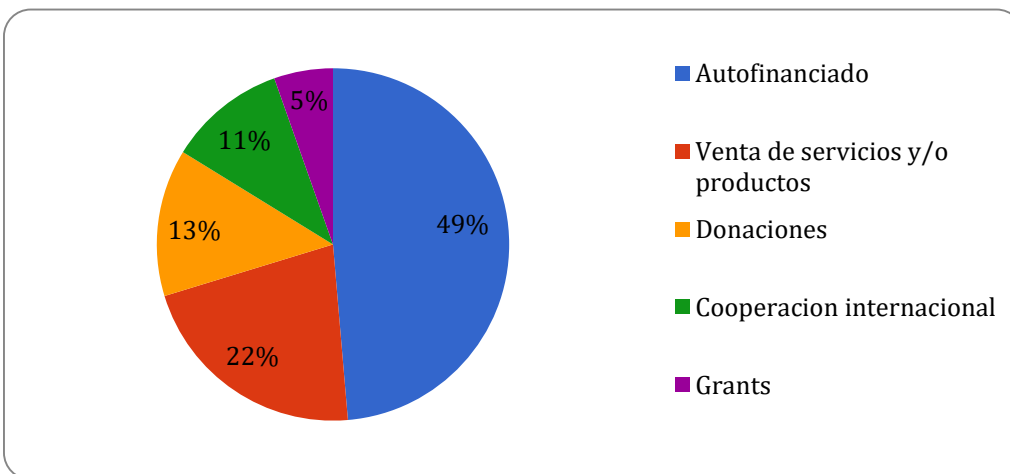
**Gráfico 2. Organización jurídica de las OSC en materia urbana y de transporte**



### Financiamiento

El 49% de las organizaciones no tienen un financiamiento suficiente para hacer sostenible sus labores, sus miembros son los principales responsables del financiamiento de las actividades que realizan (ver gráfico 3). Esto incide negativamente en el tiempo y dedicación que los miembros disponen para la organización y es posible que reduzca su potencial de incidencia social y política, pues deben mantener otras actividades que les permita generar recursos económicos, de manera que en muchos casos el trabajo de la organización queda restringido al tiempo libre.

**Gráfico 3. Fuentes principales de financiamiento de las OSC**



Por su parte el 22% de las organizaciones han aprovechado los conocimientos técnicos con los que cuentan sus miembros en materia de urbanismo, movilidad y transporte para vender servicios y productos que apoyen a financiar la operación de

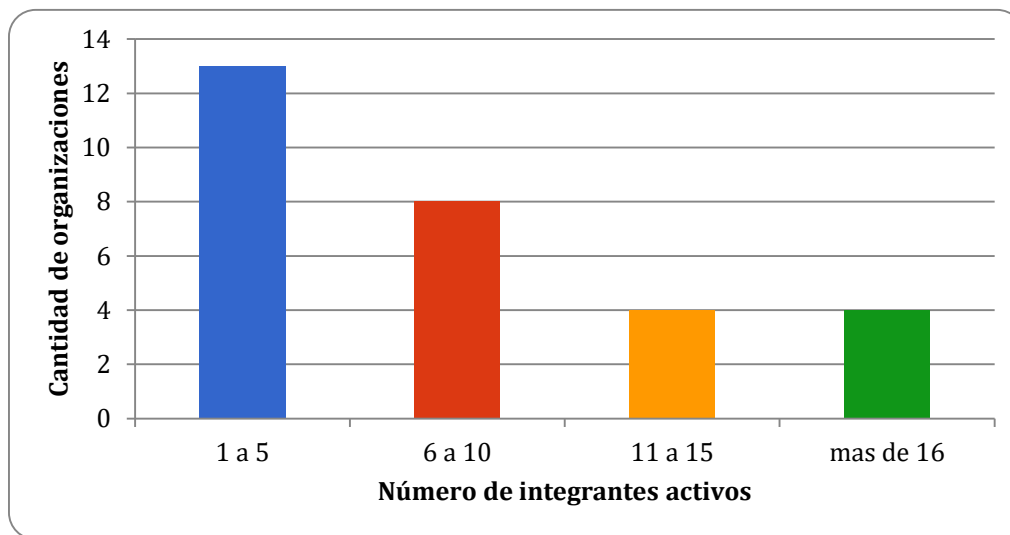
la organización. Estos servicios también contribuyen con la visión de las organizaciones y están ligados con los temas centrales de interés. Así, se cuenta con un modelo de negocio que les permite sostener, en algún grado, la operación de la organización y permite que sus integrantes le dediquen una cantidad de tiempo mayor a los objetivos las agrupaciones. Esto es una evolución en el concepto tradicional de OSC (Bombarolo, 1995), y además es una muestra del conocimiento técnico que los miembros de estas organizaciones han logrado desarrollar, así como de su preparación académica.

### Cantidad de miembros

Las agrupaciones de estudio se caracterizan por ser organizaciones cuyo núcleo de trabajo es pequeño, lo cual se puede relacionar con la capacidad de financiamiento, pues a muchas se les dificulta mantener a sus integrantes en el tiempo de manera voluntaria. El 72% de estas tiene 10 o menos miembros, y el 45% de 1 a 5 miembros. Este número puede aumentar cuando se incluyen personas voluntarias que apoyan a las organizaciones de manera intermitente.

Además, vale la pena resaltar que hay una gran parte de los organismos están conformados y liderados por personas jóvenes (personas con edad entre 15 y 35), de las organizaciones creadas entre el 2014-2017 el 82% fueron fundados por personas jóvenes. Por otro lado, solamente el 27% de todas las OSC identificadas son liderados por mujeres.

**Gráfico 4. Cantidad de miembros que operan activamente en las organizaciones**



### Motivos de creación

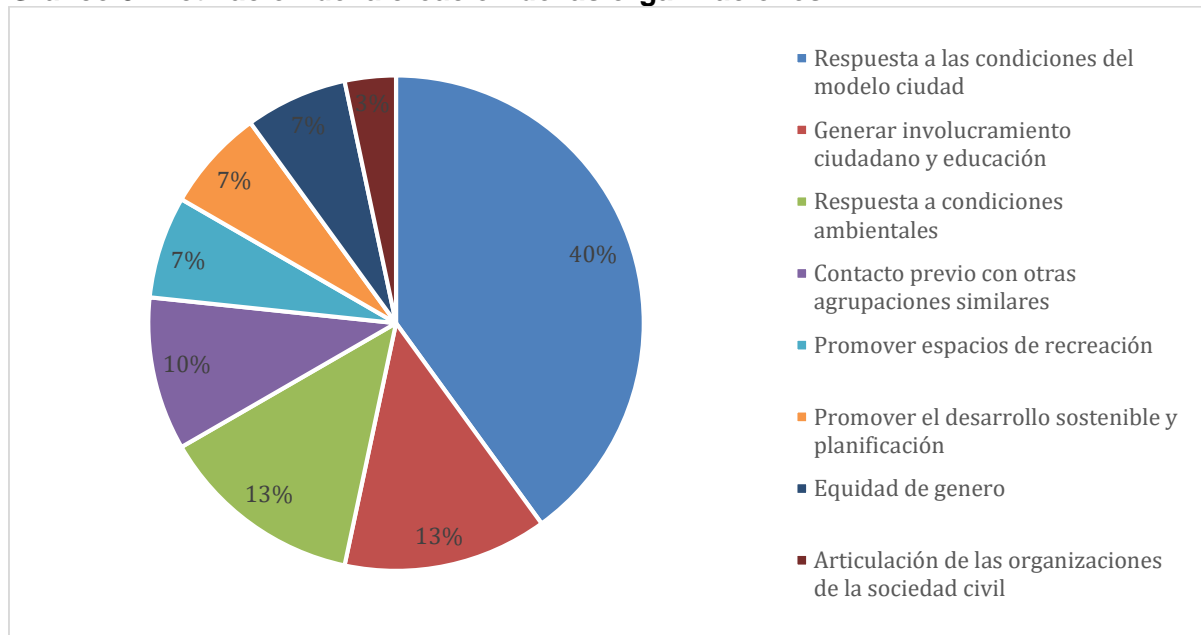
La mitad de las agrupaciones entrevistadas nacen en respuesta a una coyuntura espacial (urbano ambiental) que afecta la calidad de vida de los fundadores y de la ciudadanía en general (ver gráfico 5), debido, entre otros motivos a una respuesta

tibia y desarticulada del Estado, lo cual genera vivencias urbanas caóticas. Así, el nacimiento de estas agrupaciones busca visibilizar los problemas puntuales ligados al modelo de ciudad existente y plantear alternativas.

La motivación que da origen a la creación de estas organizaciones ha evolucionado. En sus inicios, su motivación era principalmente ambiental, ahora una buena parte de las organizaciones afirman haber sido fundadas con la motivación de promover el desarrollo sostenible y la planificación urbana y mejorar así las condiciones de las ciudades, de manera que en muchos casos la movilidad un medio para alcanzar este fin. Así mismo, se identificó que el 13% de las OSC surgen con la motivación de generar involucramiento ciudadano y educar a la población en los temas en torno a ciudad y movilidad.

De las agrupaciones de las estudiadas, 3 surgieron a raíz de la participación previa de sus fundadores en actividades de otras organizaciones relacionadas con la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte. Así, se identifica que las acciones de las OSC tienen un efecto multiplicador: aumentan el involucramiento ciudadano, además inspiran y motivan a otros grupos de personas a organizarse por la causa compartida: hacer de las ciudades verdaderos espacios de vida, en armonía con el medio ambiente y que mejoren la calidad de vida de las personas.

**Gráfico 5. Motivación de la creación de las organizaciones**



El 50% de las OSC cuya motivación inicial está relacionada con las condiciones del modelo de ciudad actual, centran su motivación en seguridad vial y accesibilidad. En estos casos la motivación surgió como respuesta a una situación personal. Dos de las agrupaciones estudiadas (ACONVIVIR, Desamparados Accesible) nacen por atropellos en carretera, los cuales cambiaron la vida de las personas afectadas. Así,

los fundadores se aliaron con otras personas que sufrieron situaciones similares y con personas que se sentían identificadas con el mensaje y formaron grupos para promover la seguridad y visibilizar las problemáticas ligadas a la seguridad vial y a la accesibilidad de la ciudad.

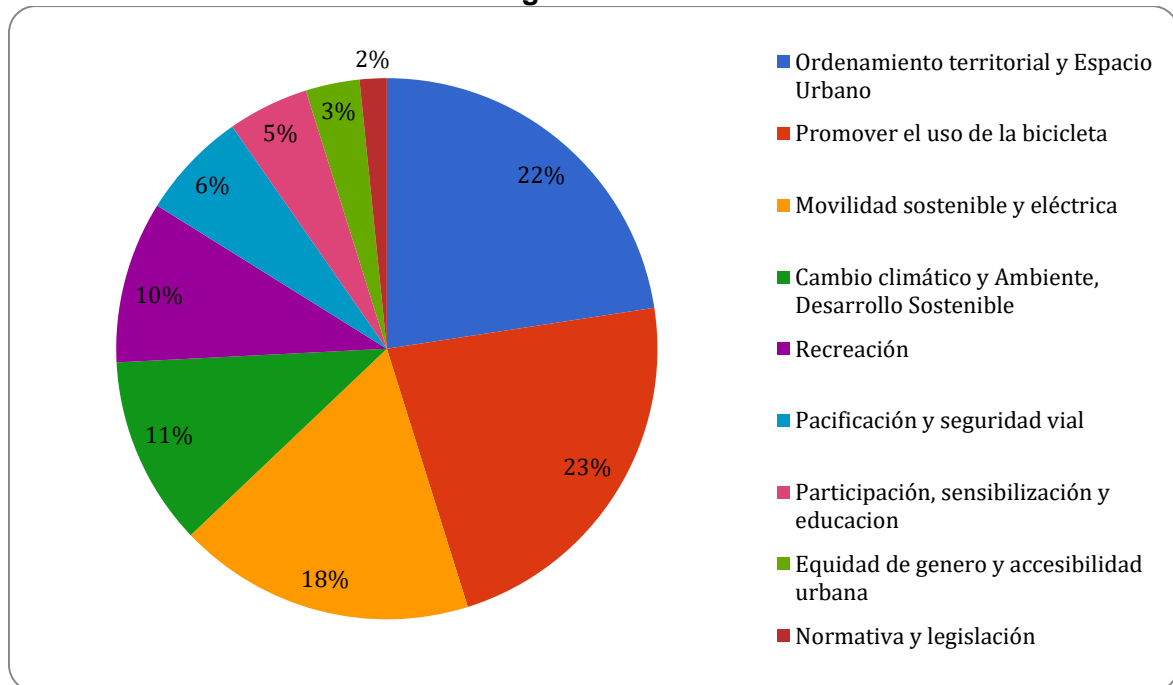
Así, la motivación de creación de las OSC se ha especializado y diversificado de la misma manera en la que los temas de interés y acciones que éstas realizan se han especializado y diversificado. En las siguientes secciones se profundizará en éstas últimas dos características. Es importante resaltar que a pesar de que estas tengan enfoques diferentes, en el fondo mantienen una visión común: promover la mejora de la calidad de vida de las personas, reestructurar el modelo de ciudad hacia uno centrado en las personas, así, la movilidad, transporte y ordenamiento territorial son un medio para alcanzar ésta visión.

### Intereses y acciones implementadas de las organizaciones

Con base en las respuestas de las organizaciones entrevistadas, los intereses de las OSC se categorizaron en 9 temas clave (ver gráfico 6). Se encontró una gran variedad, por tanto, los intereses de cada una de las organizaciones se agruparon en hasta 3 temas diferentes.

Los principales temas de interés son ordenamiento territorial y espacio urbano (22%), promover el uso de la bicicleta (23%), movilidad sostenible y eléctrica (18%), Cambio climático, ambiente y desarrollo Sostenible (11%). Estos 4 temas agrupan el 74% de los temas de interés de las OSC.

Gráfico 6. Temas de interés de las organizaciones



Se identificaron 48 acciones concretas implementadas por las OSC entrevistadas. El 29% de éstas están relacionadas con la organización y participación en eventos (ver gráfico 7) que como objetivo la sensibilización de la población en dos temas principales: ciclismo urbano (el 43% de este tipo de actividades) y movilidad (36% de los eventos). Las actividades van desde la realización de talleres, consultas ciudadanas, hasta la organización y participación en congresos y festivales. Así, esta es una de los principales medios de las organizaciones para avanzar hacia la visión de ciudad y movilidad, con la cual logran involucrar y concientizar a grupos variados de personas.

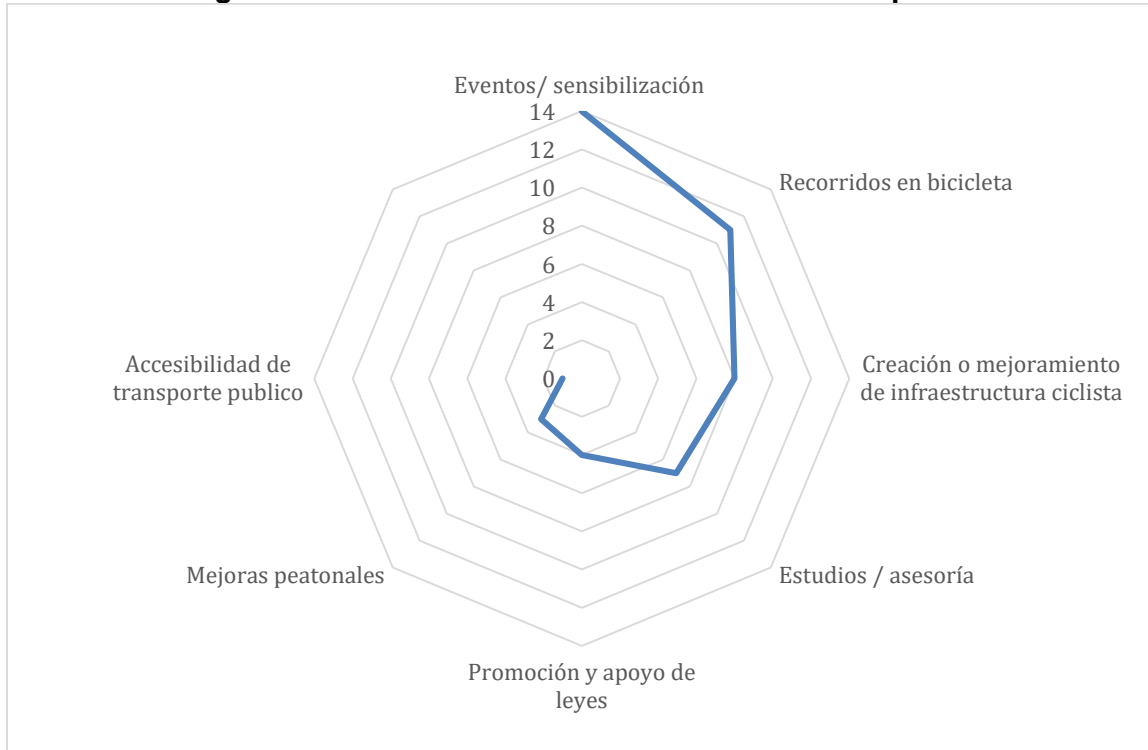
El 23% de las acciones identificadas corresponden a recorridos en bicicleta. Esta fue de las primeras acciones llevadas a cabo por las organizaciones identificadas (Ciclóticos en el 2001) y actualmente 10 organizaciones los realizan de manera regular o en el marco de alguna celebración y/o evento especial. Los recorridos buscan promover el uso de la bicicleta al generar un grupo seguro para que las personas ganen confianza movilizándose en por este medio en los centros urbanos, así como visibilizar a los ciclistas como usuarios de las calles, de manera que éstos son también medidas políticas con el fin de exigir condiciones, infraestructura, y respeto de los otros usuarios de las vías.

El 15% de las acciones están relacionadas con la ejecución de estudios o asesorías especializadas en movilidad, ordenamiento territorial y ciclismo. Las OSC han logrado tener acceso a este tipo de servicios debido al conocimiento técnico y preparación académica con la que cuentan sus miembros. La mayoría de los servicios son solicitados por municipalidades o ministerios del gobierno, de manera que con estas actividades las OSC logran tener incidencia técnica en los espacios de toma de decisión y además, logran generar ingresos que ayuden a sostener el resto de la operación.

Algunas de las OSC han especializado su incidencia política, es decir, no solo realizan actividades para involucrar y sensibilizar a la ciudadanía, sino que han trabajado de manera activa con el poder legislativo en promover y apoyar leyes relacionadas con movilidad, con las cuales se avanza de manera legal hacia la visión de ciudad y movilidad que éstas persiguen. Aunque este tipo de actividades representa solamente el 8% de las identificadas, es importante resaltar que varias de las organizaciones se han aliado para tener una incidencia conjunta, particularmente en temas de ciclismo. De esta manera, también logran reunir conocimientos y tiempo disponible, logrando que la cantidad de organizaciones que realizan actividades de este tipo aumentara en el tiempo.

Con respecto a la territorialidad de las acciones identificadas, el 38% tiene alcance nacional a pesar de estar basadas en la GAM, el 55% solo está basado y tiene actúa principalmente y el 7% está basado y tienen incidencia fuera del GAM. Es decir, se observa que la mayor cantidad de acciones están concentradas en la GAM.

**Gráfico 7. Categorización de las acciones concretas realizadas por las OSC**



Por su parte, el 69% de las OSC afirman tener una relación de colaboración con otras OSC. Las organizaciones cuyo enfoque de acción está centrado en ciclismo son las que colaboran más entre sí, estas comparten una visión y líneas de acción similares, por lo cual las acciones se complementan y la colaboración se facilita, inclusive en algunos casos es clave para lograr el éxito de los objetivos y articular actividades de mayor impacto y visibilidad, por ejemplo en la ejecución de la Expobici 2017, actividad a la que asistieron alrededor de 5000 personas en un fin de semana, colaboraron de manera conjunta más de 10 organizaciones promotoras de la movilidad ciclista.

Es importante resaltar que el 56% de todas las actividades identificadas están relacionadas con la promoción de la bicicleta. Como se observa en el gráfico 6 los intereses de las OSC abarcan una diversidad de temas relacionados con movilidad, transporte y ordenamiento territorial, pero las acciones que éstas realizan se enfocan en una menor cantidad de temas concretos. Esto se puede deber, entre otros motivos, a que las OSC deben enfocar de manera eficiente sus esfuerzos, debido a los recursos limitados con los que cuentan.

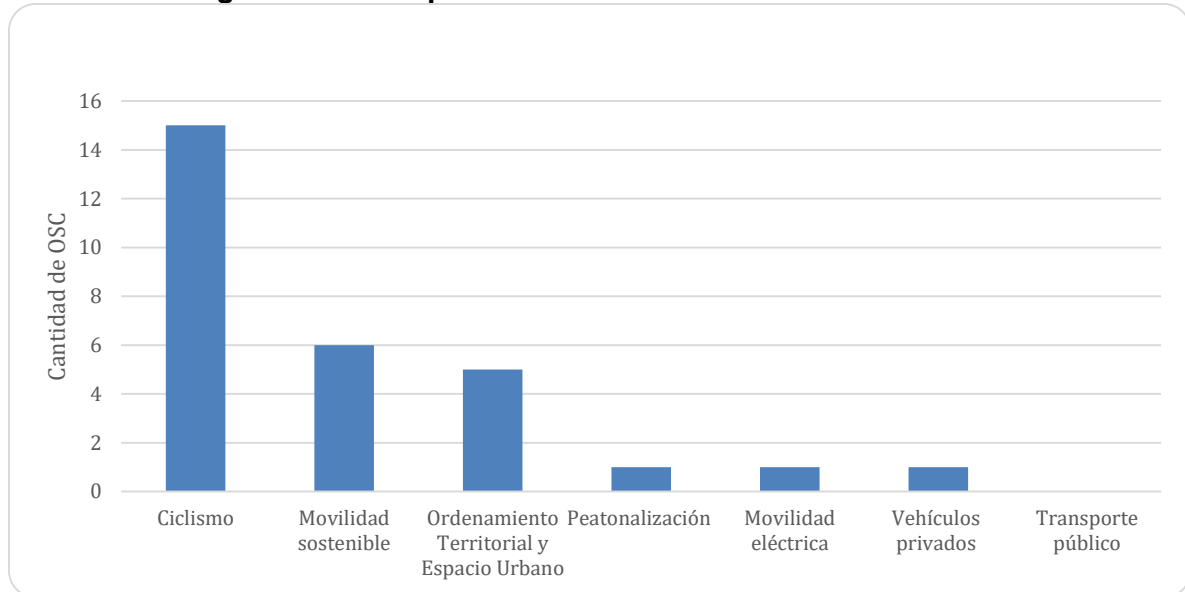
En el Anexo 1 se encuentra una lista que detalla las acciones realizadas por las OSC. Es posible que existan más actividades realizadas por las OSC que no hayan sido registradas en las entrevistas.

### Categorías de enfoque

Las principales categorías de acción de las OSC se clasificaron con base en la pirámide de movilidad sostenible considerando los intereses y acciones implementadas por las OSC (ver gráfico 8). El 52% de las OSC estudiadas centran su accionar en el ciclismo, este es el grupo más numeroso y, como se mencionó anteriormente, con la mayor cantidad de acciones implementadas.

Solamente se detectó una organización con enfoque peatonal que trabaja de manera aislada y no se identificaron OSC con enfoque en transporte público. Esto es un vacío de suma importancia, pues, al no existir visiblemente OSC que trabajen de manera activa por visibilizar a los usuarios, las carencias del servicio, exigir mejoras y promover su uso, no se ejerce presión activa desde la sociedad civil por mejorar calidad de los servicios y avanzar con proyectos claves en estos temas, por ejemplo, la modernización del transporte público, pago electrónico y el Tren Rápido de Pasajeros.

**Gráfico 8. Categorías de enfoque de las OSC**



### Relaciones con institucionalidad

El 98% de las organizaciones de la sociedad civil entrevistadas han tenido o tienen algún tipo de relación con las instituciones públicas que trabajan temas de movilidad y transporte, así como espacio urbano. Las organizaciones de la sociedad civil han identificado que para que sus acciones sean efectivas actuar sólo desde el espacio de la ciudadanía no es suficiente, sino que les es clave aliarse con instituciones públicas.

Se identificó que las OSC han tenido relación con 21 entidades públicas diferentes, de las cuales las Municipalidades, el MOPT, la Asamblea Legislativa, el MINAE y el COSEVI representan el 74% de las relaciones encontradas. Estas 5 instituciones

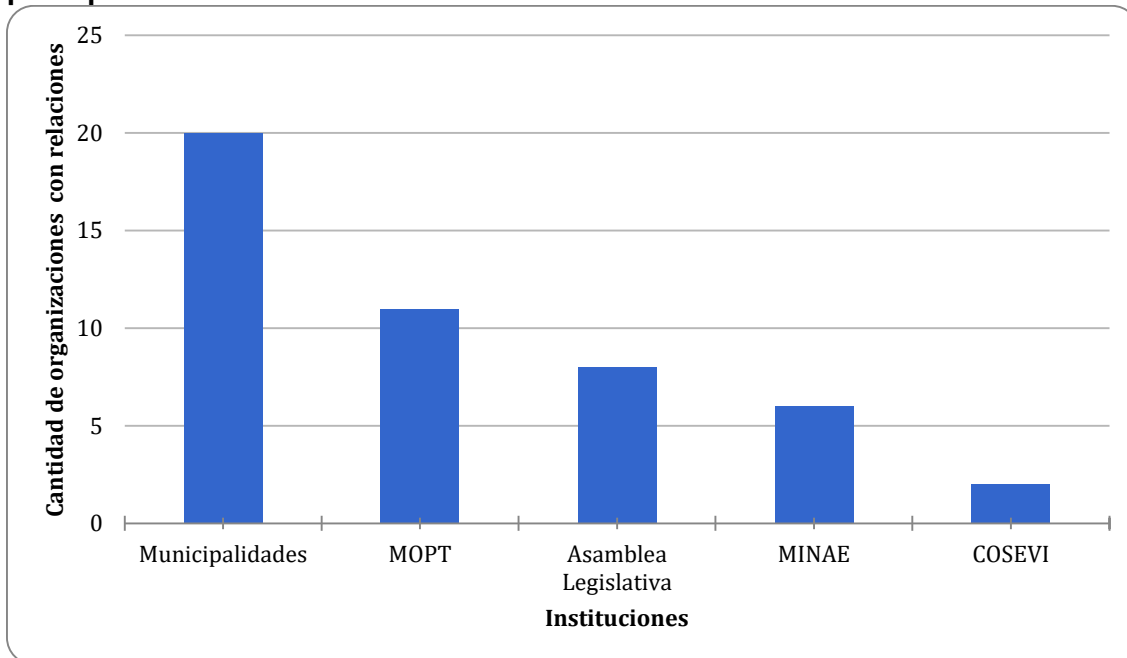


reúnen competencias claves en temas de ordenamiento territorial, transporte y movilidad a nivel local, regional y movilidad.

Los gobiernos locales son los entes con los cuales las organizaciones han tenido la mayor interacción (ver gráfico 9). Es posible que esto se deba a que las municipalidades tienen una mayor capacidad de acción local que se traslapa con los intereses de las OSC y, además, los ciudadanos las perciben como más cercanas y accesibles. La mayoría de las relaciones que las OSC han tenido con las municipalidades están relacionadas con apoyo y trabajo en conjunto en la coordinación de actividades (tanto de propias de la municipalidad, como de lideradas por las OSC) y apoyo técnico o asesoría de las OSC a la municipalidad.

Por su parte con el MOPT, ente rector a nivel nacional del tema de transporte, las relaciones identificadas giran en torno trabajo en conjunto y apoyo, principalmente en temas técnicos especializados, tanto para iniciativas de la OSC, como para proyectos del MOPT. Con la Asamblea Legislativa las relaciones identificadas están relacionadas con apoyo en la generación y aprobación de proyectos de ley, así como revisión y recomendaciones técnicas de los mismos.

**Gráfico 9. Cantidad de organizaciones que tienen algún tipo de relación con las principales instituciones mencionadas**



*Tipo de relación con las instituciones públicas*

Se encontró que el 60.9% de las relaciones con las instituciones son de trabajo en conjunto, es decir, laboran conjuntamente en la implementación de algunas actividades y la relación es sostenida en un tiempo específico. Estas relaciones se

expresan mayoritariamente por consultorías, capacitaciones o apoyo técnico e implementación de eventos de concientización y sensibilización ciudadana.

Por su parte el 21.9% de las relaciones con instituciones son de apoyo, esto quiere decir que comparten un tema de interés en el cual las OSC apoyan de manera puntual a las instituciones, o viceversa y se expresa en capacitaciones, charlas, organización de eventos, actividades o talleres, principalmente relacionados con el ciclismo y campañas de divulgación sobre ciclovías.

El 12.5% de las relaciones son de acercamiento. Es decir que la relación es efímera y consiste en reuniones esporádicas para presentar algún proyecto o buscar cómo podrían aliarse y/o colaborar.

De los 29 entrevistados, solamente se identificó 1 organización tiene una relación de presión con instituciones públicas. Esto sucede en particular con el CTP y con el nivel municipal con el fin de visibilizar las responsabilidades de éstos en los temas de accesibilidad de personas con movilidad reducida.

De esta manera, las OSC han desarrollado una relación bilateral con las instituciones del Estado. Éstas buscan al Estado para recibir apoyo en algunas de sus actividades y proyectos que se beneficien de las capacidades de las instituciones, pero también, las instituciones del Estado buscan a las OSC con el fin de recibir apoyo de la sociedad civil organizada en proyectos y procesos propios, así como, recibir apoyo técnico especializado en los temas en los que las OSC han desarrollado una experticia valiosa. Es decir, las OSC y el Estado se han convertido en aliados estratégicos en algunos temas y proyectos en los cuales sus visiones y agendas coincidan. Esto ocurre principalmente en lo relativo con movilidad ciclista.

## **Acciones Colectivas**

Las acciones de la sociedad civil en torno a temas de movilidad, transporte y ordenamiento territorial en Costa Rica no se limitan a espacios dentro de organizaciones, en muchos casos los ciudadanos se organizan en respuesta de un evento o situación puntual de manera concreta y limitada en el tiempo para hacer solicitudes a las entidades competentes. Estas son movilizaciones de personas que es relevante mapear con el fin de presentar un panorama más completo de las interacciones de la sociedad civil en temas de movilidad, transporte y ordenamiento territorial.

De esta manera se realizó un análisis de la base de datos de acciones colectivas, construida por el Estado de la Nación, la cual, al momento de la revisión, incluye datos desde el 1992 hasta 2017 de acciones colectivas expresadas a través de un medio escrito de circulación nacional. Esta recopilación de información entiende acción colectiva como *todo aquel evento limitado a un mismo espacio-tiempo en el*

*cual participa una colectividad o grupo de personas que expresan ante alguna entidad pública o privada una demanda o reivindicación de alcance colectivo.*

En este análisis se consideraron las acciones colectivas clasificadas en los temas servicios públicos, infraestructura, seguridad ciudadana y participación de la categoría de demanda *Calidad, costo del servicio e infraestructura*, esto con el objetivo de captar los datos de las acciones relacionadas con ordenamiento territorial, movilidad y transporte. Es importante aclarar que es posible que no todas las acciones estén estrictamente limitadas a demandas realizadas en torno a ordenamiento territorial, movilidad y transporte, pero por la naturaleza de la base se dificultó delimitar esto con mayor detalle.

Se encontraron alrededor de 1 101 acciones colectivas. Los actores que protagonizan el 85% de las acciones son los vecinos, trabajadores y empresarios, donde el 51% de las demandas provienen de agrupaciones de vecinos. Es decir, los grupos de vecinos son el actor social más activo en la realización de demandas colectivas en torno a los temas investigados.

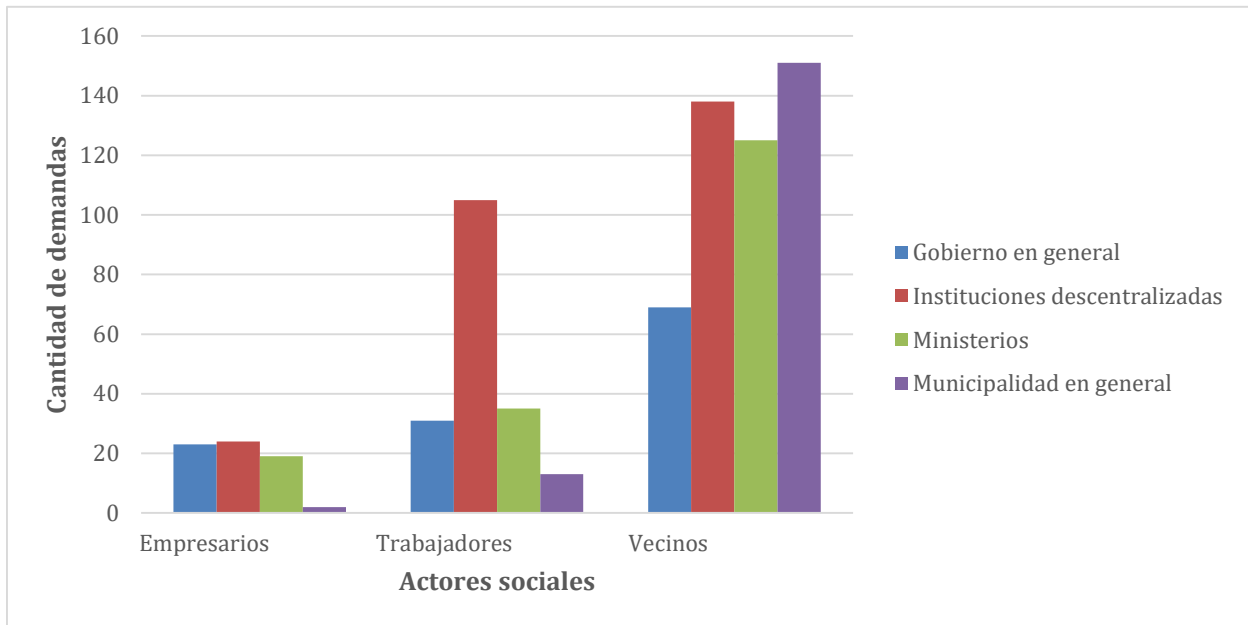
Por otro lado, el 84% de las acciones identificadas no registran o no existen alianzas que articulen entre actores sociales diferentes en lo demandado, de manera que estos grupos de personas trabajan en su mayoría de manera aislada en alcanzar sus objetivos. Esto se contrapone con lo encontrado en las OSC, las cuales tienden a colaborar y articularse entre sí para lograr sus objetivos.

El 59% de las demandas tienen una cobertura local, 17% regional o provincial y solamente el 21% corresponden a cobertura nacional (un 3% de las demandas no registra el nivel de cobertura). Por su parte, el 79% de las demandas ejecutadas por vecinos cuentan con una cobertura local.

Los grupos de vecinos se organizan para dirigir demandas a una variedad de actores. Las municipalidades son las entidades a las cuales los grupos de vecinos dirigen la mayor cantidad de las demandas, seguido de instituciones descentralizadas y ministerios. El gráfico 10 agrupa el 66% de las acciones colectivas identificadas, muestra el grupo de mayor cantidad de demandas por actor y las entidades a las cuales se realizan estas demandas.

Así, las acciones colectivas se encuentran protagonizadas principalmente por grupos de vecinos los cuales realizan la mayor cantidad de demandas con un alcance local y a las autoridades municipales. Con la información recopilada no fue posible determinar los temas específicos de estas demandas.

**Gráfico 10. Entidad a la que los actores sociales dirigen la acción colectiva**



## Participación en espacios formales

El Estado, con el espíritu de crear un vínculo con la ciudadanía, ha creado espacios de participación en instituciones clave relacionadas con la movilidad, el transporte y el ordenamiento territorial. Se identificaron 3 espacios clave: en el Consejo de Transporte Público (CTP), la Autoridad Reguladora de Transporte Público (ARESEP) y el reciente Consejo Ciudadano Consultivo de Cambio Climático (5C).

En la presente sección se describe de manera breve las condiciones de la participación y la manera en la cual esta es efectuada. Es posible que existan otros espacios formales en los que se incluya a la para sociedad civil de manera formal que no fueron incluidos en este análisis.

### **Consejo de Transporte Público**

La Ley 7969: *Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi*, indica que la junta directiva del CTP va a estar conformada por

- El Ministro de Obras Públicas y Transportes o su delegado, quien lo presidirá
- Por una persona preferiblemente con experiencia en las materias relacionadas con el Consejo de Transporte Público que designará el ministro o la ministra del MOPT.

- Un representante del Ministerio de Ambiente y Energía, designado por el Ministro del ramo.
- Un representante del sector empresarial del transporte remunerado de personas en vehículos automotores, buses, microbuses o busetas.
- Un representante del sector empresarial del transporte remunerado de personas en vehículos automotores en la modalidad de taxi.
- Un representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales.
- Un representante de los usuarios.

Ahora bien, la anteriormente mencionada ley no detalla cuál será el procedimiento para la selección del representante de los usuarios, pues en el artículo 9 se indica que *“Para designar a los representantes que no sean funcionarios públicos, las organizaciones debidamente inscritas y acreditadas deberán remitir una nómina integrada por cinco candidatos, de entre los cuales el Consejo de Gobierno escogerá atendiendo criterios de idoneidad”*. No está claro el tipo de organizaciones que pueden postular candidatos, ni tampoco ante quién deben estar acreditadas estas organizaciones, por lo que tampoco queda claro la población a la que representan.

Por otro lado, no existen esquemas mediante los cuales la persona representante de los usuarios consulte a los representados sus posiciones respecto a temas clave que definen el servicio de transporte público que desean recibir, de manera que su representación pueda ser efectiva y transparente. A falta de estos mecanismos y de una mayor claridad en los requisitos de selección no se garantiza una efectiva representación de los usuarios en la persona representante de los usuarios en la Junta Directiva del CTP pueda tener.

Por último, según Jorge Sanarrusia, Consejero de los Usuarios de ARESEP, actualmente el CTP no cuenta con un espacio de participación en la definición de los esquemas operativos de rutas y frecuencias del transporte público. Si bien es cierto estos esquemas se definen mediante criterios técnicos, es valioso explorar la opción de incluir un espacio de participación de sociedad civil en este proceso, de manera que se asegure que el esquema propuesto responda a las necesidades y realidades de los usuarios.

### ***Autoridad Reguladora de Servicios Públicos***

La Ley 7593 indica que ARESEP debe realizar audiencias públicas para conocer solicitudes de los usuarios con respecto a la fijación de tarifas de servicios públicos, estas son una instancia de participación ciudadana clave para los usuarios del transporte público. Los usuarios pueden presentar solicitudes con respecto a la actualización de tarifas que estén en curso, aunque las solicitudes deben ir dirigidas a la revisión de aspectos específicos de la metodología de cálculo de tarifario utilizado por ARESEP.

Lo anterior es una barrera importante para la participación, pues la metodología de cálculo de las tarifas es compleja y requiere una base de conocimiento importante de los usuarios, de manera que estos logren plantear sus demandas de una manera efectiva.

Es por esta, entre otras razones, que la ARESEP pone a disposición de los usuarios un funcionario dentro de la institución bajo el cargo de “Consejero de los Usuarios”, el cual se encarga de asesorar a los usuarios en los procesos de las audiencias públicas, de manera que éstos puedan presentar sus demandas de una manera efectiva.

Los principales grupos de personas que suelen abogar por los usuarios del transporte público son las Asociaciones de Desarrollo de las comunidades. De esta manera, son las únicas organizaciones de la sociedad civil identificadas que abogan por los usuarios de los autobuses. En muchos casos su capacidad actuación se limita a las audiencias de la ARESEP, de manera que su incidencia es limitada, pues el espacio de participación se restringe a aspectos puntuales del cálculo de la tarifa, sin poder modificar aspectos del esquema operativo que da origen a ese cálculo.

Así mismo, la Defensoría de los Habitantes cumple un rol importante en este proceso. Es un aliado institucional de los usuarios del transporte público, muchos canalizan sus inquietudes a través de esta entidad, la cual se encarga de darle seguimiento mediante los procesos de la ARESEP.

En conclusión, las audiencias públicas de la ARESEP son un espacio de participación limitado. Aunque los usuarios tengan la posibilidad de presentar posiciones con respecto a nuevas tarifas, los aspectos en los que pueden influir sobre las condiciones de la prestación del servicio de transporte público son limitados y se requiere de un conocimiento técnico importante para hacer uso del espacio de manera efectiva.

### **Consejo Ciudadano Consultivo de Cambio Climático**

El Consejo Ciudadano Consultivo de Cambio Climático (5C) es un órgano creado mediante el decreto ejecutivo 40616- MINAE. Según el artículo 1 del mencionado decreto este se crea como una plataforma de participación ciudadana que se enmarca en la política nacional de gobierno abierto, con la que se procura reforzar los mecanismos de rendición de cuentas, de disposición y acceso a la información.

En el 2017 se seleccionaron los miembros de este comité, para lo cual se realizó una convocatoria pública tanto para la postulación de participantes como para la selección de representantes. Las organizaciones deben cumplir con los requisitos dispuestos en el Artículo 4: *ser organizaciones sociales, sectoriales y productivas (asociaciones, fundaciones, cooperativas, cámaras) debidamente inscritas ante el Registro Nacional, con más de tres años de existencia, interesadas en la acción climática y en capacidad de aportar al proceso nacional de acción climática.*

De esta manera, el 5C cuenta con 3 miembros de la sociedad civil en temas de Movilidad y Sostenibilidad Urbana, los cuales colaborarán en el diseño y aplicación de las políticas nacionales de cambio climático, en particular la implementación de la Contribución Prevista y Determinada a Nivel Nacional presentada por Costa Rica ante la Conferencia de las Partes 21, celebrada en París en diciembre 2015.

El 5C aún se encuentra en proceso de terminar sus procesos de establecer los reglamentos de funcionamiento interno y de definir la estrategia de trabajo, aunque es importante resaltar que tiene un potencial de ser un espacio de incidencia para la ciudadanía en temas de movilidad, transporte y ordenamiento territorial.

Cabe resaltar que los primeros dos de estos espacios están relacionados con transporte público. Este es el único tema en el cual no fue posible encontrar una OSC con las características definidas que se trabajara de manera activa tanto por promover el uso del transporte público, como por visibilizar las necesidades y exigir las mejoras necesarias en el servicio, más es el que cuenta con la mayor cantidad de espacios de participación concreta. De esta manera, al no haber grupos organizados con conocimiento sobre el tema que trabaje en esta línea dificulta la participación de la sociedad civil de manera efectiva, de manera que esta visión esté enmarcada en una visión sobre el territorio.

Es necesario crear espacios formales de participación de la sociedad civil efectiva y coordinación estrecha en los otros órganos clave, como por ejemplo el MOPT, con el cual algunas OSC ya han establecido canales de comunicación informales

## **¿Por qué hablamos de nueva sociedad civil? - Conclusiones**

En la últimas dos décadas han surgido una serie de organizaciones de la sociedad civil especializadas en temas de movilidad, transporte y ordenamiento territorial. Esta nueva sociedad civil refresca las filas ciudadanas con nuevos enfoques, nuevas maneras de relacionarse con la institucionalidad, nuevas maneras de generar impacto e incidir en políticas.

De manera general, estas nuevas organizaciones surgen como respuesta a la situación país y de sus comunidades, están formadas por un núcleo reducido de personas jóvenes con capacidades técnicas importantes, lo cual les permite incursionar en la venta de servicios, a pesar de en su mayoría ser autofinanciadas. Son organizaciones que colaboran y trabajan entre sí, pues han desarrollado una visión común que facilita unir fuerzas y, además, han identificado al Estado como

aliado importante para lograr la transformación que quieren ver, razón por la cual trabajan en conjunto en temas de agenda comunes.

Las OSC inciden en diferentes escalas en la transformación de las ciudades y comunidades. La mayor cantidad de acciones están relacionadas con eventos y otras actividades de sensibilización, seguido de recorridos en bicicleta. Estas dos actividades que aportan mucho al conocimiento de la ciudadanía, generan más aliados y además visibilizan tanto temas como situaciones de que hacen que más personas se interesen por temas de movilidad, transporte y ordenamiento territorial, así, los temas han ido entrando poco a poco a diferentes y nuevas agendas.

Pero las OSC han aportado de manera concreta en procesos y logros importantes a nivel ciudad y nacional. Entre estos, mejorar y construir cierta infraestructura peatonal y ciclista, como por ejemplo la ciclovía Montes de Oca- San José (la cual se empezó a hablar en las OSC desde el 2001), incluir algunas reformas a la ley de tránsito en temas de movilidad ciclista, así como la aprobación de la ley de incentivos para vehículos eléctricos.

Además, la mayoría de las OSC identificadas trabajan en temas de movilidad ciclista y a su vez, la mayor cantidad de acciones identificadas están relacionadas con movilidad ciclista.

Es interesante notar, que, aunque haya espacios formales de participación de la sociedad civil en temas de transporte público en el CTP y en ARESEP, no se identificaron OSC que trabajen de manera activa por promover el uso del transporte público y por mejorar las condiciones del servicio. Así mismo, solamente se identificó una OSC que trabaja por mejorar las condiciones peatonales, la cual trabaja de manera aislada y su capacidad de acción es reducida.

A nivel país se ha tenido un lento avance en los proyectos de modernización de transporte público, y el tema de mejorar las condiciones peatonales aún no se encuentra ni siquiera en agenda pública. Es posible que una de las razones de estas situaciones es la inexistencia de grupos organizados que visibilicen el tema, lo pongan en agenda pública y trabajen en conjunto con los actores clave por avanzar en diferentes escalas.

A nivel país se cuenta con el reto de fortalecer las condiciones para el surgimiento y el sostén en el tiempo las OSC, pues son aliados importantes para el Estado, generan una conexión con la ciudadanía y tienen el potencial de impulsar cambios en los patrones actuales. Según menciona Tschoerner (2016), *la gobernanza es un proceso que tiene más que ver con cambiar la naturaleza de la toma de decisiones que con la acción autoritaria de los gobiernos y esto está cada vez más influenciado por las prácticas de los actores no gubernamentales*



## Bibliografía

- Agüero, H. Fundador, Colectivo de ciclismo urbano Corobike. 21/05/2018
- Aguilera, M. Directora, Chicas en Cleto. 25/05/2018
- Aravena, J. Equipo, Ciclóticos- Colectivo de Ciclista Urbanos (CCU). 22/05/2018
- Aravena, J. Organizadora, Ciclovida- Una ruta compartida para el Caribe Sur. 22 /05/ 2018
- Araya, M. Directora, Costa Rica Limpia. 22/05/2018
- Arguedas, Diego. 2017.Cada año en Costa Rica “nacen” más vehículos que personas. Semanario Universidad. 16 de enero.
- Arroyo, M. Administrador, Desamparados Accesible. 05/06/2018
- Bombarolo, F. 1995. La Revalorización de las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC): ¿Hacia un nuevo modelo de desarrollo? . Año 4 N 10.
- Cartín, F. Director, RutasNaturbanas. 21/05/2018
- Cedeño, J. Fundador, KICKBIKES. 23/05/2018
- Cob, G. Líder, Asociación de Ecología Social (AESO). 15/06/2018
- Coen, D. Presidente, Automóvil Club. 15/06/2018
- COSEVI, 2017. Cantidad de accidentes de tránsito según categoría. Datos abiertos. Tomado de: <http://datosabiertos.csv.go.cr/dataviews/234875/ACCID-DEL-ANO-2015/>
- Ed. Steinmetz, Alexandra; Vargas-Cullel, Jorge; Villareal, Evelyn. 2001. Sociedad Civil. Capítulo 10. Auditoría Ciudadana de la Democracia (pp. 299–342). Programa Estado de la Nación. San José.
- Gómez, D. Director, Bicibus. 22/05/2018
- González, P. Organizadora, Hagamos Aceras. 24/05/2018
- Gutiérrez, J. Líder, Alajueta en Cleto. 16/06/2018
- Jiménez, R. Agente de eventos, Cleteros de Guápiles. 07/06/2018
- Jiménez Céspedes, R. Director, Asociación Latinoamericana de Planificadores Urbanos. 21/05/2018
- Jiménez Céspedes, R. Director, Urbe@21. 21/05/2018

- Méndez, H. Director, FUDEU. 22/05/2018
- Merino, Leonardo; Sol, Ricardo. 2005. Elementos sobre la participación de la sociedad civil en la gestión ambiental. Undécimo informe del Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. San José.
- Mezger, T. Director, Movéte por tu Ciudad. 22/05/2018
- Mora, J; Dubois; V. Director y Oficial de Proyectos, ARCA. 21/05/2018
- Pendones, R. Director, Aconvivir. 21/05/2018
- Pichardo, A. & Otoyá, M. 2012. "Diseconomies in the transportation market". Universidad Nacional de Costa Rica
- Pineda, L. Organizador, Desampa Cletea. 05/06/2018
- Protti, A. Coordinador, Colectivos Urbanos. 23/05/2018
- Quesada, C. Coordinadora, Chepecletas. 22/05/2019
- Rodríguez, G; Granados, T. Fundador y Coordinadora, Ciclo Parqueos CR. 22/05/2018
- Rojas, R. (1999). Guía para realizar investigaciones sociales. México: Plaza y Valdés.
- San Gil, A. Directora, Centro Para la Sostenibilidad Urbana. 2/05/2018
- Serrano, N. Fundadora y Coordinadora, Pedalízate. 23/05/2018
- Solís, E. Director, Arquitectura en Bicicleta. 21/05/2018
- Olvera, A. (1998). Problemas conceptuales en el estudio de las organizaciones de la sociedad civil: de la Sociedad Civil al Tercer Sector. Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales. Universidad Veracruzana. Veracruz.
- Tschoerner, C (2016). A Governance Approach to Sustainable Mobility. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, DOI: 10.1007/978-3-658-14428-9\_2
- Van Lidth de Jeude, M. Fundadora, A-01. 21/05/2018
- Vurmann, D. Fundador, Colectivo Nostrasladamus. 23/05/2018

# ANEXOS

**Anexo 1. Acciones de identificadas de las organizaciones de la sociedad civil entrevistadas**

Nombre de la iniciativa	Organización responsable	Temas centrales	Instituciones involucradas	Periodo de vigencia	Escala	Detalle
<b>Recorridos en bicicleta</b>						
Recorridos recreativos en bicicleta	Chepequetas	Promover el uso de la bicicleta	Municipalidades	2010-hoy	GAM	
Recorridos recreativos en bicicleta	Pedalízate	Promover el uso de la bicicleta	NR	2017-hoy	GAM	Eliminar el estigma de inseguridad en los barrios del Sur de San José. Desamparados. Los lunes. 7pm
Recorridos recreativos en bicicleta	Corobike	Promover el uso de la bicicleta	NR	NR	GAM	Los viernes. 7pm
Recorridos recreativos en bicicleta	Chicas en cleta	Promover el uso de la bicicleta	NR	2016-hoy	GAM	Empoderamiento mujeres mediante bicicleta. Los martes. 7pm. Desde Iglesia La Soledad
Recorridos recreativos en bicicleta	Kickbike	Promover el uso de la bicicleta	Municipalidades	2013-hoy	GAM	Jueves y domingo
Recorridos recreativos en bicicleta	0	Promover el uso de la bicicleta	NR	2014-hoy	Fuera de la GAM	
Recorridos recreativos en bicicleta	Alajuela en Cleta	Promover el uso de la bicicleta	NR	NR	GAM	Recorridos diurnos y nocturnos
Recorridos recreativos en bicicleta	CicloVida	Promover el uso de la bicicleta	NR	NR	Fuera de la GAM	

Recorridos recreativos bicicleta en	ARCA	Promover el uso de la bicicleta	Municipalidades	NR	GAM	
Recorridos recreativos bicicleta en	Desampa Cletea	Promover el uso de la bicicleta	Municipalidades	2017-hoy	GAM	
Recorridos recreativos bicicleta en	Ciclóticos	Promover el uso de la bicicleta	NR	2001-2002	GAM	
<b>Promoción y apoyo de leyes</b>						
Apoyo en reformas de la Ley de Tránsito	Aconvivir	Promover el uso de la bicicleta	Asamblea Legislativa	2010	Nacional	
Promoción Ley de Movilidad Eléctrica	Costa Rica Limpia	Movilidad eléctrica	Asamblea Legislativa	2017	Nacional	
Promoción de leyes relacionadas con movilidad y transporte sostenible	Centro Para la Sostenibilidad Urbana Aconvivir ARCA AESO Bicibus Chepequetas Cicloparqueos	Movilidad sostenible	Asamblea Legislativa	2017-hoy	Nacional	
Lobby y campañas publicitarias obligación uso cinturón	Automóvil Club	Movilidad	Asamblea Legislativa	2003-2004	Nacional	
<b>Mejoras peatonales</b>						
Creación de aceras	Hagamos Aceras	Peatonalización	Municipalidades	2016-hoy	GAM	
Caminatas	Chepequetas	Peatonalización	NR	NR	GAM	
Recurso de amparo ante la sala IV: Mejoramiento aceras	Desamparados Accesible	Espacio Urbano y Ordenamiento Territorial	NA	NR	GAM	
<b>Eventos / sensibilización</b>						

Difusión artículos especializados y generales	Urbe@21	Espacio Urbano y Ordenamiento Territorial	NA	2012-hoy	Nacional	
Campañas de seguridad vial en escuelas	Automóvil Club	Movilidad	NR	NR	GAM	
Talleres de sensibilización	Aconvivir	Promover el uso de la bicicleta	NR	NR	NR	
Talleres de ciclismo urbano	Ciclo Parqueos CR	Promover el uso de la bicicleta	NR	NR	NR	
Talleres de educación vial con enfoque en movilización en bicicleta en las escuelas	CicloVida	Promover el uso de la bicicleta	NR	NR	Fuera de la GAM	
Consultas ciudadanas en materias de cambio climático, energía renovable y transporte eléctrico	Costa Rica Limpia	Cambio Climático	NR	NR	NR	
Congreso Vivienda y Derecho a la ciudad 2017	ALPU	Espacio Urbano y Ordenamiento Territorial	NR	2017	NA	
Festivales educativos ciudadanos de movilidad eléctrica	Costa Rica Limpia	Movilidad eléctrica	NR	NR	NR	Con apoyo del Centro Para la Sostenibilidad Urbana

Octubre Urbano	Centro Para la Sostenibilidad Urbana	Movilidad sostenible	NR	2017	GAM	En conjunto con ChepeCletas, BiciBus, Arquitectura en Bicicleta, A 01, ARCA, Chicas en Cleta, Somos Bicibles, CicloParqueos CR, ACONVIVIR y otros
Expobici	Centro Para la Sostenibilidad Urbana	Movilidad sostenible	NR	2017-2018	GAM	En conjunto con ChepeCletas, BiciBus, Arquitectura en Bicicleta, A 01, ARCA, Chicas en Cleta, Somos Bicibles, CicloParqueos CR, ACONVIVIR y otros
Festival de la bicicleta	CicloVida	Promover el uso de la bicicleta	NR	NR	Fuera de la GAM	
Día Sin Carro	ChepeCletas, BiciBus, Arquitectura en Bicicleta, A 01, ARCA, Chicas en Cleta, Somos Bicibles, CicloParqueos CR, ACONVIVIR y Movete por tu ciudad, Centro Para la Sostenibilidad Urbana y otros	Movilidad sostenible	NR	2017	NA	
Bicifest	Corobike	Promover el uso de la bicicleta	Municipalidades	Julio 2017	GAM	
Festival de Movilidad Sostenible	Corobike	Promover el uso de la bicicleta	Municipalidades, TEC	Mayo 2018	GAM	En conjunto con Bicibus, Chicas en Cleta, Centro Para la Sostenibilidad Urbana

Estudios / asesoría						
Análisis de los programas de los candidatos en materia de Ordenamiento Territorial	ALPU	Espacio Urbano y Ordenamiento Territorial	CFIA	Noviembre 2017-Febrero 2018	NA	
Asesoría PIMUS y proyecto PPCN	Centro Para la Sostenibilidad Urbana	Movilidad sostenible	Municipalidades, MOPT, MIVAH	2016-2017 y 2017-2018	GAM	
Apoyo Programa Mesoamericano de Sistemas de Gestión Ambiental	FUDEU	Espacio Urbano y Ordenamiento Territorial	MINAE	NR	Nacional	
Plan director urbano del cantón central de San José	FUDEU	Espacio Urbano y Ordenamiento Territorial	Municipalidades	NR	GAM	
Estudio de excesos de velocidad en la rutas cañas liberia	Automóvil Club	Movilidad	MOPT	NR	Fuera de la GAM	
Apoyo técnico en la elaboración de un manual para el diseño de infraestructura ciclista	Arquitectura en Bicicleta Centro Para la Sostenibilidad Urbana	Promover el uso de la bicicleta	MOPT, INTECO	2017-hoy	Nacional	
Programa de Bicibus Empresarial	Bicibus	Promover el uso de la bicicleta	NA	NR	NR	
Creación o mejoramiento de infraestructura ciclista						
Sistema de BiciPubliCartago	A Fundación (A-01)	Promover el uso de la bicicleta	Municipalidades	2010-2011	GAM	
Donación Ciclovías Cartago	Automóvil Club	Promover el uso de la bicicleta	Municipalidades	NR	GAM	



Participación ciclovías Cartago	AESO	Promover el uso de la bicicleta	NR	NR	GAM	
La Fortuna en 2 Ruedas	A Fundación (A-01)	Promover el uso de la bicicleta	Municipalidades, MOPT	2017-hoy	Fuera de la GAM	
Proyecto RutasNaturbanas	Rutasnaturbanas	Movilidad sostenible	Municipalidades, MOPT, MINAE, SINAC	2016-hoy	GAM	
Colocación señales bici-amigables en las playas de la zona caribe	CicloVida	Promover el uso de la bicicleta	MOPT	NR	Fuera de la GAM	
Instalación de parqueos para bicicleta	Ciclo Parqueos CR	Promover el uso de la bicicleta	Municipalidades	NR	GAM	
Instalación de parqueos para bicicleta	ARCA	Promover el uso de la bicicleta	NR	NR	NR	
<b>Accesibilidad del transporte publico</b>						
Quejas ante el CTP por la no accesibilidad del transporte público: cambio unidades bus BIUSA para accesibilidad personas con discapacidad	Desamparados Accesible	Espacio Urbano y Ordenamiento Territorial	CTP	NR	GAM	

**Anexo 2. Fichas de sistematización de las entrevistas realizadas a las Organizaciones de Sociedad Civil**

<b>Nombre de la Organización</b>	Arquitectura en bicicleta		
<b>Fecha de la entrevista</b>	21/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Erick Solís, Director
<b>Año creación de la organización</b>	2014	Año de disolución de la organización (si aplica)	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Colectivo-informal	<b>Categoría</b>	Ciclismo y Espacio Urbano
<b>Cantidad de miembros</b>	2		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Se identificó la necesidad de ponerle un nombre y una organización al activismo para poder aumentar la incidencia y visibilidad al impulsar, como usuario y técnico, formas diferentes a la actual de vivir la ciudad, como se reparte el espacio público, entre otros.		
<b>Temas centrales de interés</b>	Incidencia política, reparto equitativo del espacio y movilidad activa		
<b>Acciones implementadas</b>	Se ha trabajado junto con INTECO en un manual técnico para el desarrollo de infraestructura ciclista, se ha participado en proyectos para la Municipalidad de Curridabat y Montes de Oca y también se impulsa mucho la educación a través de redes sociales y en alianza con otros colectivos		
<b>Financiamiento</b>	Se han conseguido patrocinios locales para proyectos específicos, pero en su mayoría es autofinanciado, se está iniciando con la venta de servicios.		
<b>Relación con instituciones públicas</b>	Fluctuante, depende de las personas que estén en los puestos, de su interés en temas urbanos y de movilidad sostenible. Se ha trabajado de cerca con la Municipalidad de Curridabat, Montes de Oca, Belén, Desamparados y el MOPT.		

<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Cercana, se colabora activamente con todos los que se conoce
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Se incluye a las comunidades en los proyectos y redes de contactos que se han desarrollado
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Las redes sociales han tenido un gran impacto en hacer que la comunicación sea mucho más eficiente. Además, se considera clave la paciencia y consistencia y el timing.

<b>Nombre de la Organización</b>	Chepequetas		
<b>Fecha de la entrevista</b>	22/05/2019	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Carla Quesada, Coordinadora
<b>Año creación de la organización</b>	2010	<b>Año de disolución de la organización (si aplica)</b>	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Sociedad de Responsabilidad Limitada	<b>Categoría</b>	Ciclismo Espacio Urbano
<b>Cantidad de miembros</b>	2, más personal de apoyo ocasional		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Impulsar una organización contra el cambio climático y se identificó la bicicleta como medio transformador, inicialmente se pensó en bicitaxis y rápidamente evolucionó hacia promover el uso de la bicicleta. Posteriormente se dieron cuenta que para promover el acceso a bicicleta había que promover la ciudad.		
<b>Temas centrales de interés</b>	Movilidad sostenible, activación de espacios urbanos y activismo ciclista, gestión cultural		

<b>Acciones implementadas</b>	Posicionamiento de recorridos en bicicleta, caminatas en la ciudad, retretas anuales, tours y/o cleteadas con municipalidades y empresas privada, también se trabaja con empresas de turismo
<b>Financiamiento</b>	Venta de servicios
<b>Relación con instituciones públicas</b>	Buena, se tiene una relación
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Buenas, se trabaja en conjunto y se articulan esfuerzos, particularmente con las organizaciones y colectivos que trabajan el tema del ciclismo
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Chepequetas es referente del tema, se apuesta por un San José distinto y se ha comenzado a hacerlo posible, no solo quejarse, por lo cual es un proyecto que gran parte de la ciudadanía identifica y siente cercano
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Timing, cuando empezaron el tema no estaba posicionado, además el proyecto tenía un componente innovador que llamó la atención. Se ha sido constante en el tiempo y se ha mantenido el proyecto vigente. Se ha utilizado mucho la herramienta de redes sociales para generar comunidad, con la cual se ha logrado una comunicación más eficiente.

<b>Nombre de la Organización</b>	Pedalízate		
<b>Fecha de la entrevista</b>	23/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Nadiezda Serrano – Co Fundadora y Coordinadora
<b>Año creación de la organización</b>	2017	<b>Año de disolución de la organización (si aplica)</b>	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Colectivo informal	<b>Categoría</b>	Ciclismo

<b>Cantidad de miembros</b>	El equipo son 5 personas y hacen cleteadas donde llegan entre 20 y 30 personas.
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Nace en los barrios del sur, ha sido una zona muy estigmatizada por la violencia, algunos de desamparados y otros de Alajuelita y Aserrí. Ellos iniciaron porque querían quitar ese imaginario colectivo que esas zonas son solamente de delincuencia y mostrar que sí hay gente honrada y trabajadora y que sí puede utilizar el espacio público y moverse en bicicleta sin inconvenientes. Hay mucha gente que se mueve en bicicleta en los barrios, migrantes, choferes, personas de seguridad.
<b>Temas centrales de interés</b>	Eliminar el estigma de inseguridad los barrios, promover el uso de la bicicleta como medio de transporte y educación en el uso de la bicicleta.
<b>Acciones implementadas</b>	Organizan cleteadas todos los lunes a las 7pm de la Explanada del Parque de Desamparados. En educación hacen capacitaciones previo a cada cleteada para que las personas que quieran puedan participar.
<b>Financiamiento</b>	Autofinanciado
<b>Relación con instituciones públicas</b>	Con la Municipalidad de Desamparados, pero luego surgió Desampa Cletea y actualmente no trabajan conjuntamente. Están iniciando conversaciones con la Muni de Alajuelita. A futuro también trabajar con Escuelas en la zona.
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Excelentes relaciones a través de chats, invitaciones a actividades y coordinaciones conjuntas.
<b>Relación con el resto de la sociedad civil</b>	Las cleteadas solamente
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Hay una falta en los barrios del sur de actividades recreativas, entonces aunque sea ciclismo urbano, el llegar los lunes a cletear con Pedalízate es una forma para la gente de esa zona de hacer ejercicio, conocer nuevas personas, hay un ambiente agradable, se sienten seguros, nunca dejan a nadie tirado, se mueven en grupo y se ha creado un sentido de equipo o de comunidad.

<b>Nombre de la Organización</b>	Colectivo de ciclismo urbano Corobike		
<b>Fecha de la entrevista</b>	21/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Héctor Agüero Barboza
<b>Año creación de la organización</b>	2017	Año de disolución de la organización (si aplica)	No aplica
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Colectivo informal	<b>Categoría</b>	Apropiación del espacio público y ciclismo urbano.
<b>Cantidad de miembros</b>	6 personas.		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	<p>El interés empezó a través de la experiencia previa con Bicibus y su servicio de acompañamiento en Coronado. Actualmente ya hay muchas personas que utilizan la bicicleta a nivel deportivo, por lo que querían ampliar el concepto de ciclismo todavía más allá y ver la bicicleta como medio de transporte. Por otro lado, al ser Coronado un cantón dormitorio, la idea era también incentivar el comercio local, dinamizar la economía y las relaciones sociales para reactivar los espacios públicos que allí se encuentran. De esta manera, empezaron a realizar cleteadas todos los viernes por la noche con visitas a dichos comercios como una forma de incentivar y motivar a los coronadeños a que conocieran verdaderamente su cantón. Además, pretenden concientizar al gobierno local en generar las condiciones necesarias para que sus ciudadanos se puedan movilizar en medios de transporte alternativo y sostenible y así cambiar el paradigma actual de movilidad al que nos estamos enfrentando.</p>		
<b>Temas centrales de interés</b>	Apropiación de espacios públicos, incentivo del ciclismo urbano dentro del cantón, movilidad y transporte sostenible, intermodalidad, fortalecimiento de las relaciones con el gobierno local.		
<b>Acciones implementadas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bicifest: Festival de Movilidad Sostenible en Coronado realizado el 30 de julio del 2017. Actividades como: cleteadas, charlas de movilidad, talleres de ciclismo urbano y</li> </ul>		

	<p>mecánica básica, venta de artefactos de distintos ciclos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehabilitación y recuperación de espacios públicos en:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrio Sinaí. Actividades: biciescuela, cleteada por el barrio, donde participaron niños entre 4-10.</li> <li>• Comunidad de cascajal: en conjunto con la municipalidad y las comunidades pretenden generar más tránsito de bicicletas y promover el turismo sostenible. Se generaron actividades culturales y deportivas (conciertos, danza, circuito de mountain bike).</li> <li>• Biciescuelas en el parque de Coronado.</li> </ul> </li> <li>• Festival de Movilidad Sostenible en el TEC (26 de mayo del 2018). . Dentro de las actividades se encuentran: charlas, stands de distintas organizaciones, exhibición de carros y bicicletas eléctricas. El evento es realizado con la colaboración del Laboratorio de Investigación en Vehículos Eléctricos de la universidad. Este laboratorio es nuevo, por lo que la idea es apoyarlos.</li> <li>• Cleteadas urbanas todos los viernes a las 7pm.</li> </ul>
<b>Financiamiento</b>	Autofinanciado
<b>Relación con instituciones públicas</b>	Municipalidad de Coronado, Iglesia de Coronado.
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Relación con comercios del cantón, colectivos de ciclismo: Chepequetas, Chicas en cleta, Pedalizate, Kickbike, Cleteros de cleta, Goicocleteros, Pedaleo urbano.
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Asociaciones comunales del cantón: Sinaí, Cascajal.
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Principal fuente: redes sociales. El apoyo inicial se obtuvo de otros colectivos con más trayectoria como Chepequetas y Bicibus. Contactos con los comercios de la zona.

<b>Nombre de la Organización</b>	Chicas en Cleta		
<b>Fecha de la entrevista</b>	25/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Marcela Aguilera – Directora Actual
<b>Año creación de la organización</b>	2016	Año de disolución de la organización (si aplica)	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Colectivo informal	<b>Categoría</b>	Ciclismo
<b>Cantidad de miembros</b>	5 coordinadoras y a las cleteadas llegan de 15 a 20 personas los martes		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Comenzó porque participaban en otros colectivos como ChepeCletas y Kickbike y se dieron cuenta que la presencia de mujeres como líderes en el sector era mínimo y por eso decidieron crear un colectivo para empoderar y visibilizar. El lema es “empoderando a las mujeres a través de la bicicleta” esto las diferencia del resto de los colectivos de ciclismo, porque tienen la responsabilidad extra del empoderamiento y fomento del liderazgo. La bicicleta es una herramienta para ese fin.		
<b>Temas centrales de interés</b>	Empoderamiento, ciclismo urbano, apropiación del espacio público,		
<b>Acciones implementadas</b>	Cleteadas todos los martes a las 7pm saliendo de La Inglesia La Soledad. Han desarrollado 3 metodologías de Talleres: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ciclismo urbano,</li> <li>2. recorrido didáctico y</li> <li>3. mecánica básica “De mujeres para mujeres”</li> </ol> Están trabajando en un nuevo taller de empoderamiento Femenino		
<b>Financiamiento</b>	Autofinanciado		



<b>Relación con instituciones públicas</b>	Trabajan en conjunto con los otros colectivos para eventos, Municipalidad de Santa Ana (“Taller de Ciclismo urbano para chicas”) Municipalidad de Belén.
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Co-organización de la Cleteada Europea, talleres y eventos de recolección de ropa y víveres para ayudar a personas en situación de calle y los reparten en bicicleta.
<b>Relación con el resto de la sociedad civil</b>	Las cleteadas son todos los martes a las 7pm saliendo Plazoleta de la Iglesia de La Soledad. Talleres, y acción social, además de fomentar el comercio local a través de visitas a los comercios que hacen durante cada cleteada.
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Publican información útil no solo para ciclista sino para peatones en redes sociales. Han visto que hay un grupo de chicos que les está interesando ser liderados por mujeres, en un inicio las actividades eran exclusivas para mujeres, pero ahora son abiertas, porque el liderazgo debe ser en general. Otro de los lemas es “no dejamos tirados a nadie” otro factor de incidencia es la solidaridad que ha mostrado el equipo, lo que ha creado una empatía en los comercios y personas de San José que ven al colectivo como un grupo de mujeres haciendo cambios positivos.

<b>Nombre de la Organización</b>	KICKBIKES		
<b>Fecha de la entrevista</b>	23/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Jonathan Cedeño
<b>Año creación de la organización</b>	2013	<b>Año de disolución de la organización (si aplica)</b>	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Colectivo informal	<b>Categoría</b>	Ciclismo
<b>Cantidad de miembros</b>	4 personas		

<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Su objetivo fue brindar más espacios para recorrer la ciudad en bicicleta. Sus fundadores son ciclistas desde hace muchos años e iniciaron con el ciclismo urbano a través de Chepequetas, por lo que después decidieron crear un colectivo que desarrollara cleteadas con mayor frecuencia en San José y alrededores.
<b>Temas centrales de interés</b>	Utilización de la bicicleta en el centro de la ciudad. Salud y ejercicio.
<b>Financiamiento</b>	Autofinanciado
<b>Acciones implementadas</b>	Realizan cleteadas urbanas en la GAM. Actualmente realizan los recorridos de manera semanal los días jueves y domingo, con distancias entre 25-70km.
<b>Relación con instituciones públicas</b>	ICODER: Han colaborado en actividades del Día del Deporte Municipalidades: Belén, Santa Ana, Curridabat, La Unión, Montes de Oca, San José. Han colaborado en la organización de actividades en bicicleta y con San José en la difusión de la ciclovía.
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Se han unido a otros colectivos para dar a conocer la ciclovía y la señalización, entre ellos Las Luciérnagas, Pedalízate, Chepequetas, Corobike, Chicas en Cleta. Han participado en eventos como EXPOBICI, Día Mundial sin Auto.
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Han colaborado con SC en la organización de actividades en bicicleta: Unión Europea, Fundación Vida Nueva, Parque La Libertad.
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Se han dado a conocer y mantener vigentes gracias al uso de redes sociales como Facebook y Whatsapp, así como por medio del boca en boca.

<b>Nombre de la Organización</b>	Ciclo Parques CR		
<b>Fecha de la entrevista</b>	22/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Gerardo Rodríguez y

			Tatiana Granados
<b>Año creación de la organización</b>	2015	Año de disolución de la organización (si aplica)	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Sociedad anónima - empresa social (50% desarrollo empresa, 50% cambio cultural)	<b>Categoría</b>	Ciclismo
<b>Cantidad de miembros</b>	3		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Necesidad propia de parqueo para bicicleta, por tanto se identifica que para incentivar el uso de la bicicleta es de suma importancia mejorar en infraestructura de parqueos disponibles		
<b>Temas centrales de interés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bicicleta como medio de transporte, herramienta de cambio cultural</li> <li>• Fomentar el uso de la bicicleta a través de una infraestructura adecuada</li> <li>• Educación vial</li> <li>• Intervenciones artísticas en el espacio público en torno a la bicicleta</li> <li>• Política pública: leyes de movilidad</li> </ul>		
<b>Acciones implementadas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalación de parqueos para bicicleta, parqueos para bicicletas para eventos especiales, reconocimiento cicloinclusivo, talleres de ciclismo urbano</li> </ul>		
<b>Relación con instituciones públicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asesoría a Municipalidades tanto en eventos como en diseño de parqueo</li> </ul>		
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Se tiene una colaboración y trabajo constante en conjunto, especialmente con BiciBus, Chepequetas, Movete por tu Ciudad y otros aliados		
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Educación constante		
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Caos vial ha potenciado que más personas consideren moverse de forma diferente y que</li> </ul>		

(Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	<p>la bicicleta se puede convertir en un medio de transporte, asociado a otros o no.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El sector privado y público ha entendido y acogido el concepto y han actuado añadiendo infraestructura para la bicicleta</li> <li>• Las redes sociales son herramientas para comunicar lo que hacen. No venden por redes sociales, pero interactúan e informan de las intervenciones. Actúan con el beneficiario directo (ciudadanía)</li> <li>• Trabajo en conjunto entre los colectivos y organizaciones que trabajan el tema de la movilidad ha potenciado el impacto.</li> </ul>
---	--

<b>Nombre de la Organización</b>	Aconvivir		
<b>Fecha de la entrevista</b>	21/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Ramón Pendones, Director
<b>Año creación de la organización</b>	2007	Año de disolución de la organización (si aplica)	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Asociación	<b>Categoría</b>	Ciclismo
<b>Cantidad de miembros</b>	7 personas miembros activos		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Al fundador lo atropelló un conductor borracho en el 2007 en una autopista haciendo ciclismo deportivo, quedó con miedo y no quería seguir con miedo de moverse en bicicleta en las calles, se unió con otros ciclistas que habían sido atropellados		
<b>Temas centrales de interés</b>	Orientado con el tema de pacificación, enfoque en ciclistas deportivos		
<b>Acciones implementadas</b>	Presión y apoyo en reformas de la ley de tránsito, se incluyó el tema de compartir vías, así como apoyo y seguimiento en otros proyectos de ley relacionados con movilidad y ciclismo, participan en recorridos en		

	bicicleta organizados por otras organizaciones, han realizado talleres de sensibilización
<b>Financiamiento</b>	Con afiliaciones y autogestionada, campañas y donaciones
<b>Relación con instituciones públicas</b>	Buena relación con el COSEVI, se trabaja en conjunto, al igual que con el IAFA, se tienen mapeados a todos los actores que tienen que ver con violencia vial y movilidad. Alianza público privada para la seguridad vial, inc
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Buena, se trabaja en conjunto, cada uno ha encontrado su función y su fuerte
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Buena relación con la prensa, siempre acceden y dan notas, son referentes en el tema
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Persistencia y aliarse con la prensa y los políticos, aprovechar momentos (timing, muerte de ciclistas ha movido mucho), trabajo en equipo y combinar trabajo Prensa ha sido un muy buen aliada

<b>Nombre de la Organización</b>	ARCA		
<b>Fecha de la entrevista</b>	21/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Jorge Mora y Vanessa Dubois
<b>Año creación de la organización</b>	2009 2012	<b>Año de disolución de la organización (si aplica)</b>	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Asociación	<b>Categoría</b>	Ciclismo

<b>Cantidad de miembros</b>	12
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	ARCA surge por la necesidad que había de combinar aspectos técnicos con activismo y movilización social. En el 2012 se crea el colectivo Las Luciérnagas como un hijo ARCA, pues ARCA históricamente estaba más enfocado en el tema de recursos hídricos y ambiente urbano y se identificó que la movilidad era clave para impulsar una mejora del ambiente en las ciudades, además, se consideró necesario unir más fuerzas.
<b>Temas centrales de interés</b>	Reducción de emisiones, contaminación, movilidad sostenible, ciclismo y ciudades 8-80
<b>Financiamiento</b>	Cooperación internacional que financia proyectos, bici tienda las luciérnagas y venta de servicios.
<b>Acciones implementadas</b>	Apoyo a gobiernos locales e instituciones, colocación de parqueos para bicicletas, movilización y activismo, organización de recorridos en bicicleta, en muchas ocasiones organizados en conjunto con otros colectivos, sensibilización y programa de incidencia política.
<b>Relación con instituciones públicas</b>	Se tiene buena relación con Municipalidades, Asamblea Legislativa, MINAE, MOPT y AyA, entre otros
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Desde sus inicios ha trabajado en conjunto con otras organizaciones
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Transformaciones se hacen con la gente, son parte de los procesos
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Unidad en la diversidad, saber unirse en con las diferencias, carácter técnico y serio con el que se abordan los temas, combinación de diferentes tipos de incidencias (manejo de redes sociales, incidencia política y manejo en la calle) Es un tema sensible, el tema de la vida, de manera que la gente se identifique más y hay más empatía, se están perdiendo vidas

<b>Nombre de la Organización</b>	Costa Rica Limpia
----------------------------------	-------------------

<b>Fecha de la entrevista</b>	22/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Mónica Araya, Directora
<b>Año creación de la organización</b>	2014	Año de disolución de la organización (si aplica)	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Sociedad de responsabilidad limitada	<b>Categoría</b>	Movilidad eléctrica
<b>Cantidad de miembros</b>	4		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Involucrar a la ciudadanía en la agenda climática, centrada en la liberación de los combustibles fósiles, con la descarbonización, agenda en positivo, educan, inspiran y empoderan		
<b>Temas centrales de interés</b>	Descarbonización de la economía, transporte limpio, transporte eléctrico		
<b>Financiamiento</b>	Consultorías en el extranjero que la Directora recanaliza a CRL. Así como apoyo puntual de embajadas a actividades y eventos públicos. No recibimos ningún apoyo de fondos nacionales ni de los proyectos de cooperación.		
<b>Acciones implementadas</b>	Iniciativas para involucramiento ciudadano, consultas ciudadanas en materias de cambio climático, consulta ciudadana en energía renovable y transporte eléctrico, eventos para explicar que significa un compromiso nacional y se involucrando inclusive al sector privado, se han hecho dos festivales educativos ciudadanos de movilidad eléctrica, se hacen material educativo, se creó el sitio ciudadano movilidad eléctrica.org cada mes hay un artículo de opinión, se dan muchas charlas, tanto un modelo Promovió la Ley de Movilidad Eléctrica		
<b>Relación con instituciones públicas</b>	No son un grupo que nació con el fin de promover la movilidad, sino como con la idea de ser una de las primeras economías que sean descarbonizadas, se ha trabajado en conjunto con la Asamblea Legislativa y apoyar la promoción de una ley, además han tenido relaciones con otras instituciones o ministerios que		

	tienen relación con el tema de la descarbonización, ICE, CNFL y el MINAE
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Se ha tenido una relación con el sector de energía renovable (ACESOLAR y ASOMOVE), en las organizaciones o colectivos del sector de movilidad no ha calado el discurso de descarbonización, pero se tienen aliados aliado con los cuales se ha trabajado en conjunto
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	CR Limpia tiene como razón de ser el involucramiento ciudadano, la principal visión ha sido que la sociedad no cambia a través de la relación del estado con el sector privado, se ve que sino se involucra a la ciudadanía la cosa no funciona, somos una fuerza de la sociedad civil para la sociedad civil.
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	CR Limpia se trabaja bajo un modelo de activismo cívico táctico, se planifica la incidencia política, las discusiones con las personas, inclusive con la oposición Conocimientos técnicos, esfuerzo en incidir en la opinión pública. La incidencia se tiene cuando hay un plan de incidencia, metas concretas, aprender de otros grupos de otros sitios que han tenido incidencia

<b>Nombre de la Organización</b>	Centro Para la Sostenibilidad Urbana		
<b>Fecha de la entrevista</b>	2/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Andrea San Gil, Directora
<b>Año creación de la organización</b>	2014	<b>Año de disolución de la organización (si aplica)</b>	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Fundación	<b>Categoría</b>	Movilidad sostenible y Espacio Urbano
<b>Cantidad de miembros</b>	27		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	La idea surgió en el Foro Mundial Urbano, donde países desarrollados contaban historias de éxito, pero		



	<p>en países en desarrollo sólo la cooperación contaba historias de éxito. Así, se ve la necesidad de que exista alguna organización a nivel local que promueva prácticas sostenibles en las ciudades, de manera se hable más de ciudades sostenibles en países en desarrollo y que en el caso de Costa Rica, que el discurso de país verde y sostenible fuera consistente en las ciudades.</p>
<b>Temas centrales de interés</b>	<p>No nos enfocamos en un tema específico, el tema principal es calidad de vida, sino se toma el. Energía, cambio climático y movilidad, poco a poco se fueron incorporando otros perfiles para ampliar la diversidad de temas</p>
<b>Acciones implementadas</b>	<p>Se empezó con estrategia para posicionar el tema, se hicieron conversatorios, lo cual tuvo un gran poder de posicionamiento, además de la semana de las ciudades que luego se convirtió en Octubre Urbano y Expobici, gran proyecto del Centro que nos posicionó mucho en movilidad. En área de investigación se hizo un proyecto en relación con energía distribuida, asesoría PIMUS y proyecto PPCN Munis. Además se ha trabajado en conjunto con la Asamblea Legislativa para apoyar la promoción de leyes relacionadas con movilidad y transporte sostenible</p>
<b>Financiamiento</b>	<p>Modelo de ONG que depende de donaciones es insostenible en el tiempo, se quería poder vivir de esto para generar el impacto que se quería generar, se capacitó en el modelo de emprendimiento social, se tienen servicios que venden para pagar la operación, con lo cual se puedan tener salarios competitivos y dinero para invertir en capacitación del personal, así se venden capacitaciones y asesoría, pero se puede acceder a grants, muchas ONGs han fallado en entender que muchas ONGs no pueden cobrar por sus servicios, así se han tenido 2 años y medio siguiendo este modelo y se ha logrado crecer exponencialmente</p>
<b>Relación con instituciones públicas</b>	<p>El CPSU se caracteriza por ser una sociedad civil que acompaña y apoya, de manera que ha construido una, buena relación con MINAE, con MOPT, con municipalidades y con la Asamblea Legislativa</p>
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	<p>Colaboración e integración de esfuerzos, conector y articulador de diferentes actores para trabajar en red</p>

<p><b>Relación con el resto de la ciudadanía</b></p>	<p>Las personas se han sentido identificada con lo que hace la organización y han respondido de manera positiva, con la intención de apoyar, se ha trabajado con un discurso de construir en lugar de destruir, de inspirar a las personas, por tanto se ha recibido mucho interés de gente con ganas de aprender más</p>
<p><b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)</p>	<p>Modelo de negocio claro, el mundo no se puede salvar si es un hobby, el que se tenga personas realmente trabajando en esto, gente dedicada que le dedique tiempo Combinamos la pasión con el conocimiento, se tiene conocimiento para proponer Gente que sabe trabajar en equipo y le preocupa más que los resultados salgan más allá de competir y figurar Redes sociales: tiene alguna relación con redes sociales, pero en realidad no somos tan buenos en esto, pero dio un impulso, esto ayudó a generar impacto en gente millennial, pero el público municipal no conocía</p>

<p><b>Nombre de la Organización</b></p>	<p>Móvetete por tu Ciudad</p>		
<p><b>Fecha de la entrevista</b></p>	<p>22/05/2018</p>	<p><b>Nombre de la persona entrevistada</b></p>	<p>Teo Mezger, Director</p>
<p><b>Año creación de la organización</b></p>	<p>2015</p>	<p>Año de disolución de la organización (si aplica)</p>	<p>NA</p>
<p><b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)</p>	<p>Asociación</p>	<p><b>Categoría)</b></p>	<p>Movilidad sostenible</p>
<p><b>Cantidad de miembros</b></p>	<p>10</p>		
<p><b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b></p>	<p>Nace de la necesidad de informar a los ciudadanos sobre el desarrollo sostenible y vivienda, se identificó la necesidad y se complementó con un resultado de la tesis de maestría del fundador sobre análisis de la ciudad y transporte público</p>		

<b>Temas centrales de interés</b>	Mejoramiento del reparto modal, desarrollo sostenible, y participación ciudadana
<b>Acciones implementadas</b>	Han tenido avance en la incorporación de conceptos en planes, discursos políticos, actividad de respecto, día sin carro, que tanto ha calado el discurso, como cambia el paradigma de ciudad
<b>Financiamiento</b>	Autofinanciado
<b>Relación con instituciones públicas</b>	Relación saludable de transparentar las acciones a la ciudadanía
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Se trabaja en conjunto en el marco de proyectos o actividades específicas
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	El mensaje va en las direcciones, no solo se habla con la sociedad civil, pero también con gobiernos
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Dos fortalezas son la capacidad técnica del equipo y además el enfoque hacia el Desarrollo Orientado al transporte

<b>Nombre de la Organización</b>	A-01		
<b>Fecha de la entrevista</b>	21 de mayo del 2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Marije van Lidth de Jeude
<b>Año creación de la organización</b>	2006 (legalmente)	<b>Año de disolución de la organización (si aplica)</b>	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Sociedad Anónima.	<b>Categoría</b>	Movilidad sostenible y Espacio Urbano
<b>Cantidad de miembros</b>	14		

<p><b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b></p>	<p>Contribuir al desarrollo urbano y rural, empezando trabajando de forma comercial (ingresos fijos inicialmente), pero voluntad de trabajar en proyectos que no tenían clientes directos para financiar proyectos urbanos. En esta época no era un tema de interés para las Municipalidades. Entonces decidieron crear una Fundación, inscrita en Holanda, para poder recibir fondos y así realizar e impulsar proyectos urbanos.</p>
<p><b>Temas centrales de interés</b></p>	<p>Desarrollo urbano (planificación urbana, participación ciudadana, planes maestros, movilidad sostenible, intermodalidad, desastres naturales, reciclaje, agricultura urbana, corredores biológicos) y desarrollo rural, entendidos como un conjunto.</p>
<p><b>Acciones implementadas</b></p>	<p>Charlas (universidades, cámaras), exhibiciones, publicaciones, sistema de BiciPubliCartago (en el marco de la Fundación: donaron el diseño de las estaciones, y del plan para la ubicación de las estaciones). La Fortuna en 2 Ruedas (estudio de factibilidad financiado por empresas locales).</p>
<p><b>Financiamiento</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fundación: donaciones internacionales financieras, crowdfunding. A nivel nacional: donación de materiales.</li> <li>2. Empresa: ingresos privados y públicos (Municipalidades), Academia (U. Latina, Universidad para La Paz, Catie), cooperación internacional (USAID, PNUD).</li> </ol>
<p><b>Relación con instituciones públicas</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Clientes (realizar estudios)</li> <li>2. Convenio para desarrollar proyectos en conjunto</li> <li>3. Aliados / colaboradores</li> </ol> <p>MOPT (CONAVI), Municipalidades (Mora, San José, Curridabat), MTSS</p>
<p><b>Relaciones con otras organizaciones / colectivos</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aliados / colaboradores</li> <li>2. Lobby: por ejemplo, en el tema de movilidad. Impulsar proyectos, políticas públicas, etc.</li> </ol>
<p><b>Relación con el resto de la ciudadanía</b></p>	<p>A-01 se relaciona por medio de sensibilización y concientización con la ciudadanía</p>
<p><b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)</p>	<p>Lograron tener influencia en poner en la agenda el tema de desarrollo urbano. Desde el 2005, empezando con charlas y exposiciones, que le dieron mucha visibilidad al tema. El proyecto BiciPubliCartago permitió posicionar el tema y A-01, generando interés en otras Municipalidades. El proceso fue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poner el tema en la mesa</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• generando oportunidades de proyectos y ampliación de la experiencia gracias, entre otros, al proyecto de BiciPubliCartago</li> <li>• La experiencia adquirida (empresa y fundación) y los contactos: generan confianza y fortalece la capacidad de la empresa.</li> </ul> <p>Ej: para el proyecto en La Fortuna, gracias al contacto con Liza Castillo pudieron vincular institución pública en un proyecto de interés público.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• “Cuando empezamos, FB no era nada aún, entonces en este tiempo las redes sociales no eran una modalidad que permitía posicionarse o tener incidencia.”</li> </ul>
--	---

<b>Nombre de la Organización</b>	Colectivo Nostrasladamus		
<b>Fecha de la entrevista</b>	23/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Daniel Vurmann
<b>Año creación de la organización</b>	2017	<b>Año de disolución de la organización (si aplica)</b>	
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Colectivo informal	<b>Categoría</b>	Movilidad sostenible Espacio urbano
<b>Cantidad de miembros</b>	8		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	A raíz de un ejercicio académico se vio la necesidad de hacer visibles falencias, carencias e inequidades del espacio urbano y del modelo de transporte, las cuales, en muchas ocasiones se encuentran normalizadas. Esto con el fin de ampliar el horizonte de ideas y de que se podía hacer en temas de movilidad y transporte		
<b>Temas centrales de interés</b>	Transporte y movilidad, infraestructura y la parte social y cultural		
<b>Financiamiento</b>	Autofinanciado		

<b>Acciones implementadas</b>	Hicieron una instalación para el día sin carro 2017 con el fin de demostrar lo que el espacio podría llegar a ser. Además, se muestran las inequidades en la ciudad por medio de redes sociales
<b>Relación con instituciones pública</b>	Se ha apoyado al Mideplan, fueron invitados al proceso participativo para la construcción del PIMUS, a cargo del MINAE y del MOPT.
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	No se ha trabajado con ninguna organización directamente
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Sensibilización sobre inequidades en la ciudad por medio de redes sociales, con un enfoque especial en movilidad y en el sistema de transporte
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Las personas se dan cuenta que son parte del problema, realidad muy concreta y las personas se sienten identificadas, no hay manera en la que la información sea ignorada, tema actual con el que la gente se siente identificada, idea académica con fundamento

<b>Nombre de la Organización</b>	Ciclóticos- Colectivo de Ciclista Urbanos (CCU)		
<b>Fecha de la entrevista</b>	22/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Javiera Aravena
<b>Año creación de la organización</b>	2001	<b>Año de disolución de la organización</b>	2003
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Colectivo informal	<b>Categoría</b>	Ciclismo
<b>Cantidad de miembros</b>	10 miembros, liderados por Patricia Ortiz		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Grupo de amigos de la universidad que se movilizaban en bicicleta para trabajar decidieron unirse para promover el uso de la bicicleta, su motivación estaba centrada en un enfoque ambiental		
<b>Temas centrales de interés</b>	Ciclismo, ciudad amigable		

<b>Acciones implementadas</b>	<p>Organizaron recorridos en bicicleta los primeros domingos del mes “llueve, truene o relampaguee” y al final hacían un picnic en el sitio de llegada del recorrido. Se aliaron con los policiletos, estos les abrían camino y los apoyaban a planear la ruta. A la última llegaron 100 personas.</p> <p>Se hizo un video con las grabaciones de cada una de los recorridos realizados, el cual se presentó en la muestra de cine costarricense.</p> <p>Realizaron un experimento de los tiempos de movilización en diferentes modos de transporte, saliendo a las 7 am de la Sabana en bici, en moto, en carro, en bus, taxi y peatón hasta la UCR.</p>
<b>Financiamiento</b>	Autofinanciado
<b>Relación con instituciones públicas</b>	<p>Se reunieron con el alcalde de San José, se presentaron unas propuestas de tramos de ciclovía La Sabana – UCR</p> <p>También tuvieron reuniones con la alcaldía de Montes de Oca</p>
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	No había ninguna otra organización, las únicas eran más de ciclismo deportivo.
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Hacían la comunicación volanteando en los barrios de San José, desde San José centro, hasta Desamparados, San Pedro, Curridabat, entre otros. Además, se presentó el video recopilatorio de los recorridos en la muestra de cine del 2002
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b>	Porque estaban absolutamente convencidos de que lo que estaban haciendo era lo correcto, le ponían mucho corazón y creían que podían cambiar el mundo, y tenían una muy buena líder que motivaba
<b>¿Por qué se disolvió?</b>	La líder se fue a estudiar fuera del país, además los integrantes poco a poco se graduaron de la universidad y encontraron trabajo, por lo cual se fue reduciendo el tiempo que podían dedicarle al colectivo.

<b>Nombre de la Organización</b>	FUDEU (Fundación para el Desarrollo Urbano)
----------------------------------	---

<b>Fecha de la entrevista</b>	22/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Huberth Méndez, ex-director ejecutivo
<b>Año creación de la organización</b>	1990	Año de disolución de la organización	2016
<b>Tipo de organización</b>	Fundación	<b>Categoría</b>	Espacio urbano
<b>Cantidad de miembros</b>	12		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Los fundadores vieron un vacío en planificación urbana, hasta el momento el conocimiento y capacidad de tomar acción estaba concentrado en su mayoría en la academia y algunas empresas privadas, por lo que se vio la necesidad de crear una organización desde la sociedad civil que atendiera el tema de una manera integral		
<b>Temas centrales de interés</b>	Ambiente y ciudades		
<b>Acciones implementadas</b>	Se trabajó mucho en la cuenca del tárcoles manejando un proyecto educación, planificación y coordinación interinstitucional. Además se trabajó en el Programa Mesoamericano de Sistemas de Gestión Ambiental (PROSIGA), este proyecto en Costa Rica dio como resultado el estudio de los índices de fragilidad ambiental, así mismo se realizaron varios proyectos con la municipalidad de San José, uno de ellos es el plan director urbano del cantón central de San José. Además, se trabajó en temas de agua, derecho humano al agua.		
<b>Financiamiento</b>	Grants y concursos.		
<b>Relación con instituciones públicas</b>	Se tenía buena relación con Ministerio de Vivienda, fue un momento en alineados con intereses, también con el MINAE		
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Se trabajó de cerca con CEDARENA, ARCA, FUNDEMUCA, entre otros		



<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Se tenía espacio en comisión del CFIA, INTECO y la Cámara de Construcción, se tenía la visión de impactar mercado más allá de opinión pública, de manera que se deba un acompañamiento más técnico
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b>	FUDEU estaba muy bien posicionada y tenía buen renombre, fue referente para varias generaciones, esto lo logró gracias a los proyectos que realizaba y la incidencia que tenía en los espacios relacionados con temas urbanos, de construcción y de sostenibilidad.
<b>¿Por qué se disolvió?</b>	Se volvió complicado competir con otras organizaciones del estado que tenían enfoque similar y, por ende, en la etapa final no era sostenible financieramente continuar con la fundación. Además, se consideró que el ciclo había llegado a su fin.

<b>Nombre de la Organización</b>	Ciclovida- Una ruta compartida para el Caribe Sur		
<b>Fecha de la entrevista</b>	22 /05/ 2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Javiera Aravena, Organizadora
<b>Año creación de la organización</b>	2017	<b>Año de disolución de la organización</b>	NA
<b>Tipo de organización</b>	Colectivo informal	<b>Categoría</b>	Ciclismo
<b>Cantidad de miembros</b>	10		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Surgió a raíz del recarpeteo de la ruta que va desde Manzanillo hasta Hone Creek, con el recarpeteo la ruta, la cual se estaba planificando como una calle para vehículos, sin condiciones de uso adecuadas para peatones ni para ciclistas. Por lo cual un grupo de mujeres, lideradas por Mónica Chinchilla. se organizaron con el fin de visibilizar gran el uso de ciclistas en la zona y por ende la necesidad de que la vía incluyera infraestructura para ciclistas.		
<b>Temas centrales de interés</b>	Ciclismo, pacificación		

<b>Acciones implementadas</b>	<p>Se han realizado recorridos en bicicleta con el fin de visibilizar la gran cantidad de ciclistas que se movilizan en la zona, así como un festival de la bicicleta, en el cual se contó con un Panel con Viceministra del MOPT, representantes de las municipales y de asociaciones de desarrollo para discutir las necesidades de los ciclistas de la zona.</p> <p>Cuentan con una página para reportar accidentes de ciclistas en la zona. Además, dan talleres de educación vial con enfoque en movilización en bicicleta en las escuelas.</p> <p>Colocaron señales bici-amigables en las playas de la zona</p>
<b>Financiamiento</b>	Autofinanciado
<b>Relación con instituciones públicas</b>	<p>Han tenido reuniones con el Alcalde de Talamanca para resaltar la importancia de poner en la ruta seguridad y accesibilidad para peatones y ciclistas. Además, se ha tenido relación y conversaciones con el MOPT al respecto</p>
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	No hay ninguno con el cual se trabaje en conjunto en la zona
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Los habitantes de la comunidad las perciben como la representación de los usuarios de bicicleta ante las autoridades
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b>	<p>Iniciaron elaborando mediciones propias con el fin de demostrar el uso de la vía por ciclistas y las condiciones de inseguridad en las que la nueva vía los colocaba, luego enviaron estos al MOPT. Se considera que el haber iniciado con un enfoque más técnico ha sido de los principales factores que ayudaron a que fueran invitadas a espacios con tomadores de decisión y, por ende, a tener incidencia.</p>

<b>Nombre de la Organización</b>	Desamparados Accesible
----------------------------------	------------------------

<b>Fecha de la entrevista</b>	5 de junio del 2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Miguel Arroyo (Administrador de la página FB)
<b>Año creación de la organización</b>	2010	Año de disolución de la organización (si aplica)	
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Proyecto personal Informal	<b>Categoría</b>	Espacio urbano
<b>Cantidad de miembros</b>	3		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Accidente de tránsito, amputado de una pierna, se dio cuenta de las barreras en la ciudad, en el transporte público, en las aceras, en las carreteras etc. para las personas con discapacidad. Lucha para permitir a las personas de acceder dignamente a su entorno de vida.		
<b>Temas centrales de interés</b>	Luchar para mejorar la accesibilidad del espacio urbano para persona con discapacidad (acera, transporte público, estacionamiento)		
<b>Financiamiento</b>	Autofinanciamiento		
<b>Acciones implementadas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recurso de amparo ante la sala IV: aceras en sector Desamparados (ganó) hicieron esfuerzos para arreglar las aceras</li> <li>• Denuncia sobre medidas para el estacionamiento para personas con discapacidad en el Hospital SJ de Dios</li> <li>• Quejas ante el CTP por la no accesibilidad del transporte público. (Buses no cumplen con la ley), ahora la queja está en la defensoría de los habitantes porque no tiene respuesta. Si gana con el CTP, 50% de la flota tendrían que cambiar el lugar del motor: no cumplen con la Ley 7600: 80 cm libres en la entrada y esta configuración impide tener esta dimensión</li> <li>• Búsqueda de información sobre normas y respeto de éstas: Incongruencia entre lo que pide el CTP a los autobuseros para mejorar accesibilidad para personas con discapacidad: pueden tener asientos preferenciales, pero no cumplen con las medidas necesarios</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BIUSA: Cambiaron las unidades</li> <li>• Reunión con Segnini para diferenciar el estacionamiento preferencial del reservado (adultos mayores usan el estacionamiento reservado para las personas con discapacidad)</li> </ul>
<b>Relación con instituciones públicas</b>	Asista a conversatorios, reuniones y cursos sobre el tema, inscrito en el Consejo Nacional de las Personas con Discapacidad. También presiona a las instituciones públicas como el CTP, y empresas de autobuseros para que implementan acciones congruentes y respetan la Ley 7600.
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Colaboradores: Campañas + denuncias con Pagina FB: Campaña Nacional Ley 7600 (José Rafael Araya): Lucha a nivel nacional en este tema</li> <li>• DIPSU y MORPOS: luchan por accesibilidad persona con discapacidad</li> <li>• Está dispuesto en colaborar en todo lo que se pueda, sumarse a la causa</li> </ul>
<b>Relación con el resto de la sociedad civil</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convenios (desactualizados) con Price Smart + Multiplaza: campaña de concientización para el buen uso de los estacionamientos</li> </ul>
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Gracias a las luchas y presiones en la institución pública. Desamparados: por lo menos mejoraron las aceras gracias al recurso de amparo BIUSA: Cambiaron las unidades

<b>Nombre de la Organización</b>	Desampa Cletea		
<b>Fecha de la entrevista</b>	7 de junio del 2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Luis Pineda
<b>Año creación de la organización</b>	2017	<b>Año de disolución de la organización (si aplica)</b>	NA
<b>Tipo de organización</b>	Colectivo urbano (comunidad sin fines de lucro) Informales. En	<b>Categoría</b>	Ciclismo

(colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	proceso de formalizarse/inscribirse como asociación		
<b>Cantidad de miembros</b>	5		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Salio de 3 amigos a partir de una actividad de Chepecletas. Necesidad para el cantón (grupo de ciclismo aficionado) Grupo organizado de ciclismo		
<b>Temas centrales de interés</b>	Enfocados dirigidos a familias, adolescentes. Intentando de involucrar a toda la comunidad. Salen sábados y domingos y andan en diferentes puntos (Desamparados, san José: ciclovía). Deporte.		
<b>Financiamiento</b>	Buscan patrocinios, ellos mismos financian los eventos		
<b>Acciones implementadas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Día del deporte: llegar hasta Pococí</li> <li>• El grupo a aportado 5 integrantes para al comité de deportes de Desamparados para entrenarlos y representar al cantón</li> <li>• Enseñan cómo se usa la ciclovía</li> <li>• Intentan promover la ciclovía en Desamparados</li> <li>• Ayudan en actividades sociales cuando los invitan alrededor del tema. Dan charlas, apoyan (Mayo: Municipalidad los invito a una actividad de la comunidad) Proyección social</li> </ul>		
<b>Relación con instituciones públicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Colaboradores: Municipalidad de Desamparados: brindan permisos para hacer actividades en el cantón que necesitan policía municipal. Hay interés por parte de la institución</li> </ul>		
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korobicke, chepecletas, chicas en cleta: con muchos que trabajan alrededor del tema: organizan eventos (día mundial de la bicicleta)</li> </ul>		
<b>Relación con el resto de la sociedad civil</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desamparados Run: equipo de atletismo (colaboradores), apoyarlos en el tema. Forman equipos de duatlón</li> </ul>		
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buena relación a dentro del grupo</li> <li>• El nombre jala personas</li> </ul>		

con otros grupos de la SC, otros)	
-----------------------------------	--

<b>Nombre de la Organización</b>	Cleteros de Guápiles		
<b>Fecha de la entrevista</b>	7 de junio del 2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Robert Jiménez (agente de eventos)
<b>Año creación de la organización</b>	2014	Año de disolución de la organización (si aplica)	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Informal	<b>Categoría</b>	Ciclismo
<b>Cantidad de miembros</b>	8		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Ocio Empezaron con recorridos en las noches		
<b>Temas centrales de interés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recreación</li> <li>• Salud</li> </ul>		
<b>Financiamiento</b>	No hay, no necesitan. Sino, piden cuota a los participantes de cierta actividad Para carreras competitivas: empresa privada colabora con piñas y bananos (miembro del grupo es dueño de la organización)		
<b>Acciones implementadas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recorridos en bicicleta (en Guápiles y alrededores)</li> <li>• Organización de carreras o asesoría para realizar carreras</li> </ul>		
<b>Relación con instituciones públicas</b>	Colaboradores: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comité de Deportes: ayuda económica como para dar premios</li> <li>• Escuelas, colegios</li> </ul>		
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	No		

<b>Relación con el resto de la sociedad civil</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acción social: por el posicionamiento del colectivo, las personas saben que tienen una influencia entonces se acercan a ellos para que organicen eventos como recorridos o carreros, donde se pide una cuota a los participantes para regalar el dinero recaudado a familias que necesitan de la ayuda de ellos.</li> <li>Colono: dio materiales para ayudar con la casa</li> </ul>
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	<ul style="list-style-type: none"> <li>No existían grupos para salir en bicicleta</li> <li>Innovadores para la zona</li> <li>Conocer lugares que no puede acceder con transporte motorizados</li> <li>Motivación de conocer lugares</li> </ul>

<b>Nombre de la Organización</b>	Urbe@21		
<b>Fecha de la entrevista</b>	21 de mayo 2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Roy Allan Jiménez Céspedes
<b>Año creación de la organización</b>	2012	Año de disolución de la organización (si aplica)	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Informal.	<b>Categoría e</b>	Comunicación, concientización
<b>Cantidad de miembros</b>	1		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Surge de la necesidad que tenemos los costarricenses de entender la ciudad. Que es un tema político y de discusión. Por lo cual la idea de Urbe@21 es INFORMAR. Posicionarse como un medio de comunicación especializado.		
<b>Temas centrales de interés</b>	Promover el conocimiento de conceptos relacionados a la ciudad:		

	<p>Qué es la planificación urbana,                  Qué es una ciudad compacta,                  Qué es una ciudad inteligente,                  Qué debemos cambiar en Costa Rica para que los conceptos del nuevo urbanismo sean una realidad a mediano plazo</p>
<b>Acciones implementadas</b>	<p>Serie de artículos especializados y generales,                  Participación en medios de comunicación,                  Participación en foros,                  Apoyar y promover a ALPU (Asociación Latinoamericana de Planificadores Urbanos)</p>
<b>Financiamiento</b>	NA Dedicación personal
<b>Relación con instituciones públicas</b>	NO
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	NO
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Público en general: concientización, información, capacitación
<p><b>¿Por qué logró tener incidencia?</b>                  (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)</p>	<p>Momento de nuestra sociedad en donde dejamos de ser seres rurales, reconociendo que somos seres urbanos.                  También por los problemas urbanos cotidianos que sufre la ciudadanía.                  El cambio generacional (población urbana: se da cuenta del beneficio de vivir en la ciudad)</p>

<b>Nombre de la Organización</b>	RutasNaturbanas		
<b>Fecha de la entrevista</b>	21 de mayo 2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Federico Cartin
<b>Año creación de la organización</b>	2015	Año de disolución de la organización (si aplica)	NA



<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Fundación	<b>Categoría</b>	Movilidad Sostenible Conservación
<b>Cantidad de miembros</b>	43		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Buscar unir la situación de las presas con la problemática de los ríos y la naturaleza en la ciudad. Vincularlos gracias a un tema de orgullo nacional: la naturaleza, con el objetivo de generar un proyecto que daría valor a la ciudad y al ecosistema.		
<b>Temas centrales de interés</b>	Agua y conservación ambiental, movilidad activa sostenible, ecosistemas ribereños y revalorización de la naturaleza en la ciudad.		
<b>Acciones implementadas</b>	Plan maestro, declaratorio interés público, posicionamiento del proyecto a los gobiernos y la ciudadanía, búsqueda de fondos para el km 1, búsqueda de financiadores, diseños, institucionalidad, negociación con los propietarios (derecho de paso).		
<b>Financiamientos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Donación en especie: esfuerzos de comunicación, asesoría legal, diseño, gestión urbana, mano de obra y materiales del km 1</li> <li>2. Donación financiera: fondos internacionales, crowdfunding, aplicaciones directas con actores multilaterales y empresa privada (generaron aproximadamente 60.000 dólares para operaciones y salarios, enlace comunal, comunicación). Fundación CRUSA (gracias a ellos pudieron iniciar el proyecto)</li> </ol>		
<b>Relación con instituciones públicas</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Municipalidad de San José y el SINAC: coordinación y apoyo</li> <li>2. Con otras instituciones: relaciones procedimentales</li> </ol>		
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	RutasNaturbanas es un colectivo conformado por 7 colectivos. Entonces, la relación con otras organizaciones se basa en alianzas. El espíritu colectivo existe desde la génesis del proyecto. Comparten información, búsqueda de voluntarios, etc.		
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Comunidades geográficas: presentar RutasNaturbanas, transferir conocimiento, empoderar las comunidades, gestión y diseño</li> </ol>		

	<p>participativo (más de 30 comunidades en el AMSJ) y cogestión</p> <p>2. Comunidad de “interés”: personas que están interesadas en el proyecto (15.000 seguidores en redes, 300.000 que se enteraron del proyecto)</p>
<p><b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)</p>	<p>1. Visión clara inicialmente, y que prometía</p> <p>2. Flexibilidad para enlazar y aprender de otros. Enriquecer la propuesta. Prever desde antes los problemas. Identificarlos antes de sacar la propuesta al público. (Organizaron sesiones para ver qué podría ser un problema y ajustar entonces la propuesta).</p> <p>3. Estrategia de comunicación (valores claros y que identifican el costarricense, con buena explicación del por qué del proyecto).</p> <p>4. Generar “valor compartido” (eco, social, ambiental), es decir valores diversos para una multitud de actores (generar riqueza/ahorros para la ciudadanía en general al momento de movilizarse, plusvalía, nuevos impuestos para municipios etc.)</p>

<b>Nombre de la Organización</b>	Colectivos Urbanos		
<b>Fecha de la entrevista</b>	23/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Aldo Pronto
<b>Año creación de la organización</b>	2015	<b>Año de disolución de la organización</b>	2016
<b>Tipo de organización</b>	Colectivo informal	<b>Categoría</b>	Movilidad Sostenible Espacio Urbano
<b>Cantidad de miembros</b>	No se tiene claro cuántos miembros entre 120-150, entre 20 y 25 organizaciones, llegaba gente tanto de organizaciones como personas que a título personal les interesaba aprender del tema		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Se identificaron experiencias internacionales diferentes de hacer las cosas en la ciudad, así mismos proyectos en el país relacionados con procesos de transformación urbana, se identificó que había muchas organizaciones		

	<p>que trabajaban en esto de manera desarticulada y se hizo el llamado a estas, con el fin de generar alianzas para el rediseño de las ciudades y aprovechar oportunidades y especialidades de cada una de las organizaciones. Se creó en el marco de un encuentro de un abierto de colectivos urbanos, colectivos que trabajaban por la transformación positiva del espacio urbano, se creó una identidad como tal, pero no se creó una organización estructurada que lo mantuviera en el tiempo.</p>
<b>Temas centrales de interés</b>	Espacios habitables, peatonalización, movilidad sostenible, vivienda, convivencia, seguridad
<b>Financiamiento</b>	Autofinanciado
<b>Acciones implementadas</b>	Proceso con-diseñado para capacitar, mejorar la incidencia e identificar como se podían mover en la misma dirección
<b>Relación con instituciones públicas</b>	No se estableció, pero hubo personas de instituciones públicas que participaron en el proceso, principalmente personas de municipalidades y en algún momento hasta la ministra de cultura
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	La organización estaba integrada por miembros de las mismas organizaciones o colectivos que trabajaban en temas relacionados con la ciudad
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Colectivos urbanos se caracterizaba por ser un espacio de reunión para el aprendizaje y la colaboración. El espacio estaba abierto para que cualquier persona interesada, por tanto llegaban personas que no pertenecían a ninguna organización, pero estaban interesados en aprender de los temas que se discutían y en ocasiones se unían a alguno de las organizaciones que asistían.
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b>	<p>Logró tener incidencia por el tiempo en el que se ejecutó, buen timing y porque las organizaciones vieron la importancia en colaborar</p> <p>Las redes sociales fueron clave, pues todo se hacía a través de face book, las convocatorias y el seguimiento de las sesiones. Además, las plataformas colaborativas digitales, como google Drive, apoyó a que el proceso fuera muy transparente y que fuera mucho más eficiente, pues las agendas y documentos se trabajan en conjunto con varias personas.</p>

<b>¿Por qué se disolvió?</b>	Hizo falta una estructura organizativa que le diera seguimiento más de cerca al proceso, pues con el tiempo se dejaron de hacer las reuniones por falta de tiempo para la planificación.
------------------------------	--

<b>Nombre de la Organización</b>	Colectivos Urbanos		
<b>Fecha de la entrevista</b>	23/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Aldo Pronto
<b>Año creación de la organización</b>	2015	<b>Año de disolución de la organización</b>	2016
<b>Tipo de organización</b>	Colectivo informal	<b>Categoría</b>	Movilidad Sostenible Espacio Urbano
<b>Cantidad de miembros</b>	No se tiene claro cuántos miembros entre 120-150, entre 20 y 25 organizaciones, llegaba gente tanto de organizaciones como personas que a título personal les interesaba aprender del tema		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Se identificaron experiencias internacionales diferentes de hacer las cosas en la ciudad, así mismos proyectos en el país relacionados con procesos de transformación urbana, se identificó que había muchas organizaciones que trabajaban en esto de manera desarticulada y se hizo el llamado a estas, con el fin de generar alianzas para el rediseño de las ciudades y aprovechar oportunidades y especialidades de cada una de las organizaciones. Se creó en el marco de un encuentro de un abierto de colectivos urbanos, colectivos que trabajaban por la transformación positiva del espacio urbano, se creó una identidad como tal, pero no se creó una organización estructurada que lo mantuviera en el tiempo.		
<b>Temas centrales de interés</b>	Espacios habitables, peatonalización, movilidad sostenible, vivienda, convivencia, seguridad		
<b>Financiamiento</b>	Autofinanciado		

<b>Acciones implementadas</b>	Proceso co-diseñado para capacitar, mejorar la incidencia e identificar como se podían mover en la misma dirección
<b>Relación con instituciones públicas</b>	No se estableció, pero hubo personas de instituciones públicas que participaron en el proceso, principalmente personas de municipalidades y en algún momento hasta la ministra de cultura
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	La organización estaba integrada por miembros de las mismas organizaciones o colectivos que trabajaban en temas relacionados con la ciudad
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Colectivos urbanos se caracterizaba por ser un espacio de reunión para el aprendizaje y la colaboración. El espacio estaba abierto para que cualquier persona interesada, por tanto, llegaban personas que no pertenecían a ninguna organización, pero estaban interesados en aprender de los temas que se discutían y en ocasiones se unían a alguno de las organizaciones que asistían.
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b>	Logró tener incidencia por el tiempo en el que se ejecutó, buen timing y porque las organizaciones vieron la importancia en colaborar Las redes sociales fueron clave, pues todo se hacía a través de face book, las convocatorias y el seguimiento de las sesiones. Además, las plataformas colaborativas digitales, como google Drive, apoyó a que el proceso fuera muy transparente y que fuera mucho más eficiente, pues las agendas y documentos se trabajan en conjunto con varias personas.
<b>¿Por qué se disolvió?</b>	Hizo falta una estructura organizativa que le diera seguimiento más de cerca al proceso, pues con el tiempo se dejaron de hacer las reuniones por falta de tiempo para la planificación.

<b>Nombre de la Organización</b>	BICIBUS		
<b>Fecha de la entrevista</b>	22/05/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	David Gómez Murillo, Director

<b>Año creación de la organización</b>	2011	Año de disolución de la organización (si aplica)	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Colectivo informal pero facturan servicios por medio de CicloParqueos ...	<b>Categoría</b>	Ciclismo
<b>Cantidad de miembros</b>	13		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	El colectivo se crea con el fin de brindar alternativas a falta de movilidad y congestión vial en la ciudad, mediante un propuesta que busca darle a las personas una alternativa de transporte, que no necesitara de infraestructura sino que fuera una acción personal.		
<b>Temas centrales de interés</b>	Sumar personas que usen la bicicleta como medio de transporte de forma segura y eficiente.		
<b>Acciones implementadas</b>	<p>Promoción de la seguridad y eficiencia en bicicleta a través de:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Asesoría técnica persona a persona para ir al trabajo en bicicleta.</li> <li>2. Acompañamiento en rutas: unir a las personas en rutas y horarios comunes para que viajen juntos (en un bicibus).</li> <li>3. Análisis y diseño de rutas para el traslado diario. - Talleres de Ciclismo Urbano impartidos en empresas, comunidades y grupos organizados.</li> <li>4. Programa de Bicibus Empresarial: asesoría y talleres de capacitación (Han brindado asesoría a Sykes, Mucap, HP, Eats On).</li> <li>5. Venta de productos de ciclismo urbano, accesorios, con enfoque eficiencia y seguridad.</li> </ol>		
<b>Financiamiento</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Venta de servicios a empresas con el programa de BiciBus Empresarial.</li> <li>2. Venta de productos para ciclistas urbanos.</li> </ol>		
<b>Relación con instituciones públicas</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Participación en el Proyecto de Ley "Movilidad y Seguridad Ciclística. Expediente N° 19.548.</li> <li>2. Talleres de ciclismo urbano al ICE, Tribunal Supremo de Elecciones, Archivo Nacional, INS.</li> <li>3. Talleres y actividades con las Municipalidades de Cartago, Curridabat, San José, Heredia, Alajuela y Santa Ana.</li> </ol>		

	<p>4. Han trabajado con el MOPT y las Municipalidades de San José y Montes de Oca en la campaña de divulgación de la ciclovía.</p> <p>5. Diseño de la ruta para Paseo del Este en Curridabat.</p> <p>6. Talleres, festivales y charlistas invitados en eventos de UCR, UNA y TEC.</p>
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	<p>Han brindado asesoramiento a los participantes de los recorridos organizados por Chepequetas. Además, trabajan en colaboración y diseñan las rutas para otros colectivos como Corobike, Chicas en cleta, Pedalízate les diseñan las rutas.</p> <p>Participación en EXPOBICI y Día sin Carro.</p> <p>Con el CPSU también han colaborado en la divulgación de la Ciclovía.</p>
<b>Relación con el resto de ciudadanía</b>	<p>Capacitación y educación por medio de los talleres de ciclismo urbano y los recorridos didácticos principalmente</p>
<p><b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)</p>	<p>Han realizado un manejo eficiente de las redes sociales:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La página de FB de Bicibus ofrece mucha información relevante para el usuario, como consejos, asesoría directa (más de 1300 rutas). Cuentan con casi 11mil seguidores.</li> <li>2. Mediante la aplicación Strava unen a más de 800 miembros.</li> <li>3. Han logrado capacitar a 1022 personas mediante los talleres de ciclismo urbano.</li> <li>4. Han realizado más de 400 recorridos didácticos.</li> </ol> <p>Además, han logrado gestionar alianzas con empresas privadas como WE CAN, Caranva Films, Vibrato Studio, en apoyo a su imagen y mercadeo.</p>

<b>Nombre de la Organización</b>	Asociación Latinoamericana de Planificadores Urbanos		
<b>Fecha de la entrevista</b>	21 de mayo 2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Roy Allan Jiménez Céspedes

<b>Año creación de la organización</b>	31 de mayo 2017	Año de disolución de la organización (si aplica)	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Asociación sin fines de lucro	<b>Categoría</b>	Espacio Urbano
<b>Cantidad de miembros</b>	21		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Por el llamado de muchos profesionales de diferentes disciplinas interesados en promover conceptos del nuevo urbanismo, en la sociedad costarricense.		
<b>Temas centrales de interés</b>	4 ejes: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ciudades compactas</li> <li>• ciudades sostenibles</li> <li>• ciudades contemporáneas requieren de normas contemporáneas</li> <li>• interdisciplinariedad</li> </ul>		
<b>Acciones implementadas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación en el CFIA de la comparación de los programas de los candidatos presidenciales acerca de las propuestas para el ordenamiento territorial</li> <li>• Generación de conocimiento: organización de seminarios y congresos (Vivienda y Derecho a la ciudad 2017)</li> <li>• Análisis de la realidad política</li> <li>• Promover la Nueva Agenda Urbana</li> </ul>		
<b>Financiamiento</b>	Reconocidos por el CFIA: apoyo logístico y financiero. Apoyo para organizar actividades, dan apoyo en criterios técnicos al CFIA. Cada asociado es ad honorem. Proyecto: ofrecer cursos para generar ingresos a la Asociación		
<b>Relación con instituciones públicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CFIA (Apoyo logístico y financiero)</li> <li>• Municipalidades: capacitaciones y charlas / asesoría</li> <li>• UCR: coorganización de eventos</li> <li>• Consejo del cambio climático: representante</li> </ul>		
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	NO		



<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Profesionales: ayudan en concientizar a los tomadores de decisiones, tanto a nivel público que privado.
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Tema urbano se convierte en una bandera de una generación que es urbana y se considera como urbana. Para los profesionales: los que se acercan buscan diversificarse y formarse en temas relacionados a la ciudad porque el tema urbano se convierte en un nicho de trabajo que no se ha explotado.

<b>Nombre de la Organización</b>	Automóvil Club		
<b>Fecha de la entrevista</b>	15/06/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Daniel Coen, Presidente
<b>Año creación de la organización</b>	1984	<b>Año de disolución de la organización (si aplica)</b>	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Asociación sin fines de lucro	<b>Categoría</b>	Movilidad Sostenible
<b>Cantidad de miembros</b>	4		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Todo inició con el fin de promover el automovilismo deportivo en Costa Rica como los representantes en el país de la Federación Internacional del Automóvil (FIA). El motivo inicial se evolucionó con el tiempo de manera que la organización incluyó en sus intereses y actividades temas de temas de movilidad y seguridad vial.		

<b>Temas centrales de interés</b>	Movilidad, Seguridad vial
<b>Acciones implementadas</b>	<p>En Seguridad realizaron una gran campaña publicitaria y lobby político, principalmente a nivel de la Asamblea Legislativa, para hacer el uso del cinturón obligatorio. Además, donaron 1 millón de dólares la construcción de una pequeña ciclovía en Hatillo y de la ciclovía de Cartago.</p> <p>Tienen un simulador de choques en un campo para educación vial infantil en Cartago para demostrar la importancia del uso del cinturón. Así mismo, han realizado campañas de seguridad vial en escuelas. Realizaron un estudio de excesos de velocidad en la ruta cañas Liberia.</p>
<b>Financiamiento</b>	Se venden servicios a los usuarios del automóvil (licencias deportivas, seguros, traducciones de licencias nacionales, entre otros) y la FIA pone a disposición fondos y se aplica para financiar proyectos.
<b>Relación con instituciones públicas</b>	Tienen una estrecha relación con la Municipalidad de Cartago. Así mismo, trabajan muy de cerca con COSEVI en las actividades de seguridad vial. Se han hecho acercamiento a la Asamblea Legislativa, por ejemplo, el lobby para el proceso de hacer el uso del cinturón obligatorio.
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	No
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Muy activos en redes sociales, se mantienen en contacto por estos medios
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Trabajo de un grupo que ve el automovilismo como una pasión.

<b>Nombre de la Organización</b>	Alajuela en Cleta		
<b>Fecha de la entrevista</b>	16/06/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Jaime Gutiérrez Alfaro, líder
<b>Año creación de la organización</b>	2015	<b>Año de disolución de la organización (si aplica)</b>	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Colectivo informal	<b>Categoría</b>	Ciclismo
<b>Cantidad de miembros</b>	5		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	<p>El fundador utiliza la bicicleta como medio de transporte y es profesor en la sede de Alajuela del TEC. Un grupo de 3 estudiantes se le acercaron y le plantearon hacer un recorrido en bicicleta en la noche, se organizaron de manera simple y montaron un evento de facebook anunciando la actividad. De manera inesperada llegaron 60 personas el día del recorrido. En el primer recorrido las personas asistentes se plantearon la idea de consolidar un grupo para seguir organizando estas actividades y se le puso el nombre Alajuela en Cleta, así el grupo ha ido surgiendo a partir de la gente. Después de la primera cleteada se decidió darles continuidad a las actividades, se hacía una cleteada por mes, el tercer sábado de cada mes, desde marzo 2015 hasta diciembre 2016. Actualmente el grupo está reactivándose.</p>		
<b>Temas centrales de interés</b>	Ciclismo urbano		
<b>Acciones implementadas</b>	Cleteadas nocturnas y algunas diurnas		
<b>Financiamiento</b>	Autogestionado		
<b>Relación con instituciones públicas</b>	Han tocado puertas a la Municipalidad de Alajuela y a la Asamblea Legislativa para iniciar colaboración		

<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	No
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	Grupo de facebook y las cleteadas
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Timing, unión de personas con interés en el tema, circunstancias favorables

<b>Nombre de la Organización</b>	Asociación de Ecología Social (AESO)		
<b>Fecha de la entrevista</b>	15/06/2018	<b>Nombre de la persona entrevistada</b>	Gabriela Cob, líder
<b>Año creación de la organización</b>	2003	<b>Año de disolución de la organización (si aplica)</b>	NA
<b>Tipo de organización</b> (colectivo (informal), fundación, asociación, empresa social, otro)	Asociación sin fines de lucro	<b>Categoría</b>	Ciclismo
<b>Cantidad de miembros</b>	6		
<b>¿Qué motivó el surgimiento de la organización?</b>	Necesidad de la visión de trabajo desde la ecología social, para trascender enfoques o formas de trabajo conservacionistas o ambientalistas. Además, todas las personas integrantes eramos de los programas de jóvenes de la experiencia de AECO y la Colectiva Feminista Pancha Carrasco. Estas eran organizaciones hermanas. La primera destacada por su trabajo ecologista de la mano con comunidades afectadas por distintas empresas destructoras del ambiente. La AECO sufrió en el 95 y el 97 el embate de perder a sus cabezas por muertes no esclarecidas. (tres de ell@s en		

	<p>un sospechoso incendio en Guadalupe y otro que apareció en el parque de los mangos sin vida, sin ningún tipo de explicación, ni respuesta satisfactoria por los ahora integrantes de AESO). Eso irremediablemente debilitó y desapareció la organización. Y con respecto a las Panchas organización de la cual yo forme parte, había agotado su modelo de trabajo dado que la organización se debilitó a falta de financiamiento de la cooperación y esto la hizo plegarse a trabajar con el INAMU hasta su desaparición.</p> <p>En AESO tratamos de juntar lo mejor de ambos mundos del ecologismo y del feminismo.</p>
<p><b>Temas centrales de interés</b></p>	<p>Ambiente</p>
<p><b>Acciones implementadas</b></p>	<p>Realizado campañas en temáticas ambientales varias, por ejemplo, campaña de IWatch internacional, campaña anti petrolera en Costa Rica y la región Centroamérica. Campaña anti TLC "es hora de hablar", campaña anti transgénicos, campaña Paren de fumigar, campaña anti expansión piñera y anti incineración.</p> <p>Es hasta recién el 2016 que incorporamos en AESO los temas de movilidad Sostenible participando de manera activa con otros colectivos de ciclistas urbanos, sin embargo, desde hacía muchos años sus miembros incluyeron en su cotidianidad el uso de la Bicicleta como medio de transporte y movilidad</p> <p>Como te comenté antes ya desde antes sus miembros venían con la vivencia del uso de la bicicleta, cuestionando el modelo basado en el uso y abuso de los combustibles fósiles para el transporte.</p> <p>Sin embargo, es desde la experiencia laboral con el ACCR y FIA que yo tengo desde la construcción de la ciclovía de Cartago, la reflexión sobre la necesidad de incorporar más a la población en el desarrollo de este tipo de infraestructuras ciclistas, la alianza de organizaciones e instituciones que desarrollamos para el primer proyecto de Bicicletas Públicas en Cartago. Desde esas experiencias de trabajo varias de las integrantes de AESO decidimos incorporar el tema.</p>

<b>Financiamiento</b>	Desde cooperación internacional hasta acciones dirigidas en conjunto con otras agrupaciones de manera autónoma e independiente
<b>Relación con instituciones públicas</b>	En su mayoría se cumple un papel de oposición, pero en temas de transporte se ha trabajado en conjunto con el MOPT, específicamente con el Viceministerio de Transporte organizando y promoviendo actividades
<b>Relaciones con otras organizaciones/colectivos</b>	Si, se ha trabajado en conjunto con otros colectivos en la organización de actividades
<b>Relación con el resto de la ciudadanía</b>	
<b>¿Por qué logró tener incidencia?</b> (Redes sociales, contactos gubernamentales, contactos con otros grupos de la SC, otros)	Se ha tenido una incidencia importante por el carácter de denuncia de situaciones de peligro para comunidades enteras o para el país en general.