

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS**

**ESCUELA DE RELACIONES INTERNACIONALES**

**TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN PARA OPTAR POR EL GRADO DE  
BACHILLERATO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

**El aporte de la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL) como ente técnico de  
cooperación financiera en movilidad, en representación de la ciudad de San José de la  
República de Costa Rica, entre 2018 y 2023**

**Estudiante:**

**GREIVIN JESÚS GRANADOS SEQUEIRA**

**Tutor:**

**MGP. MOISÉS MORA PARRA**

**SEDE ARANJUEZ**

**SAN JOSÉ, COSTA RICA**

**ABRIL, 2025**

## Tabla de contenidos

Dedicatoria.....	7
Agradecimientos.....	8
Declaración jurada.....	9
Carta del filólogo.....	10
Nota final.....	11
Solicitud de defensa del estudiante.....	12
Identificación del estudiante.....	13
Carta del lector.....	14
Autorización de uso para el repositorio institucional.....	15
Resumen ejecutivo.....	16
<b>Capítulo 1. Introducción.....</b>	<b>18</b>
1.1 Planteamiento del problema.....	21
1.2 Objetivos de la investigación.....	25
1.2.1 Objetivo general.....	25
1.2.2 Objetivos específicos.....	25
1.3 Justificación.....	26
1.4 Antecedentes.....	30
1.4.1 Antecedentes internacionales.....	31
1.4.2 Antecedentes nacionales.....	34
1.5 Proyecciones.....	38
<b>Capítulo 2. Marco teórico.....</b>	<b>41</b>
2.1 Marco histórico.....	42
2.1.1 Ciudad de San José.....	43
2.1.2 Municipalidad de San José.....	45
2.1.3 Unión Nacional de Gobiernos Locales.....	48
2.1.4 Cooperación internacional de las municipalidades.....	51
2.2 Marco conceptual.....	54
2.2.1 Cooperación financiera.....	55
2.2.2 Gobierno local.....	56

2.2.3 Movilidad urbana.....	57
2.2.4 Sectorización en el transporte público.....	57
2.2.5 Informes de Auditoría.....	58
2.2.6 Alianzas público-privadas.....	59
2.2.7 Congestión vial.....	60
2.2.8 Ciclovías y pasos peatonales.....	60
2.2.9 Transporte sostenible.....	61
2.2.10 Seguridad vial.....	62
2.2.11 Participación ciudadana.....	63
2.2.12 Cooperación Sur-Sur y triangular.....	64
2.3. Marco referencial.....	65
2.3.1 Teoría de la gobernanza multinivel.....	66
2.3.2 Teoría de la acción colectiva.....	68
2.3.3 Teoría de redes.....	70
<b>Capítulo 3. Marco metodológico.....</b>	<b>73</b>
3.1 Enfoque.....	73
3.2 Diseño.....	75
3.3 Fuentes.....	77
3.4 Población y muestra.....	79
3.5 Unidad de análisis.....	81
3.6 Instrumentos.....	82
3.6.1 Revisiones bibliográficas.....	83
3.6.2 Entrevistas a profundidad.....	84
3.6.3 Observación.....	86
3.7 Fases de recolección de instrumentos.....	87
<b>Capítulo 4. Análisis de resultados.....</b>	<b>88</b>
4.1 Gestión de proyectos.....	88
4.1.1 mUEve.....	89
4.1.2 Interlace.....	92
4.2 Fiscalizaciones.....	94
4.2.1 mUEve.....	94

4.2.1.1 Auditoría Interna UNGL.....	94
4.2.1.2. Fiscalización de la Contraloría.....	99
4.2.1.3 Auditoría externa.....	101
4.2.2 Interlace.....	106
4.2.1 Auditoría UNGL.....	106
4.2.2 Fiscalización de la Auditoría.....	108
4.2.3 Auditoría UNA.....	111
4.3 Orígenes del financiamiento.....	113
4.4 Alianzas público-privadas.....	116
4.4.1 mUEve.....	117
4.4.2 Interlace.....	119
4.5 Objetivos de Desarrollo Sostenible.....	120
4.5.1 mUEve.....	120
4.5.2 Interlace.....	123
<b>Capítulo 5. Conclusiones y recomendaciones.....</b>	<b>126</b>
5.1 Conclusiones.....	126
5.2 Recomendaciones.....	129
Bibliografía.....	132
Anexos.....	152
Anexo 1. Entrevista: División de Fiscalización Operativa y Evaluativa de la Contraloría General de la República.....	152
Anexo 2. Entrevista: José Carlos Ruiz Fonseca, internacionalista y asesor del Departamento de Incidencia Política de la UNGL.....	155
Anexo 3. Entrevista: Eida Arce Anchía, coordinadora del proyecto mUEve.....	157
Anexo 4. Entrevista: Jorge Carvajal Meléndez, auditor general UNGL.....	160
Anexo 5. Entrevista: Pelayo Castro, director adjunto de la UE para las Américas.....	164
Anexo 6. Entrevista: Marcela Gutiérrez Miranda, coordinadora Interlace.....	168
Anexo 7. Solicitud de Entrevista: Municipalidad de San José.....	174

**Lista de tablas**

Tabla 1. Marco histórico.....	43
Tabla 2. Marco conceptual.....	55
Tabla 3. Marco referencial.....	66
Tabla 4. Perfil de entrevistados.....	80
Tabla 5. Gestión de proyectos.....	112
Tabla 6. objetivos de desarrollo sostenible mUEve.....	121
Tabla 7. objetivos de desarrollo sostenible Interlace.....	123

**Lista de ilustraciones**

Imagen 1. Problemas de registro con transferencias bancarias.....	96
Imagen 2. Proyecciones de ejecución del proyecto mUEve.....	97
Imagen 3. Gastos ajenos al proyecto mUEve.....	103
Imagen 4. Expedientes del Departamento de Relaciones Internacionales.....	107

## DEDICATORIA

Este trabajo se lo quiero dedicar, en primera instancia, a Dios, por estar en el centro de mi vida personal, profesional y espiritual. Quiero elevar un abrazo a mi ángel celestial: mi papá, Tulio, de quien aprendí a ser un hombre de sentimientos y a entender que las cosas hay que ganárselas a costa de sudor. Sé que, desde el cielo, está orgulloso de mi decisión de volver a las aulas y superarme académicamente.

A mis ángeles terrenales: mi mamá, Deyanira, y mis hermanos, Andrea y Marco; muchas gracias por brindarme la medicina emocional necesaria para continuar con mis estudios académicos y entender que la lucha nunca se hace a medias, sino de forma completa. Solo así se alcanza el éxito.

Dedico estos renglones a mis sobrinos, Santiago, Sara y Sebastián, quienes están empezando su vida. Deseo que yo les sea motivo de orgullo y ejemplo de superación profesional cuando ingresen a su vida adulta, para que sean hombres y mujer de bien ante la sociedad costarricense, y artífices de un futuro brillante para las nuevas generaciones.

Dirijo estas líneas a mi ahijada Arianna, la más pequeña de mi núcleo familiar. Quiero ser para ella un modelo de inspiración personal y profesional, para que persiga sus sueños con valentía, nunca dude de su potencial y se convierta en una mujer fuerte, independiente y feliz, que sea una luz que ilumine la vida de quienes la conocemos.

## AGRADECIMIENTOS

En primera instancia, debo agradecer a mi tutor, Moisés Mora Parra, por la paciencia y la intensidad que debió enfrentar para la construcción de un trabajo de investigación de calidad; por entender mi dinámica laboral y por hablar, cuando fue necesario, en horas de la madrugada, para la supervisión de lo que se estaba realizando.

También quiero decirle gracias a la profesora Mónica Delgado Marín, quien lideró el proceso del taller de graduación y me orientó para que el producto final de este escrito esté completamente materializado. Su guía fue importante para mí, para buscar la excelencia en la recopilación de datos y en la implementación de las técnicas de investigación.

A mi mejor amigo, Andrés Zárate Sánchez, por ser mi principal soporte en cada aventura profesional en mi vida, por estar ahí en los buenos y en los malos momentos. Es en ese último aspecto donde uno realmente se da cuenta cuando se fortalecen los lazos de amistad. Comparto mi logro académico con quien considero un hermano más.

Agradezco a mi jefa inmediata, Jimena Soto Vargas, porque cuando requerí tiempo laboral para construir esta tesis y desarrollar la práctica profesional, nunca dudó en otorgar los permisos. A pesar de que nunca me pidió la reposición del tiempo, siempre busqué reponerlo como parte de mi responsabilidad y agradecimiento por la facilidad obtenida.

Aunque no era un tema de interés al inicio de la carrera, el profesor Diego Armando Montoya Vargas contribuyó para que en el curso Cooperación Internacional para América Latina me naciera ese gusanito para explorar un área que resultaba desconocida en mi campo de estudio. Gracias a eso, decidí investigar para la presente tesis un aspecto poco conocido en el ámbito de la carrera: la cooperación descentralizada.

Finalmente, a las periodistas de la Contraloría General de la República (CGR), Mariela Azofeifa Olivares y Xinia Valverde Corrales; al asesor del Departamento de Incidencia Política de la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL), Carlos Ruiz Fonseca; al auditor de la UNGL, Jorge Carvajal Meléndez; a la encargada del proyecto mUEve, Eida Arce Anchía; a la académica de la Universidad Nacional (UNA) Marcela Gutiérrez Miranda, y al director para las Américas del Servicio Exterior de la Unión Europea, Pelayo Castro, un agradecimiento por la accesibilidad que me dieron para encontrar información vinculada al campo de estudio.

## RESUMEN EJECUTIVO

La presente investigación tuvo como finalidad analizar el contexto en que se desarrolló el empleo de la cooperación financiera internacional recibida por la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL), en beneficio de la movilidad urbana en la ciudad de San José, durante el periodo comprendido entre el 2018 y el 2023.

Durante el periodo de estudio, se identificaron al menos dos iniciativas que cumplieron con los parámetros delimitados: el proyecto Movilidad Sostenible, Urbanismo, Equipamiento, Valoración del Espacio Público, y Enverdecimiento y Equidad (mUEve), e Interlace. Ambas iniciativas recibieron recursos económicos provenientes de la Unión Europea (UE), como entidad encargada de la cooperación técnica no reembolsable.

El proyecto mUEve está orientado directamente a la movilidad urbana, con la creación de infraestructura para senderos peatonales y obras de embellecimiento en los alrededores de las líneas del tren en 15 cantones de la Gran Área Metropolitana (GAM). Mientras tanto, Interlace se enfoca en la restauración de ecosistemas urbanos, con una incidencia indirecta en el eje de la presente investigación. Este último contempla los cantones por donde atraviesa el Corredor Biológico Interurbano María Aguilar (CBIMA): San José, Montes de Oca, Alajuelita, Curridabat y La Unión.

En términos generales, ambas propuestas fueron financiadas con recursos de la UE por un monto de cinco millones de euros cada una. Para efectos de este trabajo, se analiza el alcance de los proyectos planificados, diseñados y ejecutados con estos fondos, así como el papel de la UNGL como ente técnico responsable de desarrollar acciones en beneficio de la ciudad capital.

En el caso de San José, mUEve tiene a su cargo el *plan proyecto*, una iniciativa de infraestructura peatonal e intervención en las líneas del tren en los alrededores del Centro de Cuido y Desarrollo Infantil (Cecudi) en Pavas. La participación del voluntariado comunitario y de empresas como DEMASA resalta la importancia de articular esfuerzos para la construcción de alianzas público-privadas, en línea con el objetivo de desarrollo sostenible de Naciones Unidas 17, sobre alianzas estratégicas.

Por su parte, Interlace, como proyecto de investigación, incluye iniciativas público-privadas, como el desarrollo de actividades en bicicleta que conectan con La Sabana y el minibusque ubicado en el Parque de la Paz. Sin embargo, una de las principales limitaciones

identificadas es la falta de precisión sobre si esos fondos fueron ejecutados por la UNGL como ente técnico, debido a la ausencia de información disponible para la ciudadanía.

Cada uno de estos proyectos ha seguido el ciclo de vida en la gestión de proyectos, que incluye formulación, formalización, planificación, ejecución y monitoreo, antes de la etapa final de cierre. A pesar del cumplimiento de estas fases, según lo señalado por las personas entrevistadas para este estudio, ni la matriz de riesgos ni los informes de fiscalización están disponibles en las plataformas electrónicas de la UNGL, mUEve o Interlace. Esta falta de acceso a la información dificulta la transparencia y una efectiva rendición de cuentas.

## CAPÍTULO 1

### INTRODUCCIÓN

La cooperación financiera cuenta con un papel preponderante en el régimen municipal, donde su aporte al desarrollo es clave para fortalecer una ciudad, máxime cuando se habla de la capital de un país y más si eso contribuye a mejorar la dinámica productiva de una nación.

A pesar de que no todas las municipalidades cuentan con recursos monetarios dedicados a este fin, algunas establecieron *departamentos de relaciones internacionales*, los cuales suelen encargarse de la gestión de fondos, así como de programas internacionales que tengan como finalidad el apoyo a la vida cotidiana de sus poblaciones a cargo.

La asistencia financiera internacional juega un papel crucial en el desarrollo de las comunidades, con el propósito de mejorar la calidad de los ciudadanos, especialmente cuando se refiere al punto de vista de la infraestructura.

La ciudad de San José, en la República de Costa Rica, busca imitar los modelos de desarrollo de movilidad existentes en los sitios más desarrollados y avanzados del ámbito mundial, desde el punto de vista de la planificación urbana.

La ampliación de carreteras, la creación de más cruces peatonales y la implementación de ciclovías son algunos de los desafíos que enfrenta la ciudad capital en la actualidad, con el objetivo de mejorar el entorno por donde transitan sus sistemas de transporte.

Estas medidas pretenden equilibrar las necesidades de los automovilistas con las de peatones y ciclistas, así como también de quienes viven en los barrios josefinos.

Tampoco se puede obviar el congestionamiento vehicular, la ausencia de un transporte público eficiente en la ciudad capital, así como la falta de opciones acordes, en beneficio de las personas con discapacidad, a quienes no se puede dejar por fuera, toda vez que se está gestando un planteamiento local.

Aunque la Municipalidad de San José cuenta con un presupuesto anual para planificar las mejoras en esa área, la cooperación financiera se convierte en un apoyo fundamental para trazar la hoja de ruta para la ejecución de iniciativas de infraestructura local. Por esta razón, organizaciones municipales tienden a fortalecer ese brazo financiero, para propiciar mejores acciones.

En vista de que una de las principales quejas ciudadanas tiene relación con la movilidad y la infraestructura, una de las instituciones que nació con el espíritu de dar soporte y guía a

ayuntamientos, en caso de que así lo requieran, es la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL).

San José es la ciudad más grande del país, en términos de población. Debido a eso, la UNGL fortalece ese apoyo de cooperación financiera y lo convierte en un aliado para el desarrollo de estrategias vinculadas con la movilidad.

Es importante recalcar que con la cooperación internacional no se erradican en su totalidad los problemas estructurales que aquejan a la ciudad capital, pero sí se puede contribuir a fomentar buenas prácticas de movilidad, siempre y cuando los recursos económicos se destinen para dichos fines.

El régimen municipal costarricense debe atravesar por esquemas rígidos a nivel interno para manejar la cooperación financiera, incluyendo el envío de documentos en formato de Excel, que se deben presentar ante la Contraloría General de la República, así como afrontar la carencia de un manual que especifique hacia qué ministerios irán los proyectos, con los recursos que provienen de convenios internacionales (Ruiz, 2025, entrevista personal).

Recientemente, el órgano contralor aprobó parcialmente un presupuesto extraordinario para la UNGL. La transferencia corriente del sector externo proveniente del convenio marco de cooperación US Roundtable LC Alcaldes de Estados Unidos y Costa Rica, por 4,58 millones de colones. Su aplicación en gastos se imprueba porque “incumple el principio presupuestario de claridad, por la presentación incompleta e inconsistente de la información sobre dicho ingreso y el principio de universalidad e integridad” (Garbanzo, 2024, p. 3).

La Contraloría General de la República se encarga de justificar lo que no está correcto, pero omite señalar de qué forma se puede mejorar el reporte de esos ingresos, para que en el futuro no surjan inconvenientes.

Otro elemento por considerar respecto a la Municipalidad de San José es que no está sometida al control de la regla fiscal (Campos, 2021, párr. 13). Uno de los señalamientos al cual se le debe prestar atención tiene que ver con los controles de pagos y procedimientos, cuando no encajan con los estándares internacionales.

Ahora bien: ¿hay capacitación o conocimiento de la institucionalidad pública sobre la forma en cómo operan los recursos destinados a los municipios? Esa es una de las interrogantes por tomar en consideración cuando los ayuntamientos requieren del visto bueno por parte de un ente de gobierno, en asociación con la Municipalidad de San José.

Como este proyecto se enfoca en la movilidad en la ciudad capital de Costa Rica, se esperaría la visualización de un acercamiento de instituciones gubernamentales, como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) o el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), para cumplir con los objetivos deseados para la población josefina.

El presupuesto ordinario de la Municipalidad de San José se aprueba anualmente por parte de la Contraloría General de la República (CGR), ente que también avala los planes de gastos extraordinarios que se requieran a lo largo del ejercicio económico en curso.

Esos recursos que ingresan a través de los mecanismos de cooperación financiera deben ser sometidos a fiscalización por el órgano auxiliar de la Asamblea Legislativa, con el fin de contar con su disponibilidad cuando se tenga el aval para su respectivo uso, siempre y cuando se haya empleado una justificación acorde con las ideas trazadas en este tema.

Hoy en día, los proyectos se ejecutan con el apoyo de la empresa privada. A través del Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop), el gobierno local josefino elabora el cartel para una licitación que tenga como propósito implementar las acciones que promuevan el desarrollo ciudadano a través de un mecanismo de transparencia.

Analizar las iniciativas de los actores públicos-privados en la cooperación financiera otorgada por la UNGL a la Municipalidad de San José representa un enfoque clave para el desarrollo de esta investigación, porque permite explicar su eficiencia en el instante en que se aplique en algún determinado proyecto.

En vista de que las principales áreas de intervención son la infraestructura y la movilidad, la colaboración económica cobra mayor fuerza, porque con una buena ejecución se lograría ese voto de confianza para seguir recibiendo esos recursos para desarrollar propuestas locales josefinas, cuyo impacto y trascendencia adquieren un carácter nacional.

El desarrollo de informes de Auditoría como técnica para fiscalizar los recursos permite mayor control y transparencia, en momentos en que los ciudadanos demandan el conocimiento acerca de la administración y el manejo de los fondos públicos dentro de los orígenes de las fuentes de financiamiento.

Al efectuar esas tareas, se podrá examinar el rol de las relaciones internacionales dentro de la UNGL como entidad de representación municipal en la ciudad capital, porque posiciona los aportes en cada una de las áreas económicas y sociales involucradas en la asignación de recursos, al tiempo que explica su cercanía con la disciplina en estudio.

La cooperación financiera en el ayuntamiento josefino debe ser vista como una oportunidad para que las personas tengan las facultades de percibir condiciones óptimas para moverse como parte de su jornada rutinaria, y no tanto como temas empresariales o políticos, cuyo objetivo sea el de velar por intereses particulares.

Cuando se acude a usar estos instrumentos de financiamiento, ocurre con el espíritu de mostrar un San José acorde con los tiempos actuales de la infraestructura, en el cual se adopten los desarrollos tecnológicos amigables y sostenibles.

Con este trabajo, se cuenta con una herramienta disponible para cualquier ciudadano interesado en la movilidad urbana dentro de la ciudad capital y que sirva como una guía para el impulso de futuras investigaciones, contemplando los hallazgos novedosos planteados a lo largo de este escrito.

El papel del régimen municipal pasa desapercibido en el estudio de las relaciones internacionales, por lo que es de suma importancia ampliar el conocimiento de un área cuyo abordaje no es tan amplio como otras disciplinas, durante el estudio de la carrera de diplomacia o del comercio internacional.

Esta investigación permite visibilizar el rol de la UNGL como actor local en el panorama mundial, sea por medio de cooperación técnica o financiera, para articular esfuerzos para el desarrollo y adoptar prácticas del orbe para el desarrollo local y alcanzar sus objetivos de organización. Con esta investigación, se pueden identificar aquellos desafíos que se pueden traducir en oportunidades de mejora para la organización municipal y su aporte en la ciudad capital.

### **1.1. Planteamiento del problema**

La presente investigación se desarrolla en un periodo antes y después de la pandemia de covid-19, durante el cual, tanto las autoridades como los ciudadanos, debieron adoptar medidas para resguardarse y mantenerse en casa.

En el 2020, disminuyó el flujo de personas y vehículos que se movilizaban en la ciudad capital producto de las medidas sanitarias y de control de movilidad que el gobierno de Carlos Alvarado Quesada adoptó, para mitigar el contagio de covid en la población nacional. Entre las medidas implementadas, estuvieron el teletrabajo y restricciones vehiculares en horario nocturno (González y otros, 2023, p. 89).

Con la reapertura gradual hacia la nueva normalidad, una de las principales necesidades fue dotar a la ciudad de San José de mejoras en la infraestructura de los servicios de transporte público y concretar nuevos mecanismos de movilidad.

Por ejemplo, una de las alternativas valoradas desde la pandemia y que se maneja como una de las principales opciones para impulsar la movilidad es el Tren Rápido de Pasajeros de la Gran Área Metropolitana (Municipalidad de San José, 2023, p. 41).

Otra de las opciones consideradas se enfoca en la elaboración de estudios para determinar la viabilidad de conectar, de norte a sur, la ciudad capital a través de ciclovías y que se conecten otros cantones metropolitanos, como Montes de Oca, al este. A la fecha solo existe una ciclovía que conecta desde la Universidad de Costa Rica (UCR) hasta el parque metropolitano La Sabana, en un trayecto de 13 kilómetros (Solís, 2023, párr. 4).

Los ejemplos expuestos acceden al conocimiento de la magnitud acerca de las obras por las cuales podría convertirse en una solución para intervenir la movilidad y la infraestructura en la ciudad capital.

Blanco (2023) explica que el Banco Mundial visualiza el transporte como una oportunidad de crecimiento económico para incentivar nuevas oportunidades de empleo y conectar con servicios esenciales de las actividades cotidianas, como las citas médicas o la educación (párr. 3).

Datos de la Universidad de Costa Rica (UCR) revelan que una quinta parte de la población costarricense dedicó más de dos horas diarias a desplazarse de la casa al trabajo, específicamente en infraestructura donde ahora circulan diez veces más vehículos que en la década de 1980 (Blanco, 2023, párr. 4).

La preocupación de los josefinos y de quienes deben atravesar la ciudad por motivos laborales o por estudios, es que sienten que sus vidas se les van en un instante, producto de las fuertes presas con las que deben enfrentarse a diario, no solamente en las horas pico, sino también en el transcurso del día.

Uno de los principales puntos de acceso a la capital es la ruta nacional 39, conocida como la *circunvalación*, en la cual autobuses y vehículos que usan la vía para desplazarse se atascan, debido a la enorme cantidad de automotores.

Un informe realizado por el Programa Estado de la Nación enumera que el retraso promedio por segmento en la *circunvalación* durante la hora pico diurna es de cinco minutos en ambos sentidos, mientras que en el turno vespertino suele ser, en promedio, de nueve minutos, es

decir, cuatro minutos más en comparación con la hora pico alta, lo cual lo posiciona como uno de los escenarios más críticos (Durán, 2019, p. 4).

A lo largo de los últimos 40 años, el parque automotor en Costa Rica se incrementó diez veces, al pasar de 180.986 unidades en 1980 a 1.752.813 en 2019. Es decir, la tasa de crecimiento anual es de un 6 %, mientras que el crecimiento del grupo poblacional tiene una tasa media del 2 % (Fernández, 2020, p. 157).

Lo anterior evidencia que el crecimiento poblacional es otro factor por tomar en cuenta en esta investigación porque, aunque hay más habitantes, el ritmo de la flotilla vehicular crece tres veces más, según esos datos del Programa Estado de la Nación.

Ahora bien, existen poblaciones que no tienen carro y, aun así, la demanda del servicio de transporte público genera un cierto tipo de presión, especialmente en horas de la mañana y la tarde, tiempo en el cual se ven las unidades repletas de pasajeros y las paradas llenas, lo cual también incrementa el periodo de espera para retornar a sus viviendas.

De acuerdo con datos del Censo Nacional 2022, la ciudad de San José tiene 364.000 habitantes (INEC, 2023, p. 11), es decir, tuvo un incremento del 5% con respecto a la última medición de este tipo, realizada en 2011.

Esos escenarios deben ser tomados en cuenta por parte de la Municipalidad de San José, porque muchas de esas personas que se movilizan en transporte público trabajan en la ciudad capital, por lo que el diagnóstico es clave para la formulación de proyectos que tengan la intención de mejorar la movilidad.

Además, la UNGL como ente encargado de facilitar cooperación financiera debe tener claro el panorama sobre los congestionamientos vehiculares y la enorme demanda de quienes ingresan a San José mediante transporte público, para conocer de primera mano las necesidades de las poblaciones y de quienes están de paso.

El diagnóstico anteriormente expuesto recalca la necesidad de unir esfuerzos en conjunto entre el gobierno local josefino y la empresa privada, para posicionar a la cooperación financiera como la posibilidad real de constituir el apoyo económico de proyectos de infraestructura, tanto de vías como puentes, ciclovías acordes con la carretera, estaciones de bus y de tren que tengan el fin de disminuir los tiempos de espera en los desplazamientos.

Quizá exista alguna percepción de que el financiamiento es solamente la ejecución de la infraestructura, pero detrás de esas acciones existen estudios y diseños que son contemplados dentro de las inversiones que ahí se realizan.

En momentos en que la tecnología avanza, es fundamental adecuar el transporte público a los tiempos actuales por medio de su modernización, para volverlo más amigable con la sostenibilidad, por lo que las alianzas público-privadas permiten alcanzar las metas trazadas en la cooperación financiera.

Mediante esas acciones se promueve un espacio de mayor seguridad vial en las calles josefinas, porque al tener una propuesta de intervención de la infraestructura para la movilidad, los ciudadanos que transitan por la ciudad pueden contar con un entorno más seguro.

Precisamente, esa cooperación financiera resulta un instrumento de alto valor de inversión en proyectos de transporte, con el fin de convertir a San José en una ciudad más competitiva y sostenible.

La expectativa con esta investigación es que los resultados contribuyan a explicar las posibles soluciones, mediante el uso de la cooperación financiera que recibe la UNGL y transfiere hacia el ayuntamiento josefino, para formular las políticas públicas necesarias con el fin de optimizar la movilidad urbana.

La sectorización sería una posible solución para organizar el transporte público, porque lo estructura en varios sectores geográficos, fusionándose en una sola entidad que opere la ruta troncal principal, que cuente con la articulación de las unidades autobuseras para conformar una red de conexión y facilite los trasbordos (Somarribas y Orias, 2018, p. 17).

Según el experto en movilidad David Gómez, el problema actual es que todas las rutas autobuseras desembocan en el centro de San José, lo cual ejerce una mayor presión al sistema actual de transporte público, cuya consecuencia inmediata es utilizar el carro a diario y de forma simultánea (Arrieta, 2024, párr. 4).

El alcalde de San José, Diego Miranda, reconoció que la ejecución de obras no generaría una mayor presión para los recursos municipales, “si el presupuesto de la Municipalidad se maneja con transparencia”. Según su criterio, los recursos alcanzarían para desarrollar más proyectos vinculados con el sector de estudio (Arrieta, 2023, párr. 10).

Aunque esas situaciones ocurren en rutas nacionales, la Municipalidad de San José tiene la facultad de intervenir en su red vial cantonal, entendiéndose como “todos los caminos y calles bajo

administración de los gobiernos locales (...) así como por toda la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley” (Ley 9329, 2015, artículo 2).

La longitud total de la red vial cantonal es de 568 kilómetros, e incluye aceras y vías, lo cual representa una quinta parte del territorio cantonal, con base en la zonificación de uso de suelo del Plan Director Urbano de San José. Existe una mayor posibilidad de intervención de las vías que rodean a la ciudad capital, porque únicamente el 13 % es nacional, mientras que el 87 % es administrado por el ayuntamiento (Municipalidad de San José, 2011, p. 10).

Por tanto, la pregunta de investigación es la siguiente: *¿En qué medida los recursos financieros destinados a proyectos de movilidad en San José, a través de la cooperación internacional, se usaron de manera eficiente y alcanzaron los objetivos establecidos entre 2018 y 2023?*

Este proyecto busca dar las respuestas para el bienestar de la calidad de vida de quienes transitan por territorio josefino.

## **1.2. Objetivos de la investigación**

A continuación, se presentan el objetivo general y los tres objetivos específicos de la presente investigación.

### **1.2.1. Objetivo general**

Analizar las iniciativas de los actores públicos y privados para desarrollar proyectos de movilidad, mediante la cooperación financiera de la UNGL, para la ciudad de San José entre 2018 y 2023.

### **1.2.2. Objetivos específicos**

-Identificar las principales áreas de intervención de la cooperación financiera en beneficio de la movilidad.

-Explorar el origen de las fuentes de financiamiento de la Unión Nacional de Gobiernos Locales para otorgar asistencia económica al ayuntamiento josefino.

-Explicar las técnicas de fiscalización de auditorías, estudios de evaluación financiera y otros controles internos para garantizar transparencia en la eficiencia y eficacia de los recursos económicos.

### **1.3. Justificación**

La movilidad urbana no es una preocupación exclusiva de Costa Rica, sino que esta problemática traspasa sus fronteras, debido a que esta área de infraestructura puede impactar de manera positiva o negativa en una familia o una comunidad, dependiendo de las condiciones en que se encuentre.

Esos problemas de congestión vehicular pueden traer consigo un incremento en el costo de combustible, un aumento en las emisiones de gases contaminantes y acelerar una pérdida de tiempo a los habitantes que puede ser perjudicial en la salud y en el estilo de vida (Aymar y Peña, 2018, p. 1).

La movilidad es un problema global, porque es un elemento provocador de estrés, pérdida de productividad y de contaminación, tanto sonora como del aire, aspectos que tiene como consecuencia varios factores, como la alteración en el ritmo de vida que llevan las personas.

Debido a que la problemática es internacional, es necesario entender qué está pasando en el mundo y cómo se abordan los diferentes escenarios, con el propósito de analizar la eficacia y la efectividad, para identificar posibles soluciones en el ámbito nacional y local.

En el caso de Costa Rica, San José es la ciudad capital y es el punto clave por donde transita la mayor cantidad de personas y vehículos a diario, lo cual la convierte en una de las ciudades de mayor movilidad del país, por lo que tenerla en óptimas condiciones es una tarea obligatoria para las autoridades locales.

Cerca de 1 millón de personas ingresan cada día a la ciudad capital (Araya, 2021, p. 5). Es decir, una quinta parte de la población de Costa Rica se moviliza por esta urbe. Un 36 % se desplaza a pie, otro 27 % en carro y un 26 % en autobús (Araya, 2021, p. 5). Al sumar los medios de transporte, más de la mitad se mueve en vehículo, o usando un medio de transporte público.

Es necesario entender esos datos, para comprender las dimensiones proporcionales por las cuales San José necesita potenciar su desarrollo urbanístico, con base en las necesidades actuales de movilidad e infraestructura, para que se logre posicionarse como una de las ciudades de mayor renombre en el mapa geopolítico.

Ortiz (2023) citó cuellos de botella detectados por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), la cual detalla que el transporte de personas dificulta el desarrollo y perjudica la competitividad, la productividad y el medio ambiente, además de que la calidad del material utilizado es deficiente (p. 66).

A pesar de las advertencias de que la inversión en infraestructura sigue siendo insuficiente, el Informe Estado de la Nación posicionó a la ciudad capital como el segundo cantón con mayor inversión en infraestructura física pública entre 2014 y 2021, y en el cual se concentra una cuarta parte del producto interno bruto (PIB) de Costa Rica (Conare, 2022, 170).

Uno de los principales riesgos latentes es una eventual pérdida de competitividad y productividad, principalmente al impulsar el consumo, porque la baja pero densa movilidad incide en que la población que transita por la capital se limite a hacerlo únicamente del trabajo a la casa, y viceversa (Busierre y otros, 2005, p. 58).

En el caso ambiental, preocupa el incremento en el nivel de contaminación de San José, ciudad que registró concentración de material particulado en el aire de 27,1 microgramos por metro cúbico, cifra superior a los 21,7 microgramos que promedia Ciudad de México, según reveló un estudio de la Universidad Nacional (UNA) (Condega, 2024, párr. 2).

Esos datos reflejan que, en San José, urge la priorización de proyectos que evidencien, por medio de estudios técnicos, las acciones para contribuir con el desarrollo de una manera sostenible con el entorno, para que la pérdida de competitividad no se acentúe en el futuro.

Costa Rica quiere ser un ejemplo en materia de conservación del medio ambiente; sin embargo, el escenario actual dista de la realidad que se quiere mostrar, siendo que el congestionamiento vehicular desperdicia energía y deteriora la calidad del aire, producto de mayores emisiones contaminantes, como el dióxido de carbono (Condega, 2024, párr. 6).

Otra herramienta valiosa de análisis es el uso de los mapas de calor, los cuales identifican los puntos más críticos en carretera y recopilan, tanto las horas como las zonas, donde el mayor congestionamiento vehicular ocurre en un periodo determinado, insumo valioso para entender la dimensión del problema y emprender la búsqueda de eventuales acciones.

Por ejemplo, en el caso del parque central de San José, en dirección a puntos como San Juan de Tibás, Uruca, Alajuelita y Goicoechea, hacia donde las distancias son relativamente cortas, hay una duración de llegada de entre 30 y 40 minutos, mientras que, para llegar a San Rafael de Escazú, Pavas y San Vicente de Moravia, se puede tardar hasta 50 minutos (Hernández, 2018, p. 7).

Por esta razón, la investigación tiene como propósito contar con una radiografía local que determine la eficiencia y eficacia de la cooperación financiera del Departamento de Relaciones Internacionales de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, en beneficio de la ciudad de San José, con base en informes de proyectos de movilidad.

Para cumplir con ese propósito, se utilizarán instrumentos de fiscalización, como auditorías o estudios de impacto social o ambiental utilizados por instituciones como la UNGL, la Municipalidad de San José y la Contraloría General de la República (CGR), entre 2018 y 2023, para conocer el entorno en el cual se encuentra la movilidad urbana en la ciudad capital.

Históricamente, las cooperaciones financieras otorgadas a los gobiernos locales no son tan visibles en comparación con aquellas asistencias económicas otorgadas de organismo multilateral a país, o entre Estados, las cuales son más comunes que se den a conocer, pero con el régimen municipal se percibe una menor difusión.

En el caso de las ayudas entre organismos locales, como la que aborda esta investigación, no son diferentes y son reflejo de la necesidad de que los municipios se articulen para mejorar las condiciones de quienes viven en los territorios donde se entregan esos beneficios.

Uno de los beneficios sociales que busca este trabajo es conocer, gracias a un mejor abordaje, la cooperación financiera usada en el régimen municipal, entendiéndose como una de las aristas mediante las cuales pueden ingresar a las arcas institucionales, para desarrollar objetivos acordes con las necesidades de los habitantes de un cantón.

Este instrumento representa una vía estratégica para el abordaje de los desafíos de movilidad existentes en la ciudad de San José, cuya mayor inversión permitirá un mayor desarrollo urbano, mitigar la congestión vehicular, mejorar la calidad de vida de los habitantes y los transeúntes, cuando se movilizan por la ciudad.

Cada uno de los países tiene problemas de presas en carretera y retos estructurales en su infraestructura, por lo que implementar la cooperación financiera podría generar una adquisición

de recursos y experiencia que pueden ser compartidos dentro del entorno internacional, con el fin de fortalecer los sistemas globales de transporte.

González Parada (1998) define la cooperación financiera descentralizada como el nuevo enfoque de este instrumento, que “busca establecer vínculos directos con los órganos de representación local y estimular sus propias capacidades de proyectar y llevar a cabo iniciativas de desarrollo, con la participación directa de los grupos de población interesados” (Del Huerto, 2004, p. 78).

Partiendo de la definición anterior, una participación ciudadana activa por parte de los usuarios del sector transporte y las asociaciones comunales resulta fundamental para la toma de decisiones acerca del rumbo que quieran tomar los habitantes de un territorio, con el fin de buscar los mecanismos financieros necesarios para ejecutar los proyectos (Lupano y Sánchez, 2009, p. 20).

La investigación pretende hacer entender los mecanismos de cooperación acordes con el contexto del ayuntamiento municipal y el apoyo de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, para lograr acuerdos que permitan una maximización en el impacto de la movilidad urbana josefina.

La justificación de estos proyectos depende del respaldo y la participación comunitaria, a través del conocimiento de sus perspectivas para el cantón, la problemática que enfrentan en la actualidad para que, una vez contados con los recursos económicos, se construyan las posibles soluciones para generar un impacto positivo en el eje de la movilidad.

Por ejemplo, si las autoridades municipales josefinas deciden, junto con la empresa privada, edificar una explanada cerca de las estaciones de bus, eso permitiría impulsar el comercio ubicado alrededor y que las personas tengan diferentes opciones de consumo, mientras espera el abordaje de su transporte público.

Dentro de los principales obstáculos que enfrentan las autoridades locales del ayuntamiento josefino para ejecutar acciones u obras orientadas a la movilidad, se encuentran las limitaciones de capacidad de infraestructura que los ciudadanos perciben cuando ingresan a la capital, motivo de importantes congestionamientos vehiculares y de personas alrededor de los bulevares, por ejemplo, de la avenida central.

Esos inconvenientes podrían convertirse en una oportunidad de mejora para desarrollar infraestructura, siempre y cuando los proyectos se piensen para concretarse desde el punto de vista técnico, y no político.

La movilidad sostenible figura como uno de los principales desafíos actuales, con miras hacia el futuro, porque llegará un momento en que la infraestructura colapse y sea cada vez más complicado movilizarse en vehículo (Ortiz, 2023, p. 6). Por esa razón, estas bases deben intervenir para dar paso a mayores espacios peatonales y la búsqueda de alternativas más amigables con el medio ambiente, como las bicicletas.

Esta investigación, desde el punto de vista metodológico, resulta importante porque pretende plantear una nueva herramienta que permita a las autoridades tomadoras de decisiones utilizar la cooperación financiera como una eventual alternativa para mitigar los problemas que hoy aquejan a la ciudad capital.

#### **1.4. Antecedentes**

Desde principios del siglo XXI, numerosos estudios académicos y científicos exploraron la posibilidad de implementar la cooperación financiera descentralizada, para abordar los desafíos de la movilidad urbana y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Estos documentos se convirtieron en base para analizar cómo se aplican estos instrumentos económicos, una vez identificadas las necesidades específicas de cada contexto urbano.

La construcción de estos diagnósticos contribuye a un mayor conocimiento, porque resaltan como precedentes para conocer cada uno de los desafíos locales e internacionales usados a través de la cooperación, como un elemento técnico que recopile entre los insumos cada uno de los alcances adaptados de los proyectos anteriormente realizados.

Estos estudios académicos resultan determinantes para entender las necesidades y desafíos locales e internacionales, como referentes de mucha validez. El uso de estos insumos procura identificar las mejores prácticas, así como observar las lecciones aprendidas de proyectos anteriores. Los resultados científicos amplían el conocimiento para enriquecer la cooperación financiera como disciplina de las relaciones internacionales.

Los antecedentes funcionan como un elemento de la investigación que traza los objetivos propuestos, la metodología estructurada y las conclusiones que se alcanzaron, para plantear enfoques novedosos, para visibilizar el papel de la cooperación internacional en los gobiernos locales, tanto en el ámbito nacional como en el global.

El presente trabajo enumera tres antecedentes del ámbito nacional y otros tres, del internacional. Cada una de esas evaluaciones se referencia para que la investigación sea creíble y acorde con los desafíos en materia de movilidad urbana y la puesta en marcha de la cooperación financiera.

Entre las experiencias recopiladas dentro del régimen municipal costarricense se encuentran las evaluaciones en los cantones de Curridabat, La Unión y Tibás, los cuales pertenecen a la Gran Área Metropolitana (GAM), y cuyas necesidades de movilidad enfrentan retos similares a los que se viven en la ciudad de San José.

En el caso de los análisis contemplados en la radiografía internacional, se encuentran los análisis de las ciudades de Madrid, en España; Santa Marta, en Colombia, y São Paulo, en Brasil. Los estudios de caso planteados como precedentes globales van de la mano con la cooperación internacional, porque precisamente fueron financiados con fondos económicos provenientes de agencias especializadas para dicho fin.

#### **1.4.1. Antecedentes internacionales**

La primera investigación internacional que se utilizó como referente para la situación financiera de la movilidad urbana en São Paulo es la del autor brasileño Frederico Roman Ramos, y publicada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), en diciembre de 2022.

Para desarrollar este estudio fue importante la unificación del organismo multilateral en conjunto con la Agencia Alemana de Cooperación Internacional (GIZ, por sus siglas en alemán), para llevar a cabo su construcción luego de contar con una radiografía acerca de las necesidades imperantes en este campo.

De acuerdo con Roman (2022), el sistema de autobuses representa el que más transporta pasajeros a diario en el municipio de São Paulo, con 9 millones de personas diarias, antes de la pandemia de COVID-19, los cuales se interconectan con 14 000 vehículos registrados, más de 1300 líneas, 200 000 viajes diarios, 31 terminales de transferencia, 2,7 millones de kilómetros recorridos al día y 400 millones de litros de diésel al año (p. 9).

Las cifras revelan una alta dependencia del sistema en la ciudad brasileña, por lo cual urge encontrar soluciones con énfasis en la sostenibilidad. Mientras tanto, la cantidad de diésel

consumido anualmente por la flota evidencia un impacto ambiental del sistema, lo cual demanda una transición hacia tecnologías más limpias.

El informe concluyó que la promoción de políticas inclusivas de movilidad en la ciudad paulista representa un desafío estructural para financiar los sistemas de transporte para su respectiva integración, tanto para la municipalidad como las alianzas público-privadas.

Roman (2022) menciona que:

Los montos anuales empleados en transporte por el gobierno municipal y del estado alcanzan cifras de miles de millones de reales, presupuestos más grandes de los que operan ciudades grandes y hasta algunos estados del país. La pandemia de COVID-19 impactó fuertemente la demanda de pasajeros en todos los sistemas. Esta caída agrava la tendencia histórica de reducción del volumen de pasajeros y genera presiones para aumento de las tarifas del transporte público. (p. 65)

Si bien Roman (2022) plantea la necesidad de incrementar las inversiones en transporte público para revitalizar el sistema, las medidas por sí solas resultan insuficientes para evitar los deterioros acelerados, con el fin de enfrentar el transporte público en São Paulo, siendo que la problemática requiere la incorporación de un enfoque más integral y a largo plazo.

El segundo antecedente recopilado para la construcción de este proyecto se titula *Alternativas de movilidad urbana sostenible en la ciudad de Santa Marta, Colombia* de los investigadores David Antonio José Vásquez Santiago y Jorge Luis Garizao Cantillo, para la Universidad Libre de Colombia, publicado en 2023.

Los autores elaboraron una radiografía sobre la situación de movilidad en la ciudad samaria, con el fin de identificar los desafíos y las oportunidades para construir iniciativas vinculadas con el desarrollo sostenible, así como realizar una revisión del Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Movilidad Urbana de Santa Marta (Vásquez y Garizao, 2023, p. 1) como herramientas de planificación.

A lo largo de la investigación, se mencionan datos del Registro Único Nacional de Tránsito de Colombia, con corte a diciembre de 2021, en el cual se determinó que el parque automotor se compone del 70 % de motocicletas, un 20 % de automóviles y el resto son autobuses, camiones y otros vehículos (Vásquez y Garizao, 2023, p. 7).

Un factor que contemplaron los investigadores fue la contaminación del aire como factor crítico a la hora de utilizar un medio de transporte, lo cual genera la idea en las autoridades del

gobierno local para unir esfuerzos e invertir en fomentar el transporte público y la movilidad sostenible.

A lo largo de la investigación, los autores mencionan el Banco Mundial como un organismo internacional clave para fortalecer la movilidad y el transporte, en línea con los objetivos de desarrollo sostenible. Desde el 2017 se cuenta con la plataforma Sustainable Mobility for All (Sum4All), la cual usa la cooperación financiera internacional como herramienta para propiciar los objetivos en beneficio de una ciudad (Vásquez y Garizao, 2023, p. 9).

Tras un exhaustivo análisis acerca del entorno urbano en la ciudad de Santa Marta, en Colombia, los investigadores recomendaron a las autoridades del municipio la priorización del transporte público, la inversión de la infraestructura ciclística y peatonal, y el establecimiento de las medidas en el control vehicular para optimizar la movilidad como objeto de bienestar ciudadano.

Esa experiencia de implementar ciclovías y más pasos peatonales se puede valorar en la ciudad de San José. No obstante, se debe identificar si la infraestructura existente en la capital, especialmente en las vías cantonales administradas por la Municipalidad de San José, tiene esa factibilidad de adoptar ese tipo de modelo y verificar si dichos proyectos se pueden ejecutar mediante la utilización de fondos financieros por cooperación.

El tercer y último antecedente internacional se encuentra en la península ibérica, con el informe titulado *El papel de la iniciativa "EIT Urban Mobility" en la transformación de la movilidad urbana en España: el caso de Madrid*, por la investigadora Mónica Sánchez de León de Lucas, para la Universidad Pontificia Comillas, publicado en abril de 2024.

Sánchez (2024) resume que su análisis enfatiza el rol de la Institución Europea de Innovación y Tecnología (EIT), como una organización que impulse planteamientos innovadores vinculados con el desarrollo urbano, cuyo entorno debe ser factible para promover la innovación, el emprendimiento y la colaboración, con miras a encontrar propuestas sostenibles en diferentes ciudades de la Unión Europea (p. 7).

La investigadora recalca que el EIT Urban Mobility se posicionó en el desarrollo de iniciativas para optimizar el transporte público, a partir del uso de las herramientas tecnológicas y posicionar a la capital española como referencia de ciudad inteligente y, con ello, mitigar el congestionamiento vehicular (Sánchez, 2024, p. 7).

Sánchez (2024) señala como conclusión:

Destaca la importancia de los actores en el sistema internacional, siendo los organismos internacionales figuras relevantes. Los organismos internacionales forman parte esencial de las interacciones y movimientos del sistema internacional, adquiriendo cada vez más relevancia sobre los Estados e influyendo en sus agendas y políticas. (p. 64)

La investigadora concluye, además, que las medidas adoptadas para proteger a los ciclistas e incrementar los carriles de bicicletas lograron disminuir la tasa de accidentalidad de este grupo poblacional, lo cual incide en posicionar la seguridad y promover este tipo de movilidad (Sánchez, 2024, p. 66).

La autora cita a la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), el cual enumera que, en el contexto de las ciudades, la movilidad desempeña un rol clave para fomentar en la prosperidad y la cohesión social en entornos marcados por una alta concentración de personas, así como una intensidad en la actividad económica, lo cual requiere analizar los espacios urbanos con miras al futuro (Sánchez, 2024, p. 25).

El caso de España es muy interesante, porque muchas de las autoridades de gobiernos locales de Costa Rica tienen frecuentes contactos con líderes locales de esa nación europea (Castro, 2021, párr. 9), con el fin de buscar prácticas sostenibles para sus municipios, como parte de lo avanzado que vive la colectividad en sus ciudades y para enriquecer esas experiencias.

Esos avances internacionales sirven como antecedentes para estudiar el caso costarricense. Las investigaciones de movilidad urbana brindan herramientas para sugerir contribuciones con el desarrollo y el progreso ciudadano.

#### **1.4.2. Antecedentes nacionales**

La primera investigación nacional como antecedente para elaborar el presente trabajo se titula *Estrategia de cooperación internacional para el desarrollo local enfocada en la implementación de innovación local en la Municipalidad de Curridabat: programa “La experiencia de confianza en el lugar habitado”, periodo 2017-2018*, de la Escuela de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional (UNA).

La investigación menciona la necesidad de adoptar los espacios de convivencia pacífica y movilidad para acceder al cantón de Curridabat de forma segura y tranquila, en beneficio de los

peatones, a través de programas específicos, como ferias artísticas, educativas o de deportes en tiempos libres (Ávila y Villegas, 2019, p. 64).

Ávila y Villegas (2019) dicen que:

El plan de acción de la intervención del espacio público consiste en realizar actividades tales como diagnóstico de movilidad, paradas de autobuses y pasos peatonales, estrategia de fomento de la cultura ciudadana de paz en espacios públicos, cámaras y monitoreo de pacificación vial, intervenciones de derecho de vía, sensibilización para accesibilidad y pacificación vial, así como encuentros juveniles, estudio de uso de parques, talleres comunales, identificación de espacios de convivencia y consulta de oportunidades recreativas de salud mental. Todo esto bajo la dimensión de convivencia, infraestructura y hábitat, que evita la segregación y promueve la interacción de forma armoniosa a través de entornos de encuentros seguros. (p. 64)

El estudio usado como antecedente destaca como un pilar fundamental para esta investigación, porque establece los cimientos para sugerir soluciones concretas en la ciudad capital. También, se evidencia el impulso de identificar experiencias de otros cantones, para potenciar la movilidad urbana y ver de qué forma se pueden mejorar los sistemas de transporte público, como los servicios de autobuses y trenes que pasan por la ciudad capital.

En la investigación sobre Curridabat, los autores citan el portafolio de cooperantes para la estrategia de movilidad y la pacificación vial en la ciudad, entre ellos la Embajada del Reino Unido, la Municipalidad de Belo Horizonte (Brasil), la Municipalidad de Buenos Aires (Argentina), la Municipalidad de Montevideo (Uruguay), la Embajada de Australia y la sede diplomática de Nueva Zelanda (Ávila y Villegas, 2019, p. 87).

Las soluciones requieren de financiamiento y cooperación financiera internacional se hace presente para respaldar iniciativas de este tipo, que impacten positivamente a una comunidad. La colaboración entre diferentes actores sociales y políticos resulta clave para adoptar alternativas sostenibles, cuyo enfoque integral represente un modelo por seguir para promover espacios urbanos en la ciudad capital.

El segundo proyecto considerado se titula *Propuesta de mejora en la movilidad urbana sostenible en el cantón de La Unión*, presentado en mayo de 2022 por parte de la estudiante Adriana Quesada Valverde, de la Escuela de Química en la carrera de Ingeniería Ambiental del Instituto Tecnológico de Costa Rica (ITCR).

En su investigación, Quesada (2022) señala que la movilización requiere de una planificación administrativa, para definir la hoja de ruta que adopte la Municipalidad de La Unión y ejecutar los proyectos, siempre y cuando se cuente con el manejo óptimo en el tiempo del personal, y con los fondos municipales o de cooperación financiera internacional para desarrollar esas iniciativas (Quesada, 2022, p. 27).

El estudio cita un dato que genera preocupación en la Gran Área Metropolitana y se vincula con las emisiones de gases de efecto invernadero. El inventario cantonal de la Municipalidad de La Unión reveló, en cifras de 2017, que el 53,79 % de las emisiones totales del cantón son emitidas por el sector transporte (Quesada, 2022, p. 19).

Los gases contaminantes representan un problema para la movilidad urbana, porque el material expulsado de los servicios del transporte público repercute en la calidad del aire que respiran las personas cuyas necesidades los obligan a desplazarse de un punto a otro de la ciudad, por lo cual este escenario requiere de acción inmediata para corregir la problemática existente.

El dato de los gases de efecto invernadero motivó la Encuesta de Movilidad y Transporte en 2021, la cual se construyó dentro del marco del proyecto, en un esfuerzo conjunto con el ayuntamiento involucrado, para conocer cuál es la realidad en torno a la movilidad y crear una propuesta de eventuales soluciones sostenibles en el tiempo (Quesada, 2022, p. 61).

Los hallazgos contemplaron la participación ciudadana para evidenciar sus pensamientos sobre las prioridades de la movilidad en beneficio de la colectividad, siendo que las mejoras en infraestructura, el desarrollo de actividades habilitantes, como crear capacidades, paisajes y servicios de alquiler de bicicletas, destacan entre los principales clamores ciudadanos (Quesada, 2022, p. 61).

La autora emitió una serie de recomendaciones para contribuir con el desarrollo de la ciudad, como elaborar un *plan cantonal de movilidad* acorde con las capacidades y proyectos municipales en el área en estudio que perdure en el tiempo, además que se estructure su monitoreo y se establezcan los respectivos financiamientos para su ejecución (Quesada, 2022, p. 63).

Conocer los deseos de los habitantes de promover las mejoras de manera activa contribuye a que la población se sienta tomada en cuenta y lleve a la Municipalidad de La Unión a formular sus presupuestos con recursos propios, o el uso de fondos internacionales, para planificar esas iniciativas que signifiquen un mayor bienestar comunal, con base en la movilidad.

El último de los proyectos referenciados como antecedentes en el presente trabajo corresponde al informe *Formulación de una estrategia de cooperación internacional descentralizada en la Municipalidad de Tibás, en el periodo 2022-2024*, de las estudiantes María Fernanda Brenes Valverde y Nicole Loaiza León, de la Licenciatura en Cooperación Internacional de la Universidad Nacional.

Brenes y Loaiza (2023) sostienen que el municipio tibaseño impulsó un plan de desarrollo a partir de cinco dimensiones en movilidad. Algunos de esos ejes destacan el ambiente y el ordenamiento territorial, la economía y competitividad; la infraestructura, equipamiento y movilidad urbana; el desarrollo y bienestar social, y la democracia y gobierno local (p. 18).

En el caso de Tibás, sitio donde pasa un importante flujo vehicular, se hace necesario entablar acciones que incentiven una óptima infraestructura y adoptar esquemas vinculados del transporte público como, por ejemplo, el uso de la interlínea que conecta cantones como Moravia y Guadalupe.

El diagnóstico que realizaron las investigadoras sobre Tibás es que únicamente se financió un proyecto mediante cooperación financiera internacional: Ciudades que Cuidan, cuyos recursos provienen de la Unión Europea, tras una alianza entre el ayuntamiento de Coslada, España, y el gobierno local tibaseño (Brenes y Loaiza, 2023, p. 30).

Ese único proyecto de cooperación internacional, según Brenes y Loaiza (2023), llama a la reflexión al municipio de Tibás, para explorar la posibilidad de hacerse más presentes ante los organismos internacionales, las empresas privadas y unirse con otros gobiernos locales para recibir un mayor apoyo técnico y financiero, para garantizar condiciones de vida acordes con la sostenibilidad (p. 69).

Brenes y Loaiza (2023) citan que:

La cooperación internacional es una vía para abordar las problemáticas y la cooperación descentralizada permite a la municipalidad generar alianzas con distintos actores, así como recurrir y articular los procesos de CI con otros actores nacionales que formen parte del Subsistema de Planificación Nacional, como el IFAM, la UNGL o la Dirección de Cooperación Internacional, en la búsqueda de guía y recursos (p. 69).

Este criterio sostiene que la participación activa de las comunidades resulta vital para asegurar que los recursos disponibles en las arcas municipales deban ser destinados

exclusivamente a las áreas que más lo requieran, para el diseño e implementación en mejoras como la infraestructura, integración del transporte público y movilidad.

En caso de que esos fondos económicos municipales no se encuentren disponibles, se insta a las autoridades del gobierno local de Tibás para complementar esfuerzos y buscar mecanismos de cooperación internacional para adquirir mayores insumos financieros y abordar aquellos retos claves de atención ciudadana.

Los seis casos que se utilizan como referencia en la presente investigación comparten el criterio de que se deben unir los actores municipales, organismos internacionales y la empresa privada para determinar sinergias y acciones concretas, a partir del uso de los recursos de la cooperación financiera, para fortalecer una mejor articulación cuyo único interés sea propiciar un entorno amigable con el desarrollo sostenible y una vida en armonía.

## **1.5. Proyecciones**

Este apartado tiene como finalidad identificar las proyecciones estimadas sobre lo que se quiere alcanzar dentro de la presente investigación, acerca del análisis y explicación en el uso de la cooperación financiera como instrumento para consolidar proyectos de movilidad en la ciudad de San José.

El objetivo principal de la investigación es analizar las iniciativas de los actores públicos y privados, para desarrollar proyectos de movilidad mediante la cooperación financiera de la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL) para la ciudad de San José, entre 2018 y 2023.

Para llegar a cumplir con esa meta, se proyecta la inclusión de un listado al organismo que agrupa a los gobiernos locales y al ayuntamiento josefino, sobre los recursos económicos destinados a lo largo del quinquenio definido para estudiar el caso, para desarrollar iniciativas de movilidad.

Ese insumo representa un aporte vital para la investigación, porque se contará con el detalle de aquellas entidades públicas y empresas privadas que les brindaron soporte a los proyectos ejecutados por el municipio capitalino, una vez recibidos los montos financieros por parte de la UNGL, así como identificar qué tan efectivas fueron para mitigar un problema estructural que acumula años en la ciudad de San José.

Dentro de los objetivos específicos planteados para el presente análisis, se encuentra el de identificar cuáles son las principales áreas de intervención de la cooperación financiera, en beneficio de la movilidad.

En el caso en concreto, se proyecta conocer las acciones realizadas por la Municipalidad de San José para contribuir con la movilidad de las personas a través de intervenciones en bulevares, planificar estrategias para atender sitios concurridos, como las paradas de servicio de transporte público, tanto de autobuses como trenes, y la preparación para ejecutar nuevas ciclovías en vías cantonales, o que se establezcan convenios para usar las nacionales, para agilizar el desplazamiento de ciudadanos.

Otro de los objetivos específicos trazados en la hoja de ruta de esta iniciativa académica es el de explorar el origen de las fuentes de financiamiento de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, para otorgar asistencia económica al ayuntamiento josefino.

Esta información sobre el detalle de los proyectos a lo largo del periodo en estudio debe convertirse en documentación de acceso de los costarricenses, como parte del ejercicio de transparencia y rendición de cuentas, en especial porque los recursos provenientes de la cooperación financiera son fondos públicos, una vez que ingresan a las arcas del Estado.

A su vez, una meta puesta en este planteamiento de investigación es explicar las técnicas de fiscalización de auditorías, estudios de evaluación financiera y otros controles internos para garantizar transparencia en la eficiencia y eficacia de los recursos económicos.

Otra de las herramientas para lograr esas proyecciones contempla la utilización de informes auditores de la Contraloría General de la República (CGR), la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL) y la Municipalidad de San José (MSJ), como entes fiscalizadores de los recursos económicos otorgados durante el periodo entre 2018 y 2023.

Para alcanzar los resultados esperados, es necesario conocer las nebulosas de fondo con la infraestructura vehicular de la Gran Área Metropolitana, que predomina desde la década de 1980, y con ello enfocarse en los detalles relacionados con los escenarios generados por esa problemática acerca de lo que está sucediendo en San José.

La infraestructura, el transporte público y la planificación urbana pretenden impulsar un mayor conocimiento sobre los traslados en la ciudad capital, que puedan contribuir a que los actores tomadores de decisiones utilicen los resultados de esta investigación.

Usualmente, los orígenes de los montos económicos otorgados por parte de la unión municipal provienen de organismos multilaterales, como el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Unión Europea (UE), la Agencia Alemana de Cooperación Internacional (GIZ) o la Unión Europea (UE), entidades que participan activamente en la entrega de recursos para proyectos en Costa Rica.

Aunque el estudio inicial contempló analizar el origen de los recursos de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, incluyendo los provenientes de organismos multilaterales y embajadas, el proyecto se centrará exclusivamente en los fondos transferidos directamente entre la UNGL y la Municipalidad de San José, lo cual facilita evaluar la eficiencia y eficacia del impacto de esa relación bilateral.

Para facilitar el análisis y evitar una complejidad excesiva, este proyecto se concentra en la relación financiera directa entre la UNGL y el ayuntamiento josefino, considerando los fondos provenientes de organismos multilaterales y embajadas como un flujo único. Esta delimitación permite un enfoque más claro en el papel de la UNGL como canalizador de recursos internacionales hacia el municipio de la ciudad capital en el quinquenio de estudio.

Debido al enfoque específico de la presente investigación en los aspectos financieros de los acuerdos entre la UNGL y la Municipalidad de San José, se optó por dejar de lado la dimensión de la cooperación financiera, al entender que esta constituye un área de investigación por sí misma.

El análisis se limita a los acuerdos financieros destinados a proyectos de infraestructura vial y transporte público en el territorio metropolitano josefino, únicamente entre 2018 y 2023, con el fin de verificar el progreso en el manejo de los fondos otorgados por el organismo municipal al ayuntamiento josefino a lo largo de ese quinquenio.

El estudio se centrará exclusivamente en la evaluación de la gestión financiera de los recursos provenientes de la UNGL, destinados a proyectos de desarrollo en la capital costarricense, a través de la eficacia y eficiencia con la que estos fondos se utilizaron, dejando de lado una evaluación de los impactos sociales de dichos proyectos.

## CAPÍTULO 2

### MARCO TEÓRICO

Cuando se planifica un trabajo de investigación, uno de los capítulos que cuenta con una mayor profundidad es el marco teórico, porque a través de él se emplean los entendimientos acerca de los orígenes, las características y las circunstancias por las cuales ocurre una determinada situación.

El marco teórico corresponde al desarrollo de las ideas surgidas a partir del estudio de las teorías y la hipótesis sobre las cuales, en apariencia, el problema adquiere un sentido. Es decir, asume un planteamiento como cierto, el cual sirve como referencia al procedimiento investigativo, para aplicar los conocimientos por medio de la metodología trazada y, con ello, se busque una solución al escenario planteado (Daros, 2022, pp. 75-76).

Rivera García (1998) añade otra de las definiciones del marco teórico. Ella lo señala como la “descripción de los elementos teóricos planteados por uno y/o por diferentes autores y que permiten al investigador fundamentar su proceso de investigación” (p. 5).

Durante la construcción del marco teórico, Hernández Sampieri (2017) establece que:

La revisión de la literatura implica detectar, consultar y obtener la bibliografía (referencias) y otros materiales que sean útiles para los propósitos del estudio, de donde se tiene que extraer y recopilar la información relevante y necesaria para enmarcar nuestro problema de investigación. (p. 61)

Los autores recomiendan que, para la construcción de la fundamentación teórica, se efectúe una revisión selectiva de los acontecimientos, los conceptos y las referencias, debido a que cada año se publican miles de artículos en revistas académicas, libros y otros materiales acerca de las distintas áreas de conocimiento.

El cimiento de las bases de una investigación parte de la implementación de modelos mentales, es decir, aquellos que permiten a las personas que entiendan mejor los fenómenos, efectúen inferencias y predicciones para definir las acciones a tomar y controlen la ejecución sobre el tema planteado (Bravo y otros, 2005, p. 1).

A través del marco teórico se expone la guía del investigador sobre el recorrido que sigue un determinado análisis, debido a que se encamina hacia la dirección que se desea en el trabajo. A

lo largo de este escrito se aprecian tres tipos de marco teórico que se detallan a continuación: el histórico, el conceptual y el referencial.

## **2.1. Marco histórico**

El marco histórico corresponde al contexto temporal en el cual se vinculan los eventos, fenómenos u orígenes por los cuales prevalecen los objetivos de estudio. Este tipo de marco teórico no solo contempla acontecimientos ocurridos en el pasado, sino que promueve una comprensión de las circunstancias de dichos procesos (Cruz, 2024, p. 29).

De acuerdo con Montano (2021), el marco histórico de la investigación contempla un análisis retrospectivo del caso por profundizar y, con base en ello, se trae en contexto a la actualidad, para identificar la evolución con el paso del tiempo, desde la convivencia social hasta una organización política (párr. 1).

Por su parte, Méndez (2013) considera que, por medio de la referencia histórica, se comprenden los hechos que prevalecen en el ambiente y se presenta un objeto de estudio, al considerar las condiciones históricas del análisis de caso y los factores externos que se enlazan con la investigación (párrs. 2-3).

En la presente investigación, el marco histórico contempla cuatro aspectos importantes: el origen de la ciudad de San José, la conformación de la Municipalidad de San José, la creación de la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL) y la cooperación internacional entre municipalidades.

Estos elementos son imprescindibles en el desarrollo de la investigación, porque permiten una mejor comprensión histórica. A través del marco histórico se fomenta el pensamiento crítico, porque se promueve la interpretación con base en el análisis efectuado, cuyo fin es fortalecer la profundidad en el entorno, que se conozca la funcionalidad del aparato estatal y se prevengan errores cometidos en su momento.

El marco histórico conecta el pasado con el presente, porque permite promover el conocimiento de los orígenes de una institución, cuyo aporte permite adoptar prácticas sostenibles promotoras del desarrollo económico y social, acerca de la cooperación financiera adoptada por un órgano descentralizado hacia el ayuntamiento capitalino.

**Tabla 1**  
**Marco histórico**

<b>Concepto</b>	<b>Definición</b>
<b>2.1.1. Ciudad de San José</b>	<p>La ciudad de San José figura como una de las más trascendentales en Costa Rica, tanto por su historia como su tradición y su posición estratégica. Esto la convierte en una de las ciudades más importantes de Centroamérica, desde hace más de 200 años.</p> <p>La historia josefina se escribe desde el 21 de mayo de 1737, cuando se adopta la conformación de San José como pueblo. Cuenta la historia que el presbítero José Hermenegildo Alvarado fue designado como coadjutor de la ayuda de la Parroquia de San José de la Boca del Monte, en el Valle de Aserrí (Quesada, 2013, párr. 12).</p> <p>Las páginas históricas de San José evidencian que la construcción de esta ermita se efectuó a partir de instrucciones ordenadas por el Cabildo de León, en Nicaragua. Durante la época, ese cabildo tuvo bajo su dominio administrativo a la provincia de Costa Rica (Palmer, 1996, p. 182). Edgell (2023) menciona que el primer caserío dio origen a la villa de San José, que tuvo su ubicación en el distrito de Mata Redonda, específicamente donde está actualmente el parque metropolitano La Sabana (párr. 4). La primera ermita consagrada se localizó donde hoy se encuentra la tienda Scaglietti, entre las avenidas Fernández Güell, en el bulevar de la avenida central, avenida 1 y calle 2 (párr. 5).</p> <p>Durante la segunda parte del siglo XVIII, San José comenzó a experimentar su apogeo económico, a través del impulso de las plantaciones de tabaco y de café, para generar producción y prosperidad a sus habitantes. Esos dos elementos resultaron determinantes para alcanzar la transformación urbana del centro (González y otros, 1987, p. 5).</p> <p>El papel de Florencio del Castillo, primer diputado costarricense ante las Cortes de Cádiz, también resultó trascendental, debido a que la colonia española logró conseguir que a San José se le otorgase el título de ciudad, a partir del año 1813 (O’Neal, 2013, párr. 1).</p> <p>Desde que se entregó ese título, los josefinos posicionaron su experiencia en la producción de tabaco, con el propósito de dinamizar la actividad económica de la época,</p>

lo cual permitió propiciar e impulsar un mayor desarrollo de la ciudad (Acuña, 1978, p. 348).

El gobierno local atribuye la primera exportación de café costarricense desde la ciudad josefina en 1820, con destino a Inglaterra (Edgell, 2023, párr. 9), aunque también existen otros señalamientos históricos que apuntan a Panamá como ese primer destino (Revista Summa, 2020, párr. 1).

Tras ser derrotada en la Batalla de Ochomogo, la ciudad de Cartago pierde la capitalidad, la cual pasa a manos de los josefinos. El Segundo Estatuto Político de la Provincia de Costa Rica ratificó, el 16 de mayo de 1823, que “el Gobierno Superior de la Provincia y autoridades política, militar y de Hacienda residirán en esta Ciudad de San José, como capital de ella” (Arroyo, 2023, párr. 11).

Siendo jefe de Estado José Rafael Gallegos Alvarado, se emitió el 15 de marzo de 1834 la Ley de la Ambulancia, la cual estableció que Alajuela, Heredia, Cartago y San José debían turnarse la capital como centro político del Estado. No obstante, el 27 de mayo de 1839 se derogó esa ley y el jefe de Estado de la época, Braulio Carrillo, decretó que “San José será para siempre la capital del Estado” (Edgell, 2023, párrs. 11-12).

Arroyo (2023) sostiene que: Resultan atinentes la ubicación geográfica; los aspectos urbanos y la conformación de la ciudad; los cambios históricos sustanciales, desde las postrimerías de la Colonia y la coyuntura que desembocó en el traslado de los poderes políticos y administrativos; así como el cultivo, la cosecha y el comercio del tabaco y del café como propiciadores de la acumulación de riqueza; la afectación local de los acuerdos de las Cortes de Cádiz y los procesos referidos a la Independencia, junto con las preocupaciones generales por el progreso, la sanidad y el bienestar de la población; el papel primado en lo atinente a la educación formal de los ciudadanos y la visión del crecimiento cultural; el surgimiento de la prensa escrita y los quehaceres en pro de la libertad de expresión; considerando el liderazgo josefino como generador decisivo en la conformación del Estado y posteriormente en la República y en la nacionalidad. (párr. 21)

En otro hito histórico para la ciudad josefina, el 9 de agosto de 1884 se inauguró,

	<p>por primera vez, el alumbrado público con 25 bombillas eléctricas. Ese evento marcó un precedente en la historia universal, porque San José se convirtió en la tercera ciudad en contar con alumbrado público, después de París, Francia, y Nueva York, Estados Unidos (Vega, 2023, párr. 1).</p> <p>En la actualidad, este cantón es el número 1 de la provincia que lleva su mismo nombre; cuenta con una superficie de 45 kilómetros y un ancho promedio de tres kilómetros; con una posición geográfica que va desde el paralelo 9° 56' norte del Ecuador, y del meridiano 84° 06' oeste de Greenwich (Barrantes, 1964, p. 2).</p> <p>La composición geográfica de la ciudad capital agrupa a 11 distritos, los cuales corresponden a Carmen, Merced, Hospital, Catedral, Zapote, San Francisco de Dos Ríos, Uruca, Mata Redonda, Pavas, Hatillo y San Sebastián (Barrantes, 1964, p. 4).</p> <p>En cuanto a los límites, al este colinda con Curridabat y Montes de Oca, mientras que, al oeste, con Escazú. El norte de la capital tiene como vecinos los cantones de Tibás, Heredia y Santo Domingo; al sur, con Alajuelita y Desamparados; al noreste, con Goicoechea, y al noroeste, con Belén (Municipalidad de San José, 2016, p. 13).</p> <p>El Índice de Ciudades Globales 2024, publicado por la Oxford Economics, coloca a la capital costarricense en el sétimo lugar de las mejores ciudades de América Latina. El estudio mide las condiciones de calidad de vida, medio ambiente, capital humano, gobernanza y economía (Camarillo, 2024, párr. 1).</p> <p>La ciudad tiene importantes sitios turísticos, como el Teatro Nacional, el Museo de Oro Precolombino, el Museo Nacional, el Mercado Central, el Museo de Jade, el parque metropolitano La Sabana, el Museo de Arte Costarricense, el Mercado Municipal de Artesanías, el Museo de los Niños y la Catedral Metropolitana, entre otros (Tripadvisor, 2024).</p>
<p><b>2.1.2.</b> <b>Municipalidad de San José</b></p>	<p>La Municipalidad de San José destaca como la máxima representación de gobierno local, que administra de forma autónoma las principales necesidades, tanto de las personas que habitan la capital costarricense como también de quienes se movilizan a diario por el cantón.</p> <p>La historia del ayuntamiento josefino comenzó a escribirse a partir de 1812, año en que, producto del papel del presbítero Florencio del Castillo en las Cortes de Cádiz,</p>

se logró nombrar a San José por primera vez como municipalidad (Municipalidad de San José, s.f., párr. 2).

La Constitución de Cádiz se proclamó el 19 de marzo de 1812, día en que se celebra la festividad religiosa de San José Obrero (SICA, 2012, p. 8). Curiosamente, se trata del santo patrono de la ahora capital de Costa Rica, al cual se le recuerda por ser el padre adoptivo de Jesús (Gómez, 2024, párr. 1).

Ese acuerdo permaneció por únicamente dos años. El 4 de mayo de 1814, el rey Fernando VII de España derogó la Constitución de Cádiz, a través del Decreto de Valencia (Ministerio de Cultura de España, 2021, párr. 5), por lo que esa derogatoria incluía la anulación de la conformación de San José como ciudad y municipio de la provincia costarricense.

La Constitución suscrita en Cádiz se volvió a instaurar en 1820, lo que permitió el retorno de la corriente del constitucionalismo (SICA, 2012, p. 8). Esta acción permitió nuevamente que la ciudad josefina tuviera la posibilidad de contar con una municipalidad, cuya función era la de administrar los intereses de la población.

El escudo de la Municipalidad de San José fue creado por iniciativa del exregidor Ricardo Fernández Guardia, cuya iniciativa se aprobó durante la sesión octava por la corporación municipal, el 28 de diciembre de 1904 (Municipalidad de San José, s. f., párr. 4).

El emblema contiene una estrella de plata en campo azul, en memoria de las primeras armas de Costa Rica y alrededor contiene una orla roja, con el fin de que cuente con los colores nacionales. Por debajo existen dos ramas de café en fruta, entrelazadas en recuerdo de la primera exportación de ese producto y, en la parte superior, está el lema *ad meliora*, expresión en latín que significa *hacia cosas mejores*, en letras azules, en señal del progresismo (Municipalidad de San José, s. f., párr. 3).

Otro aspecto clave se relaciona con la bandera de San José, utilizada en eventos oficiales por parte del ayuntamiento josefino. El símbolo está conformado por tres franjas horizontales: la azul, que es la más grande, representa el cielo, e incluye 11 estrellas que corresponden a los 11 distritos josefinos; una franja verde, más pequeña, que significa esperanza y, finalmente, la blanca, que simboliza la transparencia

(Municipalidad de San José, s. f., párr. 3).

El edificio municipal se encuentra al costado oeste del Mercado de Mayoreo, sobre la avenida 10, tras la adjudicación, el 16 de enero de 1997, al consorcio Euromobilia-Rosenstock, por 124 millones de colones, para concluir las obras (*La Nación*, 1997, párr. 1).

Dicho inmueble se inauguró el 24 de octubre de 1997, tras ocho años de construcción, mide 7000 metros cuadrados, tiene cinco pisos, un sótano, zonas de parqueo, jardineras y un auditorio con capacidad para albergar a 175 personas. El proyecto costó en total cerca de 1200 millones de colones (*La Nación*, 1997, párr. 2).

Mientras tanto, el edificio donde se encuentra el Concejo Municipal de San José, órgano legislativo del gobierno local, se localiza en el límite entre el Paseo de los Estudiantes con Plaza González Víquez. En ese sitio se celebran las sesiones ordinarias y extraordinarias de los regidores, así como las comisiones que velan por el interés municipal (*La Nación*, 1997, párr. 3).

El Código Municipal (1998) establece como funciones del ayuntamiento:

- a) Dictar los reglamentos autónomos de organización y de servicio, así como cualquier otra disposición que autorice el ordenamiento jurídico.
- b) Acordar sus presupuestos y ejecutarlos.
- c) Administrar y prestar los servicios públicos municipales, así como velar por su vigilancia y control.
- d) Aprobar las tasas, los precios y las contribuciones municipales, así como proponer los proyectos de tarifas de impuestos municipales.
- e) Percibir y administrar, en su carácter de administración tributaria, los tributos y demás ingresos municipales.
- f) Concertar, con personas o entidades nacionales o extranjeras, pactos, convenios o contratos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
- g) Convocar al municipio a consultas populares, para los fines establecidos en esta ley y su reglamento.
- h) Promover un desarrollo local participativo e inclusivo, que contemple la diversidad de las necesidades y los intereses de la población.

	<p>i) Impulsar políticas públicas locales para la promoción de los derechos y la ciudadanía de las mujeres, en favor de la igualdad y la equidad de género.</p> <p>j) Crear los albergues necesarios para la atención de personas en situación de abandono y situación de calle (Código Municipal, 1998, Art. 4).</p> <p>Antes de 1998, al máximo líder del ayuntamiento se le conocía como ejecutivo municipal. Con la entrada en vigencia de la reforma al Código Municipal, el 30 de abril de ese año, se transformó el puesto a alcalde y, en lugar de ser electo por el Concejo, se optó por su elección a través del voto popular (Código Municipal, 1998, transitorio II).</p> <p>Actualmente, los alcaldes y los vicealcaldes son electos cada cuatro años, por elección popular, el primer domingo de febrero, en comicios celebrados dos años después del proceso electoral de presidente, vicepresidente y diputados (Constitución Política de Costa Rica, 1949, art. 169).</p> <p>Desde el 1.º de mayo de 2024, Diego Miranda Méndez asumió la alcaldía capitalina, tras ganar la elección, de la mano del partido cantonal Juntos (Granados, 2024, párr. 1). El Concejo Municipal de la ciudad capital está conformado por 11 regidores propietarios, uno de los cantones con mayor cantidad de concejales, debido a la cantidad de población josefina (Granados, 2024, párr. 1). Por mandato legal, cada 1.º de mayo del año cuyo número finalice en par, se renuevan las estructuras de la presidencia y vicepresidencia de la estructura local (Muñoz, 2024, párr. 1).</p>
<p><b>2.1.3. Unión Nacional de Gobiernos Locales</b></p>	<p>La Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL) es una institución pública que articula los ayuntamientos, con el fin de dar oportunidad a los municipios de desarrollar proyectos que resulten de trascendencia, para dar respuesta a las principales necesidades de las comunidades.</p> <p>Este organismo destaca por ser una organización de derecho público y de representación en el ámbito nacional, conformada tanto por municipios como por federaciones municipales, para mejorar la gestión comunal a través de la ejecución de actividades, así como de diferentes proyectos de las autoridades de los ayuntamientos (UNGL, 2023, párr. 3).</p> <p>La UNGL nació a partir de la necesidad de unir al régimen municipal y tener una organización superior, cuyo fin es velar por sus intereses y canalizar los diferentes</p>

esfuerzos, para mejorar y modernizar la función de los gobiernos locales (UNGL, s.f., párr. 1).

El registro histórico de una organización comunal bajo las características con las cuales opera hoy en día la UNGL fue la Asociación Municipal de Costa Rica, la cual se creó en medio del primer Congreso Nacional de Municipalidades, en 1940 (UNGL, s. f., párr. 2).

Con el desarrollo del Segundo Congreso Nacional de Municipalidades, en 1957, se sentaron las bases para promulgar el Código Municipal, en 1970. Además, se conformaron las primeras ligas municipales y provinciales (Rodríguez, 2024, párr. 1).

La UNGL se creó como una institución de derecho público, de representación nacional y con personería jurídica, otorgada a través de la ley 5119, del 20 de noviembre de 1972 *Ley de la Liga de Municipalidades de Cartago* (UNGL, s.f, párr. 6), donde se establece que la Unión opera “con plena capacidad para ejercer derechos y contraer obligaciones, de acuerdo con la legislación vigente; con patrimonio propio y libre administración de sus bienes” (Estatutos de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, 2000, art. 1).

Fue en el Cuarto Congreso Nacional de Municipalidades, en 1976, cuando se avalaron diferentes propuestas con el fin de conformar una institución que reuniera a los gobiernos locales de Costa Rica, para trabajar por el bien común de los ayuntamientos (UNGL, s. f., párr. 4).

La Asamblea Constitutiva del 28 de agosto de 1977 marcó el momento histórico más importante para la institución, porque representó su nacimiento y surgimiento. Ese día se aprobaron los estatutos que rigen la operatividad de esa organización, además de la conformación de su primer consejo directivo, hace ya casi 48 años (Morales, 2024, párr. 6).

Los Estatutos de la UNGL (2000) citan, como algunas funciones de la institución, las siguientes:

- a) Representar los intereses del régimen municipal y promover la efectiva realización de la autonomía política, financiera, jurídica y administrativa de los gobiernos locales, promoviendo los principios democráticos y

participativos en cada uno de ellos.

- b) Promover y apoyar la descentralización política, funcional y administrativa del Estado costarricense, en favor del fortalecimiento de los gobiernos locales.
- c) Promover el establecimiento de un Sistema Nacional de Capacitación Municipal para las municipalidades, concejos municipales de distrito, federaciones de municipalidades y funcionarios administrativos, en conjunto con las instituciones públicas, organismos internacionales y regionales, gubernamentales y no gubernamentales.
- d) Representar al régimen municipal ante el Poder Ejecutivo, sus ministerios e instituciones autónomas, el Poder Legislativo y sus comisiones, que mediante legislación ordinaria o decreto ejecutivo se establezca la participación municipal.
- e) Mantener y desarrollar un intercambio permanente de información, ideas y experiencias en el campo municipal con entidades homólogas, organismos internacionales, autoridades institucionales, funcionarios y expertos, por medio de reuniones, seminarios y congresos regionales o nacionales.
- f) Mantener una constante divulgación e información de las actividades y gestiones municipales a través de un boletín informativo bimestral para las municipalidades, concejos municipales de distrito, federaciones de municipalidades y medios de comunicación colectiva del país.
- g) Canalizar los esfuerzos e inquietudes de las municipalidades, concejos municipales de distrito y federaciones de municipalidades ante los poderes Legislativo y Ejecutivo, procurando un efectivo cumplimiento y atención a las demandas de los gobiernos municipales.
- h) Gestionar, elaborar y canalizar ante organismos internacionales y países amigos, mecanismos de cooperación externa con las municipalidades, concejos municipales de distrito y federaciones de municipalidades.
- i) Informar a las municipalidades, concejos municipales de distrito y

	<p>federaciones de municipalidades de las actividades, cursos y seminarios que se realizan anualmente en diversos países, procurando que el cuerpo político y administrativo de las municipalidades y federaciones de municipalidades participen de esas actividades (Estatutos de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, 2000, art. 2).</p> <p>La UNGL cuenta con un Departamento de Relaciones Internacionales y Cooperación Internacional, cuyo objetivo principal es “identificar las líneas y fuentes de cooperación internacional para fortalecer las capacidades del régimen municipal” (UNGL, s. f., párr. 1).</p> <p>Con respecto al objetivo estratégico, se encuentra “consolidar el rol estratégico de la Unión Nacional de Gobiernos Locales como representante político y legítimo del régimen municipal, ante los poderes Ejecutivo y Legislativo, otros entes públicos u organizaciones privadas, y entre los gobiernos locales (...) facilitando la coordinación interinstitucional para el fortalecimiento del régimen municipal” (UNGL, s. f. párr. 2).</p>
<p><b>2.1.4.</b> <b>Cooperación internacional entre municipalidades</b></p>	<p>La cooperación internacional como eje de acción para el régimen municipal se consolidó en la última parte del siglo XX, tal como se abordará más adelante, en este apartado. No obstante, la historia de este instrumento, utilizado para dinamizar las relaciones mutuas entre ayuntamientos locales, dio sus primeros pasos desde hace más de un siglo.</p> <p>Los primeros antecedentes de cooperación descentralizada se dieron en la ciudad de Gante, Bélgica, a partir de 1913, con el fin de establecer una cooperación institucional descentralizada y que dio origen a la conformación de la Unión Internacional de Ciudades (UCLG, 2013, párr. 1). Desde ese instante, inició el apoyo recíproco de los gobiernos locales en el posicionamiento de los planteamientos mundiales en cuestiones municipales, para alcanzar soluciones integrales que impacten a una comunidad.</p> <p>Posteriormente, la Asamblea de la Sociedad de las Naciones adoptó una resolución, en 1924, con el fin de establecer canales directos de cooperación entre las municipalidades, a partir de la conexión sobre las principales necesidades de los pueblos y contribuir “a la difusión de los ideales que habían determinado la creación de la</p>

Sociedad de las Naciones y que inspiraban su actividad” (Moreno y Gonzalo, 2012, párr. 3).

La cooperación internacional moderna nació en 1945, es decir, hace 80 años, como parte de la firma de la Carta de San Francisco o la Carta de las Naciones Unidas. El capítulo noveno de ese documento internacional dedica sus ejes de acción a la cooperación internacional, tanto económica como socialmente hablando (Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, s. f., párr. 2).

Esa decisión permitió que, dos décadas después, la primera Conferencia Africana Mundial Intercomunal de 1964, celebrada en la ciudad de Dakar, Senegal, reconociera los instrumentos que fomentan la cooperación internacional descentralizada. A su vez, la vigésima Asamblea General de la ONU, en 1965, aprobó la resolución 2058, que reconoce el fomento de los lazos de las ciudades de manera permanente, como mecanismos de la asistencia entre municipios (Ruiz, 2009, párr. 42).

A nivel histórico, uno de los elementos más relevantes en la historia internacional de la cooperación financiera en los municipios de América Latina se da durante la década de 1980, periodo en que inició una “democratización”, acompañada por la “descentralización”, que promueve reformas internas en el modelo de Estado, que propician un incremento de las demandas de iniciativas municipales que orienten a profundizar una mayor eficacia (Socas, 2009, p.40).

De acuerdo con Socas (2009), cuando un Estado busca eficiencia en el desarrollo de sus proyectos, promueve el acercamiento con las autoridades municipales para resolver problemas y demandas que derivan en una transferencia gradual del poder y de fondos económicos que representen ventajas competitivas en favor de los municipios, para fortalecer la descentralización (p. 40).

Según Ruiz (2009, citando a Díaz, 2008):

La cooperación oficial descentralizada se planteó como una forma de proyección de expectativas e intereses localizados, la cual puede tener un trasfondo político, económico y social, que atiende asuntos particulares de una delimitación territorial subnacional. En este contexto, muchos gobiernos subnacionales de diferentes países, principalmente los que se rigen bajo un

sistema federal, fueron motivados a proyectarse internacionalmente y encontrar nuevas vías de desarrollo. (párr. 43)

Aunque el apartado anterior sostiene que la cooperación financiera surge a partir de interés, que tiene trasfondo político y económico, no se debe perder de vista que uno de los intereses más primordiales es el social, porque ahí es donde se atienden las necesidades primordiales de una persona que demanda condiciones óptimas para sobrevivir dentro de un entorno de la sociedad.

De acuerdo con Fernández y Pieske (2004), la cooperación internacional desarrolló un concepto con mayor cercanía hacia la población local y se logró materializar como un instrumento legítimo para el desarrollo local, en el cual surge una mayor interacción de estos actores estatales dentro del sistema internacional a la hora de tomar decisiones acerca de las necesidades de los territorios que representan (p. 1).

Al Said y otros (2011) citan que la incorporación autónoma de las municipalidades en el plano internacional está tomando su apogeo por cuatro factores, entre ellos la respuesta a las dinámicas de globalización y transnacionalización, los procesos de descentralización político-administrativa, las dinámicas políticas internas en los territorios y las localidades donde se basan los ayuntamientos, y el desarrollo del regionalismo en los procesos de integración municipal (p. 9).

La cooperación internacional municipal “ha sido y continúa siendo el canal estrella de acción internacional de los gobiernos locales”, que funge como una herramienta acorde con la atención de las necesidades poblacionales. Por lo tanto, su implementación surge a partir de la unión entre dos o más localidades, cuya alianza promueve el desarrollo conjunto para el bienestar comunal (Al Said y otros, 2011, p. 14).

Este concepto, desde el ámbito municipal, evidencia la importancia de establecer alianzas y redes que trascienden las fronteras, cuyo fin es permitir a los municipios al acceso a recursos económicos y experiencias para potenciar sus proyectos dentro de un entorno histórico y socioeconómico, con miras a mejorar las condiciones en que viven y se movilizan los ciudadanos.

## 2.2. Marco conceptual

El marco conceptual destaca como una guía para las personas lectoras de un artículo científico o una investigación, sobre los conceptos utilizados con sus respectivas definiciones. Establece los cimientos para establecer una serie de pensamientos teóricos sobre los términos más relacionados para el desarrollo de un tema.

Vidal (2022) define que:

Un marco conceptual es una sección de un texto escrito en el ámbito académico que detalla los modelos teóricos, conceptos, argumentos e ideas que se han desarrollado en relación con un tema. El marco conceptual se orienta en general a definir este objeto, describir sus características y explicar posibles procesos asociados a él. En algunos textos más extensos, el marco conceptual también funciona para reconocer y describir “el estado del arte”, es decir, señalar las principales líneas teóricas en relación con este tema, de modo de poder proponer una nueva mirada teórica que consideramos relevante en relación con el objeto. (párr. 1)

Para lograr el desarrollo de estos elementos, resulta clave la revisión de la literatura y la comprobación bibliográfica, para establecer las conexiones entre los conceptos con el tema de investigación, para justificar la parte teórica del escrito e implementarlo en la práctica, a través del análisis de los resultados.

Con respecto a la presente investigación sobre la cooperación financiera en la movilidad urbana, las definiciones escogidas –con sus respectivas características– responden a los términos directamente representados a lo largo del análisis de caso, los cuales establecen redes de conocimiento para una mejor comprensión de lectura.

Algunos de las definiciones que se amplían en esta investigación responden a *cooperación financiera, gobierno local, movilidad urbana, sectorización en el transporte público, informe de auditoría, alianzas público-privadas, congestión vial, ciclovías y pasos peatonales, transporte sostenible, cambio climático, seguridad vial, participación ciudadana y cooperación Sur-Sur.*

**Tabla 2**  
**Marco conceptual**

<b>Concepto</b>	<b>Definición</b>
<b>2.2.1. Cooperación financiera</b>	<p>La cooperación financiera es un instrumento dentro de la disciplina de las relaciones internacionales en el que se otorgan recursos económicos a una institución estatal o privada, para desarrollar y ejecutar proyectos prioritarios que promuevan el bienestar social y comunal.</p> <p>Dubois (2008) define esta herramienta como la técnica “cuyo contenido persigue objetivos amplios de desarrollo económico de los países receptores por medio de inversiones o transferencias, que abarca por exclusión aquellas formas de cooperación que no responden a las características más precisas de las restantes modalidades” (párr. 2).</p> <p>La Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID, 2024) la señala como una modalidad que defiende “el desarrollo humano y económico de los países socios a través de inversiones y transferencias de recursos económicos de carácter no reembolsable y no ligado”. No es necesario devolver los montos financieros ni cumplir con condiciones específicas para recibirlos (párr. 1).</p> <p>Fresnillo y Gómez (s. f.) señalan que:</p> <p>La cooperación financiera es toda aquella que, con objetivos de desarrollo, se realiza a partir de una transferencia de recursos financieros o inversiones desde el país donante al país receptor de los fondos, sea de forma directa o a través de otros organismos, de manera reembolsable o no reembolsable. (párr. 1)</p> <p>O’Farril y otros (1999) sostienen que este tipo de cooperación tiene como fin crear condiciones para promover los procesos de integración comercial y financiera en el plano internacional, a través de la implementación de acciones que impulsen a obtener beneficios económicos indirectos en un mediano o largo plazo (p. 15).</p> <p>Las definiciones expuestas tienen la similitud sobre la construcción de los vínculos comerciales otorgados a un Estado o empresa privada, para generar un patrón de cambio en las necesidades ciudadanas que conforman un territorio.</p>

<b>2.2.2. Gobierno local</b>	<p>El gobierno local es la estructura organizativa autónoma de primera respuesta a los vecinos que integran una comunidad, por lo cual es considerado como cercano al pueblo, porque es el primero que debería conocer las principales necesidades poblacionales.</p> <p>En el caso costarricense, las municipalidades se destacan como instituciones estatales que poseen cierta autonomía política, administrativa y financiera, dentro de la esfera conocida como el sector público descentralizado, encargado de definir las regulaciones, presupuestos y funcionamientos internos administrativos (Alfaro, 2019, párr. 5).</p> <p>De Stéfano y otros (2018) recalcaron que los gobiernos locales enfrentan un rol trascendental, como organización que promueve un mayor desarrollo territorial, cuyo propósito destacado es fortalecer las capacidades institucionales para ofrecer respuestas de primera mano, con base en las atenciones de primeras necesidades de las personas habitantes de una comunidad (párr. 5).</p> <p>De acuerdo con Brugué y Goma (1998), una de las funciones que destacan en el gobierno local es la incorporación del tema urbano, cuyo propósito es ofrecer eficiencia ciudadana a través de políticas de bienestar, las cuales deben ir de la mano de esquemas de expansiones sostenibles y equitativas (p. 32).</p> <p>Brito (2005) sostiene que, para poner en funcionamiento a un ayuntamiento, se requiere de gestión estratégica, en el cual se articulen las potencialidades identificadas en un territorio que promuevan desarrollo socioeconómico, tecnológico y de participación ciudadana. De esta manera, los recursos disponibles para ejecutar proyectos son un paso para brindar las respuestas más eficientes requeridas por una determinada comunidad (p. 13).</p> <p>El Código Municipal de Costa Rica (1998) establece que los ayuntamientos tienen la responsabilidad de “pactar entre sí convenios cuya finalidad sea facilitar y posibilitar el cumplimiento de sus objetivos, lograr una mayor eficacia y eficiencia en sus acciones, así como prestar servicios y construir obras regionales o nacionales” (art. 9).</p>
------------------------------	--

<p><b>2.2.3. Movilidad urbana</b></p>	<p>La movilidad urbana se destaca como un concepto muy presente en la vida cotidiana de todos los individuos, porque para desplazarse de un lugar hacia otro se requiere de los medios de transporte disponibles en su entorno.</p> <p>Mataix (2010) explica que:</p> <p>La movilidad urbana es una necesidad básica de las personas que debe ser satisfecha, y serlo de manera que el esfuerzo que requieran los desplazamientos necesarios para acceder a bienes y servicios no repercuta negativamente en la calidad de vida ni en las posibilidades de desarrollo económico, cultural, educativo, etc, de los ciudadanos. (p. 10)</p> <p>Desde el punto de vista de los derechos humanos, la movilidad urbana es trascendental, porque representa una garantía individual que gozan las personas para desplazarse libremente hacia un determinado punto, sea nacional o internacional, siempre y cuando no se vulneren los derechos de otros individuos.</p> <p>El artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos dice que “toda persona tiene derecho a circular libremente y elegir su residencia en el territorio de un Estado” (Del Caz y otros, 2006, p. 9). Este elemento es indispensable comprenderlo, porque cualquier individuo tiene derecho a exigir las condiciones necesarias para garantizar un espacio apto y equitativo para la movilidad.</p> <p>Cruz-Muñoz (2018) se refiere a la movilidad urbana como la implementación de políticas y programas diseñados con el fin de modificar los hábitos de movilidad y el comportamiento de viajes, para incidir en una mayor eficiencia en el sistema de transporte y contribuir en la construcción de la equidad y la accesibilidad en los servicios ofrecidos (párr. 18).</p> <p>El Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (2013) expone que la movilidad es trascendental para la producción y la economía de una ciudad, porque tiene la posibilidad de acceder a servicios como salud y educación, en momentos por los cuales prevalece la inclusión en igualdad de oportunidades (párr. 4).</p>
<p><b>2.2.4. Sectorización en el transporte público</b></p>	<p>La sectorización en el transporte público se define como aquellas iniciativas de planificación urbana cuya intención es la de reestructurar los esquemas actuales, para promover la eficiencia, la eficacia y la sostenibilidad en la movilidad de las personas,</p>

	<p>siendo que la misma se fracciona por rutas o ciudades.</p> <p>El concepto de sectorización del transporte público en Costa Rica nació a finales del siglo XX, para reorganizar las rutas de autobuses de la Gran Área Metropolitana (GAM), con el objetivo de que las unidades periféricas no lleguen directamente a San José, sino que los autobuses movilicen a los pasajeros y los reubiquen en transbordos, para que automotores de alta capacidad sean los únicos que ingresen a la ciudad capital (Rodríguez, 2024, párr. 2).</p> <p>Según Pacheco (2021), estos planes promueven un esquema troncalizado, es decir, la implementación de rutas de autobuses primarias alimentadas por rutas secundarias intersectoriales. Por ejemplo, si una persona vive en el distrito de Zapote, en San José, pero su trabajo está en Curridabat, no tendría que llegar al centro de la capital, sino que se podría mover por rutas conectoras de esos dos puntos, mediante un esquema que se adapte a la realidad y las necesidades de los viajeros (párr. 1).</p> <p>Para alcanzar un éxito esperado en la implementación de este mecanismo, cada uno de los actores gubernamentales, los líderes municipales y representantes de la empresa privada se deberían unir, con el fin de aspirar a una planificación urbana ordenada.</p>
<p><b>2.2.5. Informes de auditorías</b></p>	<p>Los informes de auditoría son indispensables en la ejecución de proyectos, porque promueven transparencia y prácticas acordes con el marco legal que rige en un sector poblacional o en el ámbito nacional. A través de esos análisis, se logran explicar los hallazgos de una determinada evaluación y se señalan las eventuales áreas de mejora, para que en el próximo estudio periódico aplicado se puedan corregir esos posibles riesgos en un determinado proyecto.</p> <p>Alcívar y Brito (2016) recalcan que:</p> <p>Una auditoría es una de las formas en las que se pueden aplicar los principios científicos de la contabilidad, donde la verificación de los bienes patrimoniales y la labor y beneficios alcanzados por la empresa son primordiales, pero no son lo único importante. La auditoría intenta también brindar pautas que ayuden a los miembros de una empresa a desarrollar adecuadamente las actividades, evaluándolos, recomendándoles determinadas cosas y revisando detenidamente</p>

	<p>la labor que cada uno cumple dentro de la organización (p. 3).</p> <p>Existen diferentes clasificaciones de este vocablo, entre ellas, en la auditoría interna, la ejecutan funcionarios o empleados que representan a la propia organización (Hernández, 2016, p. 18), para el caso en estudio, la realizan la Municipalidad de San José y la UNGL.</p> <p>También está la auditoría externa, desarrollada por una firma independiente, sea una empresa o una entidad, para garantizar transparencia en la ejecución de proyectos (Alejandro y otros, 2022, p. 5) y, finalmente, está la auditoría pública, cuya aplicación recae en manos de un organismo público especializado, para interpretar la correcta aplicación y gestión de controles (Sánchez, 2017, p. 9), por ejemplo, en la Contraloría General de la República, para el caso costarricense.</p> <p>Partiendo de lo anterior, se determina que los informes de auditoría en proyectos de cooperación financiera permiten verificar la correcta ejecución de los recursos económicos, evalúan el control interno que llevan a cabo en una organización y permiten identificar posibles debilidades en los sistemas de gestión en proyectos concretos.</p>
<p><b>2.2.6. Alianzas público-privadas (APP)</b></p>	<p>La ejecución de proyectos de movilidad urbana recae a través de la unión de esfuerzos en conjunto entre miembros estatales y representantes de la empresa privada, quienes conforman las alianzas público-privadas (APP).</p> <p>La Organización Internacional del Trabajo (2008) añade que las APP representan iniciativas voluntarias entre el Estado y la empresa privada, en las cuales se unen para laborar un propósito común y ejecutar tareas específicas, entre ellas avanzar en causas definidas, aplicar normativas o códigos de conductas, e incluso la coordinación de recursos financieros y conocimientos técnicos (párr. 1).</p> <p>La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CepalCepal) reconoce el aporte de las APP para formular e implementar estrategias de política nacional y local, las cuales deben resultar eficaces con el paso del tiempo, para continuar utilizando ese modelo para planteamientos de bienestar social (Devlin y Moguillansky, 2010, p. 100).</p> <p>Con respecto a las iniciativas de movilidad urbana, Sandí (2017) menciona que,</p>

	<p>por medio de las APP, se le permite al sector social acceder a mejoras en infraestructura, comunicación y servicios, con estrategias a largo plazo para agilizar procesos económicos, mano de obra especializada en la materia y realizar un uso eficiente de los recursos de forma íntegra y completa (p. 16).</p>
<p><b>2.2.7. Congestión vial</b></p>	<p>El congestionamiento vehicular destaca como un aspecto con el cual todas las personas deben lidiar a diario, para llegar a tiempo a sus lugares de trabajo, de estudio, para acudir a una cita médica o a realizar algún tipo de diligencia personal, debido a que el comportamiento vial puede resultar variable y puede cambiar el rumbo de un ciudadano durante ese día.</p> <p>Thomson y Bull (2001) definen la <i>congestión vial</i> como “la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de tránsito aumenta el tiempo de circulación de los demás”, con lo cual se limita la circulación a una velocidad libre, producto de la fricción de los automotores (p. 8).</p> <p>Rodríguez y otros (2015) reconocen que los problemas de congestionamiento dificultan la movilidad urbana, debido a que el incremento sostenido de los vehículos presiona los sistemas de transporte existentes en momentos en que la población resuelve la necesidad de desplazamiento para efectuar sus actividades cotidianas, así como el traslado de la misma forma los productos que consume y produce (p. 41).</p> <p>En el caso concreto de movilidad urbana en San José, el Informe del Estado de la Nación 2024 destaca que la ciudad capital se encuentra como la segunda ciudad de todo el país con las peores presas; el nivel de saturación en las horas pico alcanza el 90 % (Granados, 2024, párr. 4).</p> <p>De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Seguros (INS), el parque vehicular en Costa Rica se triplicó en 25 años, al pasar de 632.325 en el cobro del marchamo del año 2000 a 1 879 790 en el de 2025 (Granados, 2024, párr. 3), lo cual incide en el colapso de la capacidad de infraestructura que alberga el flujo de automotores en la GAM.</p>
<p><b>2.2.8. Ciclovías y pasos peatonales</b></p>	<p>Las ciclovías y los pasos peatonales se destacan como los dos elementos prioritarios en infraestructura urbana para garantizar la seguridad de todas las personas</p>

	<p>que utilizan calles transitadas para movilizarse, por lo que son considerados para incorporarlos, toda vez que se ejecutan proyectos vinculados con este sector.</p> <p>Acuña (2016) utiliza el <i>Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito</i> (2001), para definir la ciclovía como “cualquier camino, calle o paso designado específicamente para el viaje en bicicleta, sin importar si tal infraestructura fue designada para el uso exclusivo de bicicletas o es compartido con otros modos de transporte” (p. 21).</p> <p>Por su parte, Haro (2015) indica que el objetivo de la ciclovía es unificar diferentes puntos de tránsito con una gran densidad poblacional, delimitada como escuelas o colegios, sitios turísticos o residenciales que no cuenten con un alto flujo vehicular motorizado. El autor no la recomienda en zonas comerciales, por la alta concentración de personas que, en ocasiones, usan las aceras y las calzadas de forma simultánea (p. 55).</p> <p>Muñoz y otros (2016) clasifican las ciclovías en <i>reservadas</i>, cuando son para bicicletas y uso de peatones, en zonas urbanas y grandes parques; <i>segregadas</i>, cuando hubo carril vehicular y ahora son exclusivas para bicicletas; <i>compartidas</i>, cuando la velocidad del automotor no debe superar los 30 km/h y debe compartir calle con bicicletas, y <i>recreativas</i>, cuando se cierran calles por horas o días, para uso de ciclistas y peatones (pp.14-15).</p> <p>Con respecto a los pasos peatonales, estos se destacan por ser “demarcaciones en la vía que indican el espacio por el cual los peatones y ciclistas pueden cruzar de forma segura, teniendo a lo largo de este la prioridad respecto a los vehículos” (Esquivia y otros, 2019, p. 2).</p> <p>De acuerdo con Naranjo (2016), los pasos peatonales se pueden catalogar de tres tipos: los que no están establecidos, señalizados o adecuados, pero cuya utilización es muy frecuente por parte de los peatones; los establecidos, pero no regulados por semáforos, y los establecidos, regulados por semáforos (p. 6).</p>
<p><b>2.2.9. Transporte sostenible</b></p>	<p>En un mundo donde la alta dependencia del transporte está asociada con los hidrocarburos, el sector privado y autoridades estatales buscan impulsar alternativas de movilidad urbana a través de la promoción de buenas prácticas.</p>

	<p>Quintero (2019) define el transporte sostenible como la planificación territorial y del transporte existentes en las ciudades, que unan esfuerzos para conservar el ambiente y promuevan la actividad económica, con el fin de garantizar un marco de entendimiento entre quienes interactúan en la sociedad (p. 67).</p> <p>Izquierdo y Monet (2003) exponen que las primeras preocupaciones para buscar un transporte sostenible comenzaron a partir de la década de 1970, específicamente en la celebración de la primera Cumbre Europea de París, donde se colocan sobre la mesa de discusión los problemas ambientales y su cohesión económica como amenaza para la sociedad (p. 1).</p> <p>Quintero (2015, citando a Colmenares, 2007) expresa que las tendencias mundiales actuales apuntan a encontrar soluciones desde la equidad social, el equilibrio con el medio ambiente y el valor económico, cuyas combinaciones deriven a un desarrollo de sistemas capaces de transportar a un flujo importante de personas, desde autobuses, metro o tranvía, los cuales deben ser alimentados por energías renovables (p. 91).</p> <p>González (2011) menciona cuatro estrategias hacia un transporte sostenible:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) La reducción de la necesidad de transporte, planificación urbana, reducción de emisiones y reducción de transporte motorizado.</li> <li>2) La potencialización del cambio modal, uso de modos de transporte alternativo al vehículo particular.</li> <li>3) Desarrollo de sistemas de transporte limpios, vehículos con bajas emisiones y uso de combustibles alternativos.</li> <li>4) Mejoramiento de la eficiencia del transporte, reducción de impacto ambiental a través del control del flujo vehicular, la organización y gestión del tráfico (p. 26).</li> </ol>
<p><b>2.2.10. Seguridad vial</b></p>	<p>El concepto de la seguridad vial dentro de la movilidad urbana se orienta más allá de una óptima educación para los conductores, sino que refleja un enfoque integral que agrupa las políticas de prevención de accidentes, operativos de tránsito, vehículos, construcción de carreteras y la velocidad del tránsito vehicular.</p> <p>Gómez y Quispe (2017) definen la seguridad vial como “la reducción del riesgo</p>

	<p>de accidentes, fallecidos y lesiones en la carretera, lograda a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería vial y gestión de tráfico, educación y formación de los usuarios en carreteras y diseño de los vehículos” (p. 54).</p> <p>Por su parte, Fernández (2015) sostiene que, si bien es cierto la seguridad vial se resume como la “no producción de accidentes”, cuestiona esa postura al enfatizar que, dentro de la conducción, interviene el comportamiento del ser humano, por lo cual también influyen los errores o equivocaciones, porque cuenta con la facultad de decidir y actuar (p. 4).</p> <p>Ochoa y otros (2016) explican que la seguridad vial destaca como uno de los pilares trascendentales en materia de infraestructura pública, porque “es un estado dinámico y no se define en términos absolutos”. Es decir, el comportamiento en carretera incide en riesgos que pueden conllevar desde lesiones físicas hasta daños psicológicos y materiales (p. 17).</p> <p>Según Garrefa y Carvalho (2020), las ciudades contemporáneas cuentan con la responsabilidad de replantear el diseño de las vías, con el propósito de priorizar más las personas que los vehículos de motor, para promover espacios públicos seguros de encuentro e intercambios que garanticen mejores condiciones de vida (p. 106).</p> <p>En Costa Rica, el Consejo de Seguridad Vial (Cosevi) es el ente encargado de administrar los fondos para intervenir la seguridad en las carreteras nacionales, tras su creación mediante la Ley de Administración Vial, de 1979, que posteriormente se reformó a través de la Ley de Tránsito, en 1993, (<i>La Nación</i>, 2004, párrs. 2-3).</p> <p>Este concepto engloba planificar un diseño urbano seguro que incorpore la señalización adecuada a la hora de movilizarse en las aceras o carreteras. Eso se logra fortaleciendo la educación vial, el control y vigilancia que deben resguardar los oficiales de tránsito, para controlar la velocidad a la que circulan los automotores.</p>
<p><b>2.2.11.</b> <b>Participación</b> <b>ciudadana</b></p>	<p>La participación ciudadana es un factor clave dentro de la formulación de políticas públicas y la ejecución de proyectos que signifiquen desarrollo y prosperidad para una comunidad.</p> <p>El Poder Judicial (s/f) explica que:</p> <p>La participación ciudadana es un derecho constitucional de toda persona que</p>

	<p>viva en Costa Rica. No importa la edad, género, etnia, condición económica o educativa, las personas tenemos el derecho de opinar, decidir y participar activamente en los asuntos que nos interesan o en situaciones que nos afectan. La participación ciudadana la practicamos cotidianamente (párrs. 1-2).</p> <p>Según Hernández y Ramos (2005), el involucramiento ciudadano debe seguir una serie de cuatro fases de planificación:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) En la elaboración del plan o programa de desarrollo urbano del centro de población: consulta a las instancias de participación existentes, creación de dichas instancias, convocatoria a foros, aplicación de instrumentos de capacitación y realización de reuniones para ver el avance del plan.</li> <li>2) En la ejecución del plan, las acciones más relevantes serían: información de los recursos financieros aprobados anualmente en los diversos tipos de convenios; dar a conocer la información y los elementos fundamentales de todos y cada uno de los fenómenos y problemas tratados en el plan; convocatoria a las organizaciones sociales, a fin de poner en práctica los programas derivados del plan; determinación, por medio de negociaciones o concertaciones con las organizaciones representativas de la comunidad, de los recursos financieros que serán canalizados a las áreas planteadas.</li> <li>3) Control del proceso de ejecución del plan, donde destaca un informe anual de la autoridad acerca de la gestión de acuerdo con los objetivos y metas definidos, discusión del informe anual en las instancias de participación, interposición individual y colectiva de recursos jurídicos en caso de irregularidades.</li> <li>4) Evaluación del plan, para determinar si debe permanecer vigente, actualizado o reestructurado (p. 77).</li> </ol>
<p><b>2.2.12.</b> <b>Cooperación Sur-Sur</b></p>	<p>La Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2019) define la cooperación Sur-Sur como aquella ayuda técnica entre las naciones en vías de desarrollo, siendo que la gran mayoría de ellas se localizan en el sur del planeta Tierra (párr. 5).</p> <p>Ryder (2016) explica que la cooperación Sur-Sur y triangular es: La colaboración entre dos o más países en desarrollo, que con frecuencia gozan del apoyo de socios tradicionales, guiados por principios de solidaridad y de</p>

incondicionalidad, cuyo objetivo es poner en práctica modelos de desarrollo incluyentes y distributivos, regidos por la demanda. (p. 2)

Este tipo de apoyo nació en Buenos Aires, Argentina, como parte de la Primera Conferencia sobre Cooperación Técnica entre Países en Desarrollo, en la cual 160 delegados de 138 naciones acordaron identificar objetivos y recomendaciones para intercambiar conocimientos, a partir de mejorar sus capacidades tecnológicas, y promover la cooperación para impulsar una mayor actividad productiva y económica (Malacalza, 2019, párr. 2).

De acuerdo con la Cepal, este instrumento se constituye a partir de la colaboración entre naciones, a través de experiencias, conocimientos, iniciativas, tecnologías y desafíos, en los cuales se discuten soluciones en conjunto, para avanzar en el desarrollo social, económico y sostenible (Palma, 2022, párr. 1).

La Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA) (s/f) enfatiza que es clave, para alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible (ODS), siendo que las similitudes lingüísticas, culturales y climatológicas contribuyen a un mayor desarrollo sostenible y la facilidad para transferir tecnología (párr. 3).

Entre ejemplos con respecto a la movilidad se encuentran el apoyo otorgado por Uruguay y Argentina a Marruecos, en 2014, para mejorar el estado de las carreteras y caminos de la nación africana. Esa ayuda hizo que los marroquíes redujeran los gastos derivados del transporte y mejoraran su actividad económica, a través de carreteras con altos estándares de calidad (Ayuda en Acción, 2018, párr. 13).

*Fuente: elaboración propia.*

### **2.3. Marco referencial**

El marco referencial, en la conformación del marco teórico, contribuye a señalar algunas de las teorías analíticas dentro de la rama de las ciencias sociales, para orientar a quienes leerán el documento a proporcionar los fundamentos teóricos que pretenden sustentar una tesis.

Amor (2020) define señala que el marco de referencia:

Es un texto que identifica y expone los antecedentes, las teorías, las regulaciones y/o los lineamientos de un proyecto de investigación, de un programa de acción o de un proceso.

El marco de referencia tiene como principal función recopilar los antecedentes de un tema de estudio (teorías, experimentos, datos, estadísticas, etc.). Al hacer esto, el investigador puede identificar vacíos e interrogantes por explorar que justifican su proyecto. Asimismo, puede identificar una tradición teórica consolidada para fundamentar la hipótesis. (p. 1)

Este elemento de referencia se define como una sección de un proyecto de investigación que se encarga de consignar antecedentes y el empleo de teorías que permitan la construcción de un marco teórico, siendo que en ocasiones se puede utilizar una estructura legal (Tesis y Másters, s.f., párr. 3).

Sierra (s.f.) destaca como características del marco referencial las siguientes:

- Se hace con base en autores y conceptos (no todos los marcos referenciales tienen las mismas condiciones).
- El estado del arte se elabora con base en investigaciones. Algunas veces el marco referencial y el estado del arte se cruzan.
- El rumbo que se le da al tema de la delimitación se dirigirá al contenido del marco referencial. (p. 1).

El marco referencial construido busca reforzar una herramienta invaluable para delimitar el campo de estudio y establecer una sólida base conceptual para la investigación, con el objetivo de lograr una estructura analítica coherente y rigurosa.

Entre las teorías abordadas se encuentran la de la gobernanza multinivel, la de la acción colectiva y la de redes.

**Tabla 3**  
**Marco referencial**

<b>Concepto</b>	<b>Definición</b>
<b>2.3.1. Teoría de la gobernanza multinivel</b>	<p>La gobernanza es sinónimo de acción entre agentes tomadores de decisiones, para la formulación y elaboración de políticas públicas, las cuales deben ser acordes con los retos y desafíos que enfrenta una comunidad, durante un periodo determinado. Esas acciones no se plantean de la noche a la mañana, sino que requieren tiempo para una construcción consensuada de ejes clave, para fomentar la participación y el desarrollo.</p> <p>Este concepto implica una compleja interacción entre los gobiernos, las</p>

instituciones estatales y las políticas públicas, las cuales moldean la vida de las comunidades. La teoría de la gobernanza multinivel es reflejo de cómo esa conexión entre quienes deciden por el rumbo de una comunidad se extiende a nivel global, es decir, involucra a autoridades nacionales, internacionales, representantes comunales y sector empresarial.

Zapata (2013) afirma que la gobernanza multinivel empieza a ganar terreno desde el momento en que las sociedades perciben un debilitamiento de la estructura del gobierno habitual. Eso sí, su función no sustituye lo tradicional, sino más bien lo complementa, puesto que las relaciones entre autoridades se destacan por su fluidez en las negociaciones y por un entendimiento de los aspectos negociables en el tiempo (p. 337).

También existen otros autores que cuestionan la adopción del modelo que defiende la multiplicidad de agentes tomadores de decisiones. Tal es el caso de Peters y Pierre (2002), quienes sostienen que:

La mayoría de los modelos e interpretaciones analíticas de la gobernanza multinivel ha caído en la misma trampa que ciertos análisis de la gobernanza, consistente en que la antigua perspectiva estatocéntrica y constitucional es reemplazada por una imagen del acto de gobierno en el que las instituciones resultan prácticamente irrelevantes. (p. 429)

Este señalamiento planteado resulta relevante debido a que los autores quieren dar a entender que, con esta teoría, las entidades no necesariamente se destacan como trascendentales dentro del enfoque de la gobernanza, siendo que en tiempos actuales se prioriza la conformación de acuerdos informales y establecimiento de redes, por encima de las mismas formulaciones de políticas públicas.

En el análisis de caso de la presente investigación sobre movilidad urbana, existen múltiples actores que participan de forma activa dentro de la construcción de estas redes, como la Municipalidad de San José, como ente receptor de la cooperación financiera de la Unión Nacional de Gobiernos Locales, así como también la propia UNGL.

También destaca el aporte de las empresas privadas, como las constructoras, quienes por medio del fortalecimiento de alianzas público-privadas reciben el aval de

	<p>alguna institución del Estado, con el propósito de ofrecer algún servicio indispensable para una determinada comunidad.</p> <p>Las organizaciones de la sociedad civil, como los grupos comunales, deben ser parte de esa teoría de gobernanza multinivel, porque a través de la participación ciudadana se manifiestan las principales urgencias que requiere su territorio y las plantean para que lleguen a ser valoradas por parte de las entidades encargadas de tomar decisiones, lo cual facilita esa multiplicidad de actores involucrados.</p> <p>Un ejemplo de gobernanza multinivel es el papel de la Unión Europea como ente facilitador de cooperación financiera para el desarrollo del proyecto mUEve (Gómez, 2022, párr. 4).</p> <p>El organismo internacional otorgó los insumos económicos a la UNGL para que este los administrara en movilidad urbana, para 15 cantones de la GAM, con San José como uno de los principales beneficiados del proyecto (Mora, 2023, párr. 1).</p> <p>Se puede decir que la teoría de la gobernanza multinivel establece que la puesta en ejecución de las políticas públicas no está solamente basada en las acciones establecidas por un solo nivel de gobierno, sino que aplica el proceso de interacción entre cada uno de los actores presentes para satisfacer la demanda ciudadana.</p>
<p><b>2.3.2. Teoría de la acción colectiva</b></p>	<p>El camino por seguir de parte de una comunidad no solamente lo debe definir una persona que ostente algún rango de poder, sino que la decisión de acciones recae en cada uno de los actores que forman parte de una convivencia para lograr una armonía y bienestar común.</p> <p>Otra de las teorías aplicables para la presente investigación corresponde a la de acción colectiva, la cual se entiende como aquella información encargada de analizar las distintas formas de organización, para favorecer el desarrollo de beneficios individuales.</p> <p>Esta teoría fue estudiada por el pensador danés Mancur Olson, en 1965, quien estudió este fenómeno para encontrar una respuesta acerca de los comportamientos competitivos fuera del mercado y formas de organización políticas y sociales. Olson reconoció que “al menos cuando de objetivos económicos se trata, los grupos de personas con intereses comunes tratan normalmente de favorecer esos intereses. Se espera que estos grupos actúen en nombre de sus intereses personales” (Guissari, 2004, p. 5).</p>

Según Valencia (1990), Olson pensó que la racionalidad de la acción colectiva apunta a una racionalidad utilitaria, cuya finalidad de maximizar sus intereses “no será suficiente”, porque también se ocupa un comportamiento de orden cultural que contemple “las buenas razones”, como las identidades sociales, las ideologías y culturales o las actitudes ciudadanas (p. 209).

Este señalamiento previo es indispensable comprenderlo, porque usualmente en proyectos ciudadanos, no todos los vecinos están de acuerdo, alegando costos excesivos, impacto ambiental, exceso de ruido, pérdida de espacios verdes o incremento de la congestión vehicular.

Cada una de las posiciones adoptadas es respetable y debe ser tomada en cuenta en activos procesos de participación ciudadana y de fortalecer los respectivos canales de diálogo, para que cuando se decida alguna iniciativa en concreto, se alcance la satisfacción para la mayoría de la comunidad vecinal.

Vargas (2003) sostiene que la teoría de acción colectiva se construye a través de la reciprocidad, la cooperación voluntaria y el compromiso como elementos trascendentales, aparte de que se requiere un amalgamiento de las relaciones de poder interrelacionadas entre las personas y organizaciones (p. 5).

Jiménez (2007) agrega que, tras el escalonamiento de los movimientos sociales a finales del siglo XX, cada una de las acciones colectivas busca la coordinación voluntaria en un territorio, para que se logre la movilización de los recursos y alcanzar los objetivos previamente determinados para construir estrategias (p. 2).

La evolución tecnológica en los tiempos actuales permite a las personas ciudadanas acceder a información relevante sobre las características de un proyecto social que se tiene planificado, los cuales resultan indispensables para la construcción de una sociedad moderna.

Aplicando esta teoría, los pobladores de un territorio deben aspirar a ciertos cambios sociales, económicos o políticos que permitan alcanzar una vida próspera y en armonía, en comunidad, con la movilidad urbana vista como un área prioritaria e indispensable.

En la presente investigación es necesario identificar los actores participantes de

	<p>esta teoría, por ejemplo, la Municipalidad de San José como institución ejecutora de los recursos otorgados por la UNGL, quien funge como el emisor que otorga los recursos económicos para concretar proyectos de movilidad urbana.</p> <p>Para aplicar la teoría de acción colectiva, sería indispensable que tanto la UNGL como el gobierno local josefino desarrollen mesas de diálogo, reuniones, foros participativos o encuestas que permitan conocer las opiniones de las personas ciudadanas y en particular transeúntes, para que sus puntos de vistas sean contemplados.</p> <p>Es decir, estas instituciones deben seguir el ejemplo que implementa el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), el cual, por medio de sus colaboradores, aplica encuestas escritas a las personas usuarias para conocer la calidad del servicio y las oportunidades de mejora, las cuales deben tomarse en cuenta (Incofer, 2024).</p> <p>Por ejemplo, si se decide incorporar la construcción de ciclovías, resultaría relevante conocer la opinión de los expertos, de los ciclistas y también de los conductores de vehículos particulares que utilizan esa carretera, de la cual se prevé su edificación. Esto debe hacerse para afectar lo menos posible a las personas.</p>
<p><b>2.3.3. Teoría de redes</b></p>	<p>Un proyecto requiere una adecuada planificación de redes que participan activamente por el desarrollo, tal como sucede con los gobiernos locales, los miembros del concejo municipal, las fuerzas vivas de una comunidad y el involucramiento de la empresa privada.</p> <p>La teoría de redes analiza la interacción de cada uno de los elementos que conforman dicha planificación, donde se involucran desde las relaciones sociales, además de que se identifican comportamientos y tendencias existentes dentro de un entorno determinado.</p> <p>Uno de los pensadores que analizó esta teoría fue Duncan Watts, quien afirmó que las redes son “la ciencia del mundo real, del mundo en el que viven los seres humanos, de la amistad, de los rumores, de las enfermedades, de las tendencias y modas culturales y de las crisis financieras”, en las cuales se permite adoptar modelos dinámicos, con el fin de que los individualismos conformen diversas conexiones para entender a la sociedad (Rojas y Montealegre, 2018, p. 60).</p> <p>Otro de los fundadores de esta teoría fue el psicólogo rumano Jacob Moreno,</p>

quien sugirió denominar “átomo social” al individuo y las relaciones interpersonales de atracción y rechazo existentes a su alrededor. Este análisis responde a un fenómeno estructurado, que facilita formas de comunicación que contribuyen a la formación de opinión pública (De Federico, 2008, p. 10).

Esta teoría requiere de suficientes nodos para representar cada una de las unidades fonológicas que necesita una persona a lo largo de su existencia, es decir, desde el momento en que empieza a pronunciar sus primeras palabras hasta su especialización hacia una determinada disciplina, que lo hace conocedor del tema en análisis (Gil, 2009, p. 360).

Quispe (2017) cita el ejemplo de que esta teoría se orienta a optimizar escenarios involucrados en esquemas de transporte, sistemas de comunicación, rutas de navegación, estaciones de bomberos, entre otros, que se ubican en las ciudades, caminos o líneas aéreas para facilitar el rumbo por el cual debe caminar los habitantes del lugar en estudio (p. 2).

Las definiciones anteriormente expuestas evidencian la consolidación de las redes de influencia, para formar opiniones y la adopción de decisiones colectivas por medio del diálogo en cada una de las conexiones que se generen dentro de cada uno de los procesos de planificación.

A través de la comunicación y la interacción entre seres humanos, los actores involucrados en las redes tienen la responsabilidad de trabajar en conjunto para la confección de opiniones compartidas, una vez que se da esa participación ciudadana a través de foros o negociaciones dentro del proceso de planificación se permita alcanzar soluciones en conjunto.

La construcción de redes facilita el pensamiento de que las ideas de las personas no se encuentran aisladas, sino que están articuladas y conectadas entre sí, a partir de la interacción de los individuos involucrados en un escenario que promueva la definición ciudadana.

Ahora bien, para el análisis de caso que compete en este trabajo, es fundamental entender todas las redes que están asociadas a la movilidad urbana y la infraestructura vial existente en la ciudad capital, a través de la eficacia y sostenibilidad que deben

experimentar.

Hablar de un sistema de transporte engloba desde las autoridades de gobierno, como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), hasta los comerciantes ubicados en puntos de paradas y la conformación de actividades de movilidad impulsadas por el gobierno local, que impacten el desarrollo social de las comunidades.

Comprender estas redes de participación existentes en el entorno ciudadano permite identificar patrones de movilidad, los cuellos de botella producto de los congestionamientos y zonas desatendidas, lo que facilita evaluar el impacto de intervenciones urbanas, como la construcción de bulevares, pasos peatonales o la mejora de rutas de transporte público.

Este concepto del marco referencial resulta invaluable, con el fin de ejecutar los retos en la movilidad urbana, porque cuando se visualizan los nodos que interactúan entre sí, en la ciudad capitalina costarricense, requiere de un análisis cuidadoso para que se promueva la implementación de la sostenibilidad como elemento prioritario en la mejora de la calidad de vida.

*Fuente: elaboración propia.*

## CAPÍTULO 3

### MARCO METODOLÓGICO

La construcción de un marco metodológico es fundamental en cualquier proyecto de investigación, ya que proporciona una guía detallada y sistemática para llevar a cabo el estudio. Este componente esencial define el camino por seguir, para abordar el problema de investigación, definir los objetivos, seleccionar las herramientas y técnicas apropiadas, y analizar los resultados de manera rigurosa.

Azuero (2018) define el marco metodológico como “el conjunto de acciones destinadas a describir y analizar el fondo del problema planteado, a través de procedimientos específicos, que incluye las técnicas de observación y recolección de datos, determinando el ‘cómo’ se realizará el estudio” (p. 112).

Tamayo (2003) sostiene que la conformación del marco metodológico dentro de una indagación resulta fundamental, porque se construye desde una estructura sistemática para analizar datos, cuyos resultados son interpretados a partir del planteamiento del problema de la mano con su acompañamiento teórico (p. 175).

Con base en las explicaciones anteriores, la metodología para la presente investigación se cimienta a partir de la definición de un enfoque adecuado con sus respectivos diseños, las fuentes de información por consultar, la escogencia de la población y la muestra, la selección de la unidad de análisis y el uso de instrumentos para recolectar análisis acordes con el planteamiento del problema.

A continuación, se plantea el siguiente marco metodológico para el desarrollo de la presente investigación.

#### **3.1. Enfoque**

El análisis cuenta con un enfoque de investigación cualitativo, el cual se sustenta en el propósito de brindar un abordaje adecuado para comprender el significado de la cooperación financiera como herramienta de desarrollo, a partir de las experiencias y de las proyecciones del régimen municipal en la ciudad de San José, entre 2018 y 2023.

La investigación cualitativa busca recopilar y analizar un fenómeno de estudio para entender aquellas definiciones, opiniones o experiencias vinculadas al planteamiento del problema. Este enfoque pretende una interpretación de resultados que permita al investigador identificar las causas subyacentes por las cuales ocurren los fenómenos bajo estudio (Santander, 2021, párr. 22).

Tamayo (2003) menciona que este enfoque metodológico “se caracteriza por el uso de un diseño flexible para enfrentar la realidad y las poblaciones objeto de estudio, en cualquiera de sus alternativas”, en el cual se emplean desde historias de vida hasta estudios de casos cualitativos, previamente realizados, para llegar a los nuevos hallazgos (p. 58).

Barrantes (2022) afirma que este enfoque utiliza una serie de inquietudes y preguntas clave para reflexionar, conceptualizar y accionar en la ejecución de un análisis hacia un proceso sistemático y riguroso, siendo que el estudio de campo refleja el medio para desarrollar las investigaciones dentro de un entorno determinado (p. 146).

En el caso de esta investigación, se explorará la eficacia y la eficiencia en la entrega de los montos económicos para identificar posibles áreas de mejora a través del fortalecimiento de alianzas público-privadas, tras la consolidación de la relación bilateral entre la UNGL y la Municipalidad de San José.

De acuerdo con Newby (2010, citado por Smith, 2010), el estudio de caso:

Está principalmente en la comprensión de cómo y por qué algo ha sucedido, se ha desarrollado, o ha llegado a darse en un escenario concreto. El propósito de ello podría ser comprender un asunto clave o una situación inusual, ilustrar lo que es común o típico, o estimular la ambición mostrando como modelo lo que es posible conseguir. (p. 76)

Para el caso concreto, lo que se busca es comprender a profundidad los motivos por los cuales se emplea el mecanismo de la cooperación financiera en la Municipalidad de San José, cuyos fondos provienen de la UNGL, producto de acuerdos bilaterales.

Además, se busca profundizar en la manera en que estos mecanismos de cooperación son empleados para impulsar proyectos de movilidad urbana en la ciudad capital, cuyo objetivo sea comprender a cabalidad las distintas alternativas perfiladas como soluciones eficaces y eficientes identificadas en el planteamiento del problema.

La medición de los grados de afectación o impacto de dichos cambios para los habitantes de la ciudad de San José escapan al objetivo central, porque eso corresponde con un fenómeno investigativo de carácter evaluativo.

Además, se prescinde del enfoque cuantitativo de datos estadísticos, porque se quiere evitar la rigidez de métodos cuyos comportamientos limiten la exploración de las particularidades vinculadas con el fenómeno social de estudio. Por lo tanto, se priorizan las percepciones que influyen en la cooperación.

Ahora bien, el trabajo de investigación maneja la modalidad explicativa, la cual va más allá de una simple descripción de los datos cualitativos como elementos clave dentro de la investigación. En el caso concreto, la indagación se desarrolla desde la opinión de los especialistas consultados, así como también de los informes recopilados en el pasado, para contar con un panorama amplio del caso en análisis (Hernández, 2014, p. 95).

El trabajo en cuestión busca explicar el análisis acerca de aquellas iniciativas que vinculen alianzas público-privadas para el desarrollo de proyectos de movilidad, a través de la cooperación financiera que facilita la UNGL para la ciudad capital, desde los diagnósticos para planificar los proyectos hasta su correspondiente ejecución.

El proyecto pretende responder a los orígenes de los fondos de cooperación que el organismo municipal asigna cada cierto tiempo a la Municipalidad de San José, para planificar y ejecutar proyectos de movilidad urbana; así como también identificar las técnicas de fiscalización por las cuales se someten a evaluación por parte de los entes auditores especializados como la Contraloría General de la República (CGR) o las auditorías internas.

En general, mediante este enfoque, se persigue una identificación de las expectativas y necesidades de los josefinos, a partir del uso de la cooperación financiera, cuyos resultados sirven de base para fomentar esta herramienta para el desarrollo local y contribuir a la construcción de una ciudad más próspera y sostenible.

### **3.2 Diseño**

La investigación contempla un diseño cualitativo para estudio de caso, el cual se sustenta en que, al momento de su delimitación, se especificó la herramienta de la cooperación financiera entregada por la UNGL, exclusivamente para la Municipalidad de San José, en el periodo comprendido entre 2018 y 2023 para contar con un mayor abordaje.

Durán (2012) cita que:

El estudio de caso (EC) es una forma de abordar un hecho, fenómeno, acontecimiento o situación particular de manera profunda y en su contexto, lo que permite una mayor comprensión de su complejidad y, por lo tanto, el mayor aprendizaje del caso en estudio. Utiliza múltiples fuentes de datos y métodos, es transparadigmático y transdisciplinario. (p. 121)

Concentrar el análisis en un caso concreto permite aprovechar el tiempo al máximo para entender el comportamiento acerca del fenómeno de la movilidad urbana en la ciudad capital y la cooperación internacional como un recurso al alcance del ayuntamiento josefino para tomar decisiones.

Grunow (1995, citado por González, 2009) explica que el análisis de caso representa uno de los métodos investigativos más utilizados en la actualidad, porque profundiza en la naturaleza de un fenómeno determinado. El autor menciona que se revisaron 204 estudios empíricos y el 50% de ellos contó con esa metodología (p. 307).

El estudio de caso contempla métodos o diseños flexibles, porque el investigador cuenta con la facultad de usar múltiples herramientas para analizar los datos que permitan comprender las particularidades del fenómeno bajo indagación y conocer sus causas. Además, explora una mayor interacción entre el indagador y el objeto de análisis (Hernández Sampieri, 2014, p. 3).

También se caracterizan por contar con análisis sistemáticos, globales y holísticos, con el fin de que el investigador asuma un rol proactivo para identificar patrones, cuya premisa sea que un estudio de caso en profundidad pueda aportar conocimientos relevantes partiendo de otros casos similares (Hernández Sampieri, 2014, p. 3).

Los antecedentes de este proyecto se fundamentan en un diseño metodológico sobre el estudio de casos, a través de los cuales se analizaron las experiencias costarricenses de ciudades como Tibás, Curridabat y La Unión; así como de Sao Paulo (Brasil), Santa Marta (Colombia) y Madrid (España), en materia de movilidad urbana y de la participación activa de la cooperación financiera internacional.

El análisis de caso de la presente investigación constituye un aporte notorio al campo de la cooperación financiera en la capital costarricense, porque facilita un nuevo conocimiento acerca de las dinámicas y los desafíos asociados con este tipo de intervenciones y contribuye con la

elaboración de un estudio que sea considerado por las autoridades del gobierno local para el desarrollo de mejores prácticas y políticas públicas.

### 3.3. Fuentes

La recolección de datos se fundamenta en la medición de las variables o conceptos contenidos en el planteamiento del problema, y se efectúa mediante el uso de procesos estandarizados y avalados por una comunidad científica, para que los resultados se observen con respecto “al mundo real” (Hernández, 2014, p. 5).

Barrantes (2002) menciona que:

La recolección de datos requiere de prudencia, paciencia y orden. Esto implica la necesidad de utilizar instrumentos capaces de captarlos tal cual son, con sus medidas apropiadas y su exacto valor. Es necesario advertir que una misma fuente de información y los mismos datos pueden ser tratados de múltiples maneras y utilizarlos con diferentes finalidades. (p. 140)

Los autores anteriormente citados indican que recabar datos en la investigación representa un ejercicio minucioso y cuidadoso para alcanzar el éxito en cada uno de los análisis de las variables que conforman el proceso implementado en este ejercicio.

Para dar con las fuentes idóneas, se aplican las recomendaciones de Hernández (2014) de revisar lecturas como referencias bibliográficas e informes para dar ese valor agregado al estudio. Por esta razón, se hace necesario recopilar los datos de mayor relevancia y necesarios para enmarcar el planteamiento del problema (p. 94).

Las fuentes de información para desarrollar conocimiento en una investigación científica o académica se clasifican en dos tipos fundamentales: primarias y secundarias.

Gallardo (1991) define las fuentes primarias como aquellas que brindan una evidencia directa sobre el tema de investigación y que “ofrecen un punto de vista desde adentro del fenómeno en particular que se está estudiando” (p. 57). Los documentos originales, trabajos creativos, entrevistas, novelas, minutas y autobiografías destacan como ejemplos de estas fuentes.

Hernández (2014) complementa con libros, artículos de revistas científicas y ponencias o trabajos presentados en congresos, simposios y eventos similares, porque su función investigativa es sistematizar los datos recopilados y profundizarlos (p. 65).

Dentro de las fuentes primarias que se usan para el abordaje de la presente investigación se encuentran la gestión de tres entrevistas con actores públicos y estatales involucrados en la gestión de proyectos de cooperación internacional en beneficio de la ciudad de San José.

Entre las conversaciones por solicitar destacan una con algún encargado del Departamento de Relaciones Internacionales de la UNGL, otra con algún funcionario vinculado con esta área de la Municipalidad de San José y una más, con algún representante de la CGR.

Esas acciones se hacen con el objetivo de plasmar aquellas voces autorizadas que experimentan de manera directa las situaciones ocurridas dentro de sus sectores y con ello se tiene una radiografía actual del desarrollo de la problemática que se quiere abordar.

Una vez efectuadas las entrevistas, se recopila la información más relevante acorde con los objetivos perseguidos para este análisis de caso y con el planteamiento del problema, para propiciar un desarrollo óptimo, que se acerque a la realidad y se convierta en un insumo para las autoridades locales para decidir sobre las acciones por seguir en materia de movilidad.

La intención de estos encuentros es conocer el aporte que este mecanismo de financiamiento internacional empleó para impulsar mejoras en la movilidad urbana de la ciudad capital entre 2018 y 2023, así como analizar la incorporación de las alianzas público-privadas para la ejecución de dichas iniciativas de responsabilidad social.

A su vez, las consultas de fuentes para la investigación se reforzarán a través de la inclusión de los informes de auditoría interna emitidos por la UNGL, el órgano contralor y el ayuntamiento municipal, con el fin de conocer las técnicas de fiscalización de los entes auditores para garantizar una efectiva transparencia y rendición de cuentas.

Esa información debe estar disponible para la ciudadanía, debido a que existen personas que quieren acceder a esos datos públicos. Por lo tanto, estos insumos son fundamentales como fuente informativa para profundizar sobre la movilidad en San José.

Por otro lado, Gallardo (1991) menciona que las fuentes secundarias se encargan de interpretar y analizar fuentes primarias, como ocurre con los libros de textos, artículos de revistas, críticas literarias, enciclopedias y biografías (p. 57).

Como fuentes secundarias consultadas para el presente análisis se encuentran informes sobre movilidad urbana en San José y de otros cantones metropolitanos, elaborados por el Programa Estado de la Nación (PEN), la Universidad de Costa Rica (UCR), la Universidad

Nacional (UNA), el Instituto Tecnológico de Costa Rica (ITCR) y el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica (Lanamme), entre otros.

Estos insumos resultan de vital importancia, porque con ellos se pudo construir los elementos introductorios de este proyecto, como la justificación, el planteamiento del problema y los antecedentes. Esos elementos se convierten en el punto de partida con el fin de planificar y ejecutar las labores de campo y analizar los resultados.

Como últimos elementos, pero no menos importantes, se encuentran consultas de artículos periodísticos o de opinión de medios de comunicación costarricenses de renombre, como *La Nación*, *Diario Extra*, *CRHoy.com*, *AmeliaRueda.com*, *Teletica.com* y *Telenoticias*, los cuales efectuaron publicaciones acerca de propuestas o sobre estados de situación sobre la infraestructura y movilidad urbana en el periodo definido para la presente investigación.

### **3.4 Población y muestra**

La población en una investigación es el conjunto delimitado por ciertas características, que incluye todos los elementos que cumplen con ellas. Esta definición, según Hernández (2014), es fundamental para el diseño del estudio (p. 174).

Las características de la población no dependen solamente de los objetivos de la investigación, sino también de otras razones prácticas, siendo que cada análisis no será mejor por contar con una variable más grande, sino con una adecuada delimitación (Hernández, 2014, p. 174).

Toledo (s.f.) define la investigación como aquellos elementos (personas, objetos, organismos o historias clínicas) que participan del fenómeno definido y delimitado en el análisis del problema de investigación. La población puede ser finita, es decir, delimitarse en torno a las características de contenido, lugar y tiempo (p. 4).

La población objeto de este estudio está conformada por los proyectos de movilidad urbana directamente involucrados en las iniciativas de movilidad financiadas por cooperación internacional, las cuales son coordinadas por la UNGL en beneficio de la ciudad capital.

Estos proyectos buscan mejorar la movilidad urbana por medio de diferentes intervenciones, por lo cual también involucra, como un grupo específico de la población josefina,

la lista de proyectos liderados por la UNGL con la movilidad urbana en la capital entre 2018 y 2023.

En el caso en cuestión, quedan fuera de objeto de estudio las ayudas económicas suministradas hacia aquellas áreas que no se relacionan con el planteamiento del problema y se centra exclusivamente a la movilidad urbana. Esto permite una mayor agilidad a la hora de focalizar la población sobre lo cual se quiere investigar.

Una vez definida la población, se procede con la muestra. Este último concepto es clave para entender el conocimiento de representar “un subgrupo de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus características al que llamamos población” (Hernández, 2014, p. 172).

Toledo (s.f.) señala que la muestra es una porción o parte de la población de interés, que refleja las mismas características que la población, a partir de la delimitación de las características poblacionales (p. 5).

Para la presente investigación, se pensó en utilizar una muestra no probabilística, es decir, el subgrupo de la población en que la escogencia de los elementos no depende de la probabilidad, sino que corresponde con las características que posea la investigación (Hernández, 2014, p. 176).

Las razones por las cuales se escogió esta metodología radican en una mayor facilidad para analizar proyectos desde las experiencias, perspectivas y significados por los cuales los usuarios atribuyen un fenómeno particular, en este caso, de la cooperación internacional de la UNGL hacia el gobierno local de San José.

A continuación, en la tabla 4 se visualiza la lista de las seis personas entrevistadas e instituciones que estuvieron involucradas para la recopilación de insumos valiosos para la investigación:

**Tabla 4**  
**Perfil de entrevistados**

<b>Entrevista</b>	<b>Puesto</b>	<b>Razón</b>
José Carlos Ruiz Fonseca	Internacionalista y asesor del Departamento de Incidencia Política	Unión Nacional de Gobiernos Locales
División de Fiscalización	Área de Fiscalización para el	Contraloría General de la

Evaluativa y Operativa de la Contraloría General de la República	Desarrollo de las Ciudades (CIU), CGR	República
Jorge Carvajal Meléndez	Auditoría Interna, UNGL	Unión Nacional de Gobiernos Locales
Marcela Gutiérrez Miranda	Coordinadora proyecto Interlace	Universidad Nacional
Eida Arce Anchía	Coordinadora de proyecto mUEve	Proyecto mUEve
Pelayo Castro	Director adjunto de la Unión Europea para las Américas	Unión Europea

*Fuente: elaboración propia.*

Es importante mencionar que, durante la investigación, se le giraron preguntas desde el 12 de febrero de 2025 al Departamento de Relaciones Internacionales y Protocolo de la Municipalidad de San José, a través de la Oficina de Comunicación, para la construcción de esta tesis. Sin embargo, hasta el momento en que se presentó esta tesis universitaria no hubo respuestas a las consultas formuladas.

La selección de la muestra para el estudio en cuestión vincula a voces autorizadas y con amplia experiencia para gestionar proyectos comunitarios. Estos funcionarios se encuentran facultados para hablar con propiedad sobre el abordaje de estos temas de movilidad urbana, quienes están dedicados a gestionar, ejecutar, coordinar o fiscalizar las iniciativas impulsadas desde la UNGL a la ciudad capital.

### **3.5. Unidad de análisis**

La unidad de análisis contempla la selección de los participantes o escenarios que se utilizan como instrumento de medición para el desarrollo de un proyecto de investigación. Es decir, considera al objeto sobre el que se espera tener algo que decir cuando finaliza un análisis sobre “quiénes van a ser medidos” (Hernández, 2014, p. 183).

En el caso particular, la unidad de análisis es la UNGL como ente técnico de cooperación financiera. A partir del estudio de caso en la ciudad de San José, se permite analizar la participación de actores públicos y privados para identificar posibles áreas de mejora para la implementación de recursos económicos.

### **3.6. Instrumentos**

Los instrumentos en una investigación cualitativa destacan los procedimientos clave para el desarrollo de una investigación, porque garantizan una conexión indispensable entre el marco teórico con el trabajo práctico para aspirar a los resultados novedosos que se quieren alcanzar en el análisis.

De acuerdo con Márquez (2023), “los tipos de instrumentos de investigación son herramientas que se utilizan para recopilar información y datos en un proceso de investigación” (párr. 4). En un estudio cualitativo, la preparación teórica de un investigador es clave para el procesamiento de datos recibidos en la práctica.

Según Gallardo (2017):

La recopilación de datos es un proceso que se lleva a cabo siguiendo un plan preestablecido donde se especifican los objetivos propuestos y los procedimientos para la recolección, incluyendo la ubicación de las fuentes de información o los sujetos, el lugar de aplicación, el consentimiento informado y la manera de abordarlo. (p. 72)

Las definiciones teóricas presentadas resaltan la importancia crucial de que el experto, científico o académico seleccione cuidadosamente los instrumentos de recolección de datos, para garantizar la calidad de su investigación de campo. Eso sí, previamente debe darse una preparación teórica de los métodos de análisis, para asegurarse de que los resultados van en la línea indagatoria del trabajo.

Estas herramientas científicas y académicas facilitan la recopilación de datos, lo cual orienta al investigador a formular preguntas precisas y le permite desarrollar las respuestas obtenidas a lo largo del proceso investigativo. Los instrumentos son una justificación para construir nuevos hallazgos, con el objetivo de ampliar conocimiento en el campo de estudio.

Las revisiones bibliográficas, las cinco entrevistas de profundidad y la observación figuran como los tres instrumentos de recolección para la presente investigación sobre el uso de la

cooperación financiera desde la UNGL para proyectos de movilidad urbana en la ciudad de San José.

### **3.6.1. Revisiones bibliográficas**

La revisión bibliográfica figura como un aspecto muy importante en una investigación, porque permite conocer el registro de antecedentes nacionales e internacionales sobre proyectos similares que se hayan elaborado en los últimos cinco años y que sirven como base para buscar una iniciativa con resultados novedosos.

Escalante (2010) sostiene que la verificación de la bibliografía existente sirve como guía para comunicar los hallazgos que tienen como finalidad generar oportunidades de cambio, a través del compartimiento de resultados investigativos por medio de la publicación de sus resultados (p. 31).

Gómez y otros (2014) reconocieron que este proceso de revisión bibliográfica representa una etapa primordial de cualquier proyecto investigativo, porque garantiza la recepción de datos relevantes cuando se está en el estudio de campo dentro de un universo de documentos que pueden resultar extensos, por lo que la preparación es relevante para manejar información de forma eficiente (p. 158).

Hernández (2014) agrega que la revisión bibliográfica debe ser selectiva, porque anualmente se publican miles de artículos en revistas académicas, libros y medios de comunicación, en el ámbito mundial, cuyas funciones destacan la ampliación de las áreas de conocimiento sobre temas específicos (p. 72).

Gálvez (2002) cita que esta etapa es clave para buscar, seleccionar, recopilar y sistematizar datos relevantes para resolver el problema de la investigación, por lo cual se necesita planificación y estructura, a partir de la gran cantidad de datos disponibles a través de las herramientas electrónicas disponibles en la actualidad y con ello analizar y sintetizar los resultados (pp. 25-26).

En este proyecto destaca, en su revisión bibliográfica, el portal web de la UNGL sobre los ejemplos actuales de cooperación financiera en movilidad urbana, investigaciones previas de análisis de casos, artículos periodísticos vinculados con el tema en discusión, informes de auditoría, disponibles en los portales de la Municipalidad de San José, la UNGL y la Contraloría General de la República (CGR).

Las razones por las cuales se seleccionaron estos elementos obedecen a que figuran como las fuentes primarias y secundarias de información directamente involucradas con los objetivos que se quieren investigar, con el fin de contar con datos fidedignos y acordes con la realidad, por parte de los protagonistas de las áreas de investigación señaladas.

Este instrumento se aplica en los cinco capítulos del presente trabajo de investigación de forma constante y periódica, porque promueve seriedad cuando se recopilan los datos e interpretan los resultados arrojados por el análisis. Aunque existan diferentes posturas sobre temáticas particulares, existe una responsabilidad social que permite identificar puntos concretos de un caso, para definir posibles soluciones, posterior a lo investigado.

### **3.6.2. Entrevistas a profundidad**

La entrevista es uno de los métodos más frecuentes de recolección de datos en una investigación, porque a través de este mecanismo se emplean intercambios de ideas u opiniones, ya sea a través de una conversación o vía medios electrónicos, acerca de temas que resultan de vital relevancia.

Hernández (2014, citando a Savin-Baden y Major, 2013, y King y Horrocks, 2010) define la entrevista cualitativa como una reunión íntima, flexible y abierta para intercambiar información entre el entrevistador y el entrevistado, en la cual se consigue la comunicación y construcción conjunta de significados respecto del tema en cuestión (p. 403).

Este mecanismo también se define como “el testimonio directo de un personaje; se concibe como la forma inmediata y expedita de obtener las declaraciones de una persona sobre un tema de interés social” (Hernández, 2012, p. 6). Ese ejercicio de diálogo o encuentro privado plantea recopilar información valiosa, como insumo en el cual se le da una voz directa a alguien especializado en el abordaje de una problemática de interés público.

Barrantes (2002) comenta que:

Como en toda entrevista, hay que considerar aspectos acerca de la relación entrevistador-entrevistado, la formulación de las preguntas, la recolección y registro de las respuestas y la finalización del contacto entre ambas partes. En el enfoque cualitativo hay que considerar, además de lo expuesto en la parte cuantitativa, estrategias diferentes en el desarrollo de la entrevista, que la diferencian sustancialmente. (p. 208)

Una adecuada preparación para aplicar este instrumento de recopilación de datos es fundamental para descubrir nuevos enfoques y hallazgos, cuando se investiga un fenómeno. A través de una estructuración sólida, se garantiza que este mecanismo se convierta en una herramienta eficaz para generar ideas innovadoras aprovechando al máximo el tiempo disponible.

En el caso de la presente investigación, la entrevista con los actores públicos involucrados permite dimensionar el alcance acerca de la cooperación financiera como un elemento identificable en la búsqueda de soluciones para los habitantes de la ciudad de San José, así como también para quienes transitan por la capital, sea por motivos de trabajo, estudios o médicos.

La entrevista con el encargado de Relaciones Internacionales de la UNGL es fundamental, porque esta organización funciona como ente emisor que busca conocer el esquema de operatividad sobre el manejo de recursos económicos, la escogencia de determinados proyectos, las participaciones de sectores públicos y privados involucrados en la movilidad urbana de la capital y las técnicas de fiscalización para garantizar transparencia y rendición de cuentas ante la ciudadanía.

También, es un baluarte conocer de primera mano la labor del Departamento de Relaciones Internacionales y de Protocolo de la Municipalidad de San José como ente receptor para identificar los plazos por los cuales llevan a cabo un determinado trabajo de cooperación financiera, los funcionarios que están a cargo, la planificación y coordinación que llevan a cabo con la UNGL a lo largo del periodo de estudio (2018-2023) y los escenarios que se vislumbran a futuro, para continuar recibiendo eventuales ayudas descentralizadas en movilidad urbana y sostenibilidad.

La fiscalización externa, como la que realiza la Contraloría General de la República, es esencial para garantizar un manejo transparente y eficiente de los recursos públicos. A través del Área de Fiscalización para el Desarrollo de las Ciudades, se asegura un control riguroso sobre la aplicación de la cooperación financiera, promoviendo un entorno de confianza y evitando posibles desviaciones.

Por último, las entrevistas a la auditoría externa de la UNGL y al órgano auditor del gobierno local josefino son indispensables para conocer la periodicidad de la fiscalización, algunos de los principales hallazgos y el acatamiento de eventuales posibles vinculados con la administración pública para implementar mejoras en la movilidad urbana.

### 3.6.3. Observación

El investigador cuenta con la habilidad de observar el entorno y, a partir de esa observación, cuestionar lo que sucede a su alrededor respecto a la temática que se está desarrollando. Esta técnica le permite descubrir situaciones que requieren un estudio más profundo y detallado.

De acuerdo con Hernández (2014), la observación en un análisis cualitativo “no es mera contemplación”, sino que “implica adentrarnos profundamente en situaciones sociales y mantener un papel activo, así como una reflexión permanente; estar atento a los detalles, sucesos, eventos e interacciones” (p. 399).

Dentro de los propósitos esenciales de este instrumento de recopilación de datos se encuentra explorar y describir ambientes, comunidades y aspectos de la vida social; comprender procesos y vinculaciones entre personas y sus situaciones; identificar problemas sociales y generar hipótesis para futuros estudios (Hernández, 2014, p. 399).

Según Santos (1999), los ámbitos de observación deben ser diversos y el comportamiento del investigador debe ser persistente, porque las actividades se producen en diferentes escenarios. En caso de que ese instrumento se aplique en periodos cortos, existen altas probabilidades de encontrar panoramas atípicos que resultan novedosos para los intereses del análisis de caso (p. 426).

En el presente trabajo se aplica la observación acerca del entorno sobre el cual debe enfrentarse la ciudad de San José a diario, producto de los problemas de movilidad urbana como es el congestionamiento vehicular, el problema estructural de la infraestructura vial y las emisiones constantes de dióxido de carbono hacia la atmósfera, los cuales son públicos y notorios cuando la persona ciudadana ingresa a la ciudad capital.

La técnica de la observación se complementa además con la lectura de documentos bibliográficos de referencia, informes de fiscalización y auditoría, y el contenido de las respuestas recopiladas en las entrevistas que se llevaron a cabo a lo largo del periodo designado de estudio.

La finalidad de este instrumento radica en comprender las dinámicas de movilidad en San José, entendiendo los medios de transporte que usan y su interacción con el entorno urbano que permitan identificar las necesidades poblacionales y analizando el estado actual de alianzas público-privadas, orientadas para esa área en específico con el fin de implementar oportunidades de mejora.

### 3.7. Fases de recolección de instrumentos

La fase de recolección de datos representa un elemento trascendental dentro del proceso de investigación, porque se recopilan los apuntes necesarios para desarrollar cada una de las respuestas a las consultas planteadas al momento de plantear el problema. Con una adecuada planificación, existen altas probabilidades de que el proyecto se amplíe de manera exitosa.

De acuerdo con Hernández (2014), este instrumento se utiliza en los escenarios de carácter natural y vida cotidiana del ser humano. Estas etapas tienen como finalidad obtener datos que se convertirán en información de personas, seres vivos, comunidades, situaciones o procesos en profundidad en cada una de las propias formas de expresión de cada uno (p. 397).

Guzmán (2024) cita que las etapas clave para este instrumento son las siguientes:

- Planteamiento del problema
- Revisión de la literatura en datos bibliográficos
- Recopilación de datos bibliográficos
- Entrevista de profundidad
- Análisis de datos
- Interpretación de la información
- Implementación de conclusiones y recomendaciones (p. 45)

Consecuentemente, se puede realizar un estudio fundamentado en el conocimiento práctico y teórico, al contemplar la investigación sobre “El Aporte de la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL) como ente técnico de Cooperación Financiera en movilidad, en representación de la ciudad de San José de la República de Costa Rica, entre 2018 y 2023”.

Este enfoque se sustenta en el análisis exhaustivo de fuentes bibliográficas, así como la realización de entrevistas detalladas con actores clave relacionados con el tema seleccionado y la observación del entorno histórico y actual de la movilidad en la ciudad.

## **CAPÍTULO 4**

### **ANÁLISIS DE RESULTADOS**

Antes de analizar los resultados, es importante aclarar que su elaboración parte de entrevistas con funcionarios de la UNGL, la Municipalidad de San José, informes de labores de la UNGL y de esa municipalidad, documentos de auditoría y publicaciones efectuadas, tanto por medios de comunicación costarricenses como por comunicados institucionales de la organización en estudio.

Dicho lo anterior, se encontró que la UNGL entregó recursos económicos mediante la herramienta de cooperación financiera a la Municipalidad de San José, entre 2018 y 2023, en al menos dos proyectos vinculados: Movilidad Sostenible, Urbanismo, Equipamiento, Valoración del Espacio Público y Enverdecimiento y Equidad (mUEve) e Interlace.

Este análisis excluye la estrategia Sembremos Seguridad, porque no corresponde con el área de trabajo definida para la elaboración de este documento; mientras que el Pacto Global de Alcaldes (GCoM, por sus siglas en inglés) tampoco fue contemplado, porque su eje de trabajo corresponde con la cooperación técnica.

#### **4.1. Gestión de proyectos**

El primer aspecto por considerar es la formulación del proyecto, es decir, la fase en la que se concibe lo que se pretende desarrollar. Posteriormente, se oficializa para dar la orden de inicio. En esta etapa se llevan a cabo todas las gestiones necesarias para concretar el planteamiento inicial (Siles y Mondero, 2018, p. 17).

La planificación es el siguiente paso. En esta fase, se aplica la teoría para dirigir los proyectos mediante la elaboración de los diseños, lo que permite estructurar el desarrollo de la propuesta. Luego sigue la ejecución, que consiste en trasladar el proceso teórico a la práctica, es decir, al trabajo de campo. Toda labor requiere un seguimiento constante para garantizar que lo realizado se ajuste a la normativa y cumpla con los estándares de calidad (Siles y Mondero, 2018, p. 20).

El cierre es la última fase y representa la integración de todos los elementos mencionados. Dicho proceso se alcanza cuando la iniciativa ha sido organizada, implementada y supervisada (Siles y Mondero, 2018, p. 20).

Con respecto al análisis de la gestión de proyectos para la cooperación internacional ejecutados por la UNGL como ente técnico, estos fueron algunos de los hallazgos vinculados con la gestión de cada uno de los proyectos identificados.

#### **4.1.1. mUEve**

En el caso de este proyecto, se compendian parte de las respuestas suministradas por el internacionalista y asesor del Departamento de Incidencia Política de la UNGL, José Carlos Ruiz Fonseca, y de la coordinadora del Proyecto mUEve, Eida Arce Anchía.

También se utilizaron algunas de las recopilaciones de notas periodísticas al momento de la gestión de los proyectos, en medios como *Teletica.com* o *La Nación*, e informes de labores de la UNGL y de la Municipalidad de San José en el periodo comprendido entre 2018 y 2023.

¿Qué es mUEve? Ruiz (2025) cita que esta propuesta de movilidad urbana destaca como una de las iniciativas de cooperación financiera que engloba el alcance en 15 cantones ubicados en la Gran Área Metropolitana (GAM), específicamente durante la ruta por donde se encuentra el paso del ferrocarril urbano (entrevista personal).

Desde la UNGL afirman que, con este proyecto, fomentan el mejoramiento urbano de los territorios metropolitanos, a partir del establecimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, establecido por la Organización de las Naciones Unidas (Ruiz, 2025, entrevista personal).

La formulación del proyecto se efectuó tras la convocatoria que realizó la Unión Europea sobre ciudades sostenibles (Arrieta, 2019, párr. 2), la cual se tituló *Local Authorities: Partnerships for sustainable cities* (Ruiz, 2025, entrevista personal). La propuesta se formalizó el 14 de agosto de 2019 en Casa Presidencial, cuando se anunció como uno de los cuatro ganadores de la región de América Latina (Orjuela, 2019, párr. 2).

Aunque este proceso lo lideró la UNGL ante la Unión Europea, actores estatales como el Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (Mivah), el Ministerio

de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer) apoyaron técnicamente la iniciativa (Orjuela, 2019, párrs. 5-6).

Tras la formalización global del plan, las autoridades locales de los cantones beneficiados y el ente cooperante técnico comenzaron a formular sus planificaciones con base en las necesidades de sus territorios. Al ser una investigación que aboca exclusivamente al cantón central de San José, únicamente se abordará esta ciudad.

Los criterios de selección utilizados por el gobierno local josefino para promover un plan proyecto que más se alinee con las necesidades poblacionales corresponden a la facilidad para caminar, pedalear, conectar, transportar, mezclar, densificar, compactar y cambiar (Vargas, 2021, p. 109).

Luego de considerar sus condiciones urbanas, sociales y económicas, la Municipalidad de San José decidió, en 2021, planificar el proyecto con fondos de cooperación financiera internacional en el distrito de Pavas. De acuerdo con Vargas (2021), “es el territorio por el que atraviesa el mayor tramo de la línea de tren”, pero cuyo recorrido separa a las comunidades, en lugar de unirlos (p. 109).

Para 2022, el ayuntamiento josefino contempló que con los recursos para el proyecto de Pavas contempla tanto el desarrollo de diagnósticos, como planes maestros urbanos, anteproyectos, diseño y ejecución de una obra demostrativa, para un plazo de tres años, es decir, su finalización está programada para este 2025 (Araya, 2023, p. 126).

Una vez analizado el entorno, el proyecto escogido para San José se titula Urbanismo Táctico y Seguridad Vial en el Cecudi (Centro de Cuido y Desarrollo Infantil) de Pavas. La coordinadora de mUEve dijo que la intervención está orientada al transporte de renovación urbana, para lo cual se identificaron calles completas que deberían tener arbolado, ciclovías, aceras amplias e iluminación (Anchía, 2025, entrevista personal).

También apuntó a la necesidad de identificar cruces prioritarios, los cuales son usados por muchos y diferentes grupos de personas, para que circulen en entornos seguros y en sitios con oportunidades para densificar y usar instrumentos de gestión del suelo (Anchía, 2025, entrevista personal).

La coordinadora de mUEve describió la obra del plan proyecto como demostrativa para una intervención en los alrededores del Cecudi de Pavas, el cual contempla tanto la construcción

como el acceso de un sendero peatonal, iluminación, mobiliario para la estancia y juegos infantiles (Anchía, 2025, entrevista personal).

Al término de 2023, periodo contemplado por este informe, aún se encontraba en proceso de planificación. Sin embargo, desde finales de 2024 e inicios de 2025, la iniciativa se encuentra en ejecución, con el fin de conectar a uno de los distritos con mayor población en la ciudad de San José.

En el proceso de planificación y ejecución, la principal limitación que enfrentaron con los recursos de cooperación financiera internacional fue la *regla fiscal*, la cual “restringía la posibilidad de presupuestar los recursos provenientes de la Unión Europea” y que repercutió en las fechas de ejecución, cuando era requerido desembolsar recursos para la generación del plan proyecto (Ruiz, 2025, entrevista personal).

De acuerdo con Ruiz (2025), una vez eliminada la restricción, surgió la limitante del factor tiempo, para recuperar el cronograma requerido dentro del proceso de planificación, principalmente con los acuerdos requeridos para los procesos de ejecución. No obstante, reconoció que ese impacto se podría considerar como una acción “marginal” (entrevista personal).

Ahora bien, es importante mencionar que la información sobre la planificación y ejecución de este proyecto en la ciudad de San José no se encuentra disponible en la dirección electrónica de la UNGL. Esta acción resulta contraria a lo que estipula la Constitución Política, el cual cita que “se garantiza el libre acceso a los departamentos administrativos con propósitos de información sobre asuntos de interés público” (Constitución Política, 1949, art. 30).

A su vez, la *Ley de Acceso a la Información Pública* es clara, en el numeral 16, donde sostiene que documentos como los planes estratégicos deben estar colgados en la dirección electrónica de las instituciones que administran fondos públicos. Si bien se pudo acceder sin ningún problema a la información, mediante solicitud, sí amerita ese señalamiento, tomando en cuenta el tiempo que se pudo haber perdido para avanzar en el desarrollo de este escrito (Ley 10554, 2024, art. 16).

Las fiscalizaciones son un elemento clave para asegurar el éxito de los proyectos en sus procesos de gestión. Por lo tanto, se explorará este tema en profundidad en una categoría más adelante. Finalmente, al estar la iniciativa activa, no se contempla la etapa de cierre del plan.

#### 4.1.2. Interlace

Se identificó un segundo plan de cooperación financiera entregada por la UNGL a la ciudad de San José y que corresponde al proyecto Interlace. Según la coordinadora del proyecto, Marcela Gutiérrez Miranda, esta iniciativa tiene como propósito restaurar los ecosistemas urbanos en ciudades de América Latina y Europa, cuyo financiamiento recae en el programa Horizonte 2020 de la Unión Europea (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

En el caso de Costa Rica, participan como socios de la UNGL la Universidad Nacional (UNA) y el Corredor Biológico Río María Aguilar Costa Rica (CBIMA), en conjunto con las municipalidades de San José, Alajuelita, Montes de Oca, Curridabat y La Unión (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

El proceso de formulación para gestionar el proyecto inició en 2019, cuando desde la UNGL iniciaron los trámites con la secretaría técnica de la Federación Latinoamericana de Ciudades, Municipios y Asociaciones de Gobiernos Locales (Flacma), para posicionar la idea mediante un concurso con el fin de “empoderar y equipar a las ciudades europeas y de la región latinoamericana” (UNGL, 2020, p. 125).

El CBIMA comprende una población global costarricense estimada de 400 000 habitantes, 39 kilómetros de hábitats modificados y naturales encargados de interconectar la cuenca del río María Aguilar como parte de la única área clave de biodiversidad, dentro de una zona urbana ubicada en suelo nacional (Solano, 2022, párr. 4).

Con el involucramiento del CBIMA y los gobiernos locales de su influencia, el financiamiento promueve la restauración y rehabilitación de los ecosistemas urbanos a ciudades más habitables, resilientes e inclusivas, por un monto cercano a los 5,5 millones de euros (UNGL, 2020, p. 125).

De acuerdo con la encargada del proyecto para Costa Rica, tanto las alianzas público-privadas como los gobiernos locales resultaron actores clave para construir ciudades resilientes donde la población tenga una mayor calidad de vida, naciendo inicialmente como un proyecto de investigación y no como un trabajo de campo en las ciudades (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

En el caso concreto de San José, la encargada de Interlace precisó dos iniciativas durante el periodo de estudio, una de ellas es la una iniciativa de ciclovías que conectan cantones de la GAM como Curridabat y Montes de Oca, y cuyo fin de recorrido se contempla en La Sabana, ya

perteneciente para la ciudad capital como un servicio de voluntariado. La funcionaria menciona que, para su investigación interna, se efectuaron entre seis o siete cleteadas, para dar un primer impulso a la movilidad urbana, recordando que el plan no se realiza solamente para hacer ejercicio, sino para generar un apropiamiento del espacio público (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

El otro apartado identificable corresponde con un programa de reforestación en el parque de la Paz, en el cual se hicieron campañas de limpieza para promover una ciudad capital que sea sostenible con el medio ambiente. La conformación de un minibosque del CBIMA, en ese sector, según Gutiérrez, permitió la siembra de árboles en un espacio pequeño con la visión de restaurar el espacio. A través de esta campaña de reforestación, se pretende disminuir las emisiones de dióxido de carbono generadas por los automotores contaminantes e impulsar un mayor servicio de voluntariado de representantes de la comunidad para formar líderes locales (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

Durante el momento de la entrevista para consultar por la iniciativa, la funcionaria no contaba a mano con el detalle de los costos de la reforestación, aunque precisó que “cada institución pone un poquito”, en relación con el suministro de abonos, entrega de refrigerios, pagos a voluntarios y otros elementos que contemplan un mayor desarrollo de iniciativas vinculados con ecosistemas urbanos (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

La coordinadora de Interlace considera que el proyecto “ha tenido resultados tangibles”, como un mayor espacio restaurado a partir de un marco de evaluación para el desarrollo de soluciones basadas en la naturaleza, cuyo documento guía a los gobiernos locales, incluido San José, que es el objeto de estudio, a que se tomen decisiones en su territorio a partir de información técnica disponible en el medio (Gutiérrez, 2025, entrevista personal). La limitante en el caso en particular es que esa información no consta en internet de forma accesible, por lo cual no se pudo acceder a las evaluaciones que citó la funcionaria.

Sería valioso que esos resultados tangibles, a partir de bases de datos y otros análisis que se realizaron por parte de la iniciativa, cuyos recursos económicos provienen de la Unión Europea (UE), estén al alcance de la ciudadanía para evitar especulaciones que comprometan una efectiva rendición de cuentas y transparencia necesarias.

Por lo tanto, el proyecto Interlace representa un esfuerzo significativo para promover la sostenibilidad y la resiliencia en la ciudad de San José y sus alrededores. La colaboración entre entidades gubernamentales, académicas y de la sociedad civil, junto con el apoyo financiero de la

Unión Europea, ha permitido la implementación de iniciativas concretas como la creación de ciclovías y la reforestación del parque de la Paz. Sin embargo, la falta de acceso público a la información detallada sobre los resultados y la evaluación del proyecto plantea interrogantes sobre la transparencia y la rendición de cuentas.

En última instancia, para que proyectos como Interlace alcancen su máximo potencial y generen un impacto duradero, es fundamental garantizar la transparencia y la accesibilidad a la información. Esto no solo fortalece la confianza de la ciudadanía, sino que también permite una evaluación más precisa de la efectividad de las iniciativas y facilita la replicación de buenas prácticas en otros contextos. La apertura y la rendición de cuentas son pilares esenciales para construir ciudades más sostenibles, resilientes e inclusivas, donde la calidad de vida de todos sus habitantes sea una prioridad.

## **4.2. Fiscalizaciones**

Con respecto a las técnicas de fiscalizaciones utilizadas por los proyectos mUEve e Interlace, se llegó a los siguientes resultados.

### **4.2.1. mUEVE**

Para los proyectos de fiscalizaciones, se realizaron consultas a la Contraloría General de la República (CGR), a través de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa del Área de Fiscalización para el Desarrollo Local; el auditor de la UNGL, Jorge Carvajal Meléndez, y la coordinadora del proyecto mUEve, Eida Arce Anchía.

Para la elaboración de este escrito, se le consultó al auditor de la Municipalidad de San José, Israel Barrantes Sánchez, pero hasta el momento de la conclusión de este trabajo, el gobierno local no había realizado un diagnóstico sobre el manejo fiscalizador de los recursos provenientes mediante cooperación financiera internacional.

#### **4.2.1.1. Auditoría interna UNGL**

Para la recopilación de datos, se hicieron consultas al auditor interno de la UNGL, Jorge Carvajal Meléndez, y la coordinadora del proyecto mUEve, Eida Arce Anchía, así como el análisis de cuatro informes de auditoría interna elaborados entre 2021 y 2023, así como un informe de auditoría externa elaborado en 2023.

Dichos oficios fueron compartidos por el profesional vía correo electrónico, debido a que no fue posible ubicarlos en internet, a pesar de que, cuando un organismo internacional entrega recursos para la elaboración de proyectos, estos se traducen en fondos públicos, por lo que deben estar accesibles para consulta pública.

Con respecto a la fiscalización interna que se realiza en el proyecto mUEve, la coordinadora del proyecto cita que la persona responsable es la arquitecta del proyecto, Adriana Fuentes. En el caso de las ciudades involucradas en el proyecto, cada ayuntamiento define al encargado de supervisión, mientras que en la parte administrativa participa también el socio VNG, asociación municipalista de Países Bajos (Anchía, 2025, entrevista personal).

En relación con el tipo de periodicidad, se efectúan fiscalizaciones o auditorías para llevar un control y un orden sobre los montos ejecutados. La coordinadora de mUEve asegura que se recibe una evaluación ROM (*result oriented monitoring*), un sistema de monitoreo de evaluación de proyectos financiados por la UE, así como una auditoría de julio de 2020 a julio de 2023 (Anchía, 2025, entrevista personal).

Desde mUEve contrataron una evaluación intermedia y deben contratar próximamente una evaluación y auditoría final. A su vez, rescataron el papel de la Contraloría General de la República y la UNGL para realizar auditorías periódicas, mientras que ante la UE se realiza un informe anual de cuya aprobación dependen los siguientes desembolsos (Anchía, 2025, entrevista personal).

Es importante enfatizar que, en la dirección electrónica del Proyecto mUEve, no se encuentran disponibles dichas evaluaciones. Esa omisión de datos afecta la transparencia y la rendición de cuentas, en tiempos en que la era electrónica facilita que cualquier persona ciudadana acceda a esa documentación con un simple clic, además de que el marco legal y reglamentario costarricense exige esa divulgación de material.

Por otro lado, el auditor indicó que se hace un monitoreo cada inicio de año, con el fin de valorar los proyectos de planificación y ejecución de los proyectos de mUEve. En el caso del proyecto de la Municipalidad de San José, hasta la fecha no se ha efectuado un monitoreo específico a ellos, por lo que no se descarta que en el corto plazo se elabore un mayor control (Carvajal, 2025, entrevista personal).

En términos generales, el auditor cita que dentro de las principales observaciones efectuadas a la administración como ente técnico de cooperación internacional se encuentran la forma en que presentan las bitácoras cuando participan en talleres o capacitaciones en movilidad

fuera del país, principalmente España, sitio donde se presentan la mayoría de las giras internacionales (Carvajal, 2025, entrevista personal).

Aunque las evaluaciones a mUEve se efectuaron de manera global, es necesario rescatar que es indispensable plasmarlas en este escrito, porque tienen una repercusión a la hora de planificar y ejecutar la propuesta construida para la ciudad de San José.

El primero de los reportes fue el AI-13-05-2021, del 11 de mayo de 2021, en que el auditor detalla problemas de registro con cuatro transferencias bancarias físicas, las cuales se detallan a continuación:

**Imagen 1**  
**Problemas de registro con transferencias bancarias**

FECHA	DETALLE	DOCUMENTO	INGRESOS	GASTOS
24/09/2020	error de pago del señor Dagoberto Mena	TE 14550972		\$ 982,30
24/09/2020	Devolución de error de pago de Dagoberto Mena	TE 14550972	\$ 982,30	
21/12/2020	Transferencia internacional socio VNG	TE 5332800		\$ 122.584,00
21/12/2020	Transferencia internacional socio FSS	TE 8951422		\$ 126.258,00
18/03/2021	Pago Desatur Corobici S.A Fact 26421	TE 14327598		\$ 2.717,04

*Fuente: auditoría UNGL.*

El segundo de los reportes corresponde al oficio AI-08-02-2022, del 15 de febrero de 2022. En aquella ocasión, el auditor solicitó claridad en el detalle de los movimientos financieros efectuados, copia de los informes emitidos a la UE, porcentaje de ejecución y proyecciones en el año en curso, la conciliación bancaria sobre el manejo del dinero y los niveles de control existentes (Carvajal, 2022, p. 1).

A partir de esa solicitud, se construyó un tercer reporte administrativo, el cual corresponde al informe AU-UNGL-001-2022, del 28 de julio de 2022, el cual contempla 10 páginas y se hizo énfasis al proyecto mUEve en global. Ese día, el auditor advirtió por atrasos, tanto en los plazos como en los montos por ejecutar, con base en lo establecido en el convenio con la UE (Carvajal, 2022, p. 4).

De acuerdo con datos de proyección con corte al año 2022 y con base en lo establecido con la regla fiscal, para la fecha de finalización prevista en 2025, el convenio tendría un déficit de ejecución de \$3 030 475, es decir, de un 56%, tal como se evidencia en el siguiente cálculo:

## Imagen 2

### Proyecciones de ejecución del proyecto mUEve

Cálculo de Proyección de Ejecución del Convenio						
	2021	2022	2023	2024	2025	
Proyección presupuestaria	\$ 666,666.00	\$ 1,035,087.71	\$ 1,597,192.08	\$ 1,448,554.11	\$ 666,666.00	\$ 5,414,165.90
Monto presupuestado CGR	\$ 934,211.91	\$ 429,256.15	\$ 429,256.15	\$ 429,256.15	\$ 429,256.15	\$ 2,651,236.53
Deficit de ejecución	\$ -267,545.91	\$ 605,831.56	\$ 1,167,935.93	\$ 1,019,297.95	\$ 237,409.85	\$ 3,030,475.28
Ejecutado periodo 20/21						

Fuente: auditoría UNGL.

Con respecto a los pagos por servicios profesionales que comenzaron en agosto de 2020 para la jefatura del Equipo mUEve y el de la contadora, si la proyección era concluir al término de 2024 y se tenía la ampliación de un año y alcanzar el periodo 2025, habría un faltante de 82 170 dólares (Carvajal, 2022, p. 5).

En cuanto al caso de la encargada del experto en planificación, se reportó a la auditoría que el monto mensual era de 2 000 dólares, aunque en cuatro movimientos del proyecto ocurridos en 2021 aparecen estadísticas diferentes y sin precisar, entre ellas, tres por 2 220 dólares y uno por 1 198 dólares (Carvajal, 2022, p. 7).

Carvajal (2022) cita que la partida del experto de planificación está en el presupuesto por un monto de 22 640 euros, lo que representa en dólares un monto total de 24.940, al tipo de cambio de 2022, para realizar cinco contratos cortos de 4528 euros cada contrato. No obstante, tras analizarse la *Ley de Contratación Administrativa*, la UNGL decidió hacer un único contrato de 12 meses por 24 000 dólares a la señora Adriana Fuente (encargada), quien ofertó 24 000 dólares, para evitar un fraccionamiento mayor a lo estipulado en el marco legal (p. 7).

Si bien la administración reconoció que hubo una “confusión” de la consultora (Carvajal, 2022, p. 7), estos datos evidencian inconvenientes administrativos producto de la regla fiscal como limitante para ejecutar fondos, así como problemas en los registros para llevar a cabo un control efectivo de los fondos públicos. Estos panoramas afectan los principios básicos de la gestión de proyecto de la cooperación internacional: corresponden al tiempo, costo y alcance.

El último de los reportes disponibles es el AI-09-02-2023 del 6 de febrero de 2023. En una única página, el auditor realiza a la Dirección Ejecutiva de la UNGL un servicio de *prevención*, indicando que, desde el 31 de octubre de 2020, “no contamos con una persona encargada del archivo institucional” (Carvajal, 2023, p. 1).

El profesional de auditoría reporta a la administración que esa ausencia de personal está provocando que “el almacenamiento de dicha información no tenga un esquema claro para poder identificar la trazabilidad adecuada de los documentos”. Al respecto, recomienda a una persona que efectúe este tipo de actividades (Carvajal, 2023, p. 1).

A partir de los resultados encontrados en el abordaje de la auditoría de la UNGL, es indispensable que, tanto los inconvenientes en transferencias bancarias físicas como los fallos en el sistema de controles, ponen de manifiesto la necesidad de reflexionar acerca de contar con una mayor transparencia y rendición de cuentas.

Si bien cada proyecto tiene sus niveles de riesgos, es necesario identificarlos con claridad para garantizar la utilización adecuada de los recursos financieros, así como también posicionar los niveles de confianza ante la opinión pública, especialmente cuando están disponibles recursos públicos provenientes de la cooperación financiera.

Los aspectos de planificación identificados por la auditoría interna de la UNGL, como los atrasos, el déficit de ejecución y diferencias contables en algunos de los pagos por servicios profesionales, encienden las alertas sobre la urgencia de fortalecer la gestión de proyectos en la institución municipalista, porque de persistir en el tiempo podrían tener un impacto en el alcance, costo y tiempo.

Ahora bien, el Departamento de Auditoría de la UNGL es unipersonal, es decir, está conformado únicamente por el funcionario entrevistado para el desarrollo de la presente investigación. El auditor reconoce que la ausencia de personal limita que las fiscalizaciones sean cada vez más periódicas, en comparación con otras instituciones del aparato estatal costarricense (Carvajal, 2025, entrevista personal).

Ese faltante de personal para atender los controles dificulta las tareas de generar monitoreos efectivos y efectuar seguimientos constantes en los avances y resultados de los proyectos debido a que la UNGL no solamente atiende temas de fiscalización de los proyectos de cooperación internacional, sino que también contempla la supervisión de los gobiernos locales que forman parte de esta entidad que defiende el origen descentralizado.

#### 4.2.1.2. Fiscalización de la Contraloría

En el caso de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa del Área de Fiscalización para el Desarrollo Local de Carácter Especial de la Contraloría General de la República (CGR), se elaboró un análisis sobre la revisión del proyecto mUEve, el cual se publicó el 29 de junio de 2023 (Garbanzo y Hernández, 2023, p. 1).

Ese documento, así como también una serie de consultas remitidas a la División encargada de la institución contralora, a través de su Unidad de Comunicación, durante enero de 2025, se pudo recopilar la información de interés para la presente investigación.

El órgano contralor señaló que la UNGL requiere el fortalecimiento de las actividades del proceso de valoración del riesgo institucional (análisis, evaluación, administración y revisión) en cuanto a la gestión del proyecto de movilidad urbana para la construcción de proyectos, siendo que la institución cumple parcialmente la normativa vigente (Garbanzo y Hernández, 2023, p. 13).

Algunos de los riesgos alertados para desarrollar los proyectos de movilidad urbana son la falta de apoyo político, una ausencia de coordinación entre gobiernos locales y entidades del Gobierno Central, falta de experiencia, poca participación ciudadana, dificultades para implementar planes, déficit de recursos, falta de compromiso de ayuntamientos involucrados, pérdida de confianza, tiempos de espera amplios, entre otros (Garbanzo y Hernández, 2023, p. 34).

Con respecto a la evaluación de los riesgos, el órgano contralor detectó la probabilidad de pérdida de confianza y compromiso desarrollado con las autoridades salientes, y el retraso para la contratación y ejecución de actividades (Garbanzo y Hernández, 2023, p. 15).

La CGR encontró que la UNGL logró documentar 29 acciones de mitigación para atender esos riesgos identificados, de los cuales en 18 se tiene documentada la ejecución de las actividades de mitigación, en nueve se efectuó de manera parcial y en dos no se ejecutaron acciones de control para la administración de dichos riesgos (Garbanzo y Hernández, 2023, p. 15).

En cuanto al detalle de los aspectos cumplidos parcialmente por la UNGL sobre la ejecución financiera del proyecto mUEve, la CGR detectó una ausencia de registros con los acuerdos de autorización de funcionarios que asistieron a giras internacionales como un requisito para reconocer viáticos, las liquidaciones presentaron deficiencias como falta de boletas, datos incompletos o espacios en blanco (Garbanzo y Hernández, 2023, p. 19).

Aunque estas observaciones forman parte de los aspectos administrativos, y no tanto de la ejecución de proyectos, fue relevante tomarlos en cuenta para que cuando ya se llegara a la etapa de la ejecución de obras y la implementación de monitoreos, se pueda promover transparencia con respecto a los montos girados por parte del organismo internacional para la consecución de sus objetivos.

El análisis contralor de 2023 menciona la urgencia de la UNGL de “propiciar un involucramiento real” y activo de las municipalidades, así como de las demás partes interesadas por medio de reuniones, capacitaciones, sesiones de trabajo y actividades de coordinación. Al respecto, la evaluación urge la documentación integral sobre cada labor de seguimiento entre las partes involucradas y la UNGL, para que prevalezca una incidencia positiva en los resultados del plan de movilidad urbana (Garbanzo y Hernández, 2023, p. 26).

Por otro lado, dentro de las disposiciones solicitadas por la Dirección Ejecutiva de la UNGL para subsanar las observaciones efectuadas por el órgano contralor, se encuentran los siguientes puntos:

- Elaborar, documentar, formalizar, divulgar e implementar un sistema formal del proceso de valoración de riesgos para la gestión del proyecto mUEve y que considere las actividades de identificación, análisis, evaluación, administración, revisión y seguimiento de los riesgos.
- Elaborar, documentar, formalizar, divulgar e implementar los mecanismos de control que permitan a futuro contar con registros íntegros, confiables y oportunos acerca de los datos de la ejecución presupuestaria; así como también los documentos que contemplen propuestas de implementación como resultados de aprendizajes en giras de carácter técnico y capacitaciones.
- Elaborar, documentar, formalizar, divulgar e implementar los mecanismos para el control y evaluación de la planificación operativa institucional relacionada con los objetivos y metas del proyecto mUEve. Los mecanismos que se definan deberán incorporar acciones que permitan monitorear periódicamente al menos lo siguiente: la congruencia entre los objetivos del marco lógico y los objetivos de la planificación operativa anual.
- Elaborar, documentar, formalizar, divulgar e implementar las medidas de control que permitan a futuro brindar el seguimiento a los convenios intermunicipales que se pactan

como medida de mitigación de riesgos para la UNGL (Garbanzo y Hernández, 2023, pp. 30-31).

Desde la CGR y el auditor de la UNGL indicaron, por separado, que las cuatro disposiciones fueron subsanadas para dar continuidad con las labores de planificación y ejecución de proyectos vinculados con la movilidad urbana.

Es importante recalcar que, previo a este análisis de auditoría de la CGR, el auditor de la UNGL ya había realizado, un año atrás, las respectivas observaciones en cuanto a la vulnerabilidad de los controles en la que se incorporaba la información, por ejemplo, el control de las boletas de viáticos o el monitoreo periódico. Aunque las mismas ya fueron subsanadas, no fue posible identificar para esta investigación cuáles de esas disposiciones se están ejecutando en tiempo y forma, porque la información no está disponible a través del sitio web de la UNGL.

La limitante en este informe es que su construcción fue de manera genérica para los 15 cantones de la GAM y no evidencia la realidad del proceso de ejecución de los proyectos planificados exclusivamente para la ciudad de San José. Este escenario provoca un inconveniente para comprender a fondo los desafíos específicos y las particularidades que enfrenta la ciudad de San José en la ejecución de sus proyectos.

La División de la CGR reconoció que el documento se construyó de manera global en algunos de los gobiernos locales involucrados, incluida la ciudad capital. A su vez, detalló que, para la elaboración del estudio, no hubo ningún inconveniente, mientras que para este 2025 no se planificó una auditoría sobre el tema mUEve (CGR, 2025, entrevista personal).

Pese a lo anterior, resulta necesario incorporar estos alcances del estudio, porque los resultados que se monitorean tienen un impacto a la hora de poner en marcha el proyecto destinado para la movilidad urbana en el distrito de Pavas, cuya ejecución no depende de sí mismo, sino de su entorno externo.

#### **4.2.1.3. Auditoría externa**

Para la presente investigación se tuvo acceso a un informe de auditoría externa elaborado por la firma inglesa Moore. Dicho informe se llama *Informe de verificación de gastos mUEve: Movilidad Sostenible, Urbanismo, Equipamiento, Valoración del Espacio Público y Enverdecimiento y Equidad, con corte a abril de 2024*.

Aunque el producto final del proyecto se entregó fuera del plazo de estudio, se contempla para el análisis de resultados, porque en la ficha técnica se especifica que el objeto de verificación del informe financiero corresponde entre el 6 de julio de 2020 y el 6 de julio de 2023, es decir, dentro del tiempo de estudio (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 5).

Este informe de auditoría externa también se realizó sobre el proyecto de forma global y no específicamente sobre la iniciativa de movilidad urbana del distrito de Pavas, en la ciudad de San José. Sin embargo, y como parte de los mecanismos de control, es necesario contemplar esos alcances de la fiscalización, debido a que tienen incidencia en la ejecución de cada proyecto específico, incluido el de la capital.

Este informe de auditoría externa contó con ocho hallazgos financieros, cuyo valor estimado oscila en 7409,60 euros, siendo la principal de ellas una implementación incorrecta en el tipo de cambio, el cual tuvo un impacto en el uso de 6328,41 euros en el proceso de liquidación presupuestaria (Fernández, Pareja y Navas, 2024, pp. 12-13).

Los auditores externos recalcaron que ese monto “no elegible a efectos de revisión” surge a raíz de la conversión de las cantidades, usando la tasa de cambio generada al momento de los desembolsos para los gastos en colones. Eso sí, los profesionales recalcaron que el hallazgo es sistémico, es decir, “su impacto en el total de la población podría ser mayor” (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 14).

Este oficio cita que el número de transacciones afectadas por el error detectado por el diferencial cambiario, durante el periodo en que se efectuó el análisis externo corresponde a 408. A raíz de esta situación, los expertos efectuaron el recálculo en el tipo de cambio para el total de la población, por lo cual ascendió su impacto financiero a 12 682,21 euros. No obstante, los auditores recalcaron que ese listado de transacciones “no incluye el detalle de la divisa original”, por lo cual “no se ha podido precisar el impacto exacto del hallazgo” (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 22).

Otro aspecto señalado por la auditoría externa es la inclusión de gastos ajenos al proyecto mUEve, cuyo impacto financiero fue de 246,55 euros. Los expertos señalaron que estos egresos no necesariamente se relacionan de forma directa con la implementación de la iniciativa de movilidad urbana (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 13). Entre las transferencias bancarias que experimentaron problemas fueron las siguientes:

**Imagen 3**  
**Gastos ajenos al proyecto mUEve**

Ref.	Descripción	Importe (divisa local)	Importe EUR	Importe inelegible (EUR)
F1-13	Servicios de alimentación II intercambio de experiencias II grupo FSS	877,96	877,96	233,75
Boleta 3773	Dietas Euken visita de marzo 2022	1.323,55	1.323,55	12,80
			<b>Total</b>	<b>246,55</b>

*Fuente: auditoría externa Moore, abril de 2024.*

El oficio enviado a la UNGL enfatiza la diferencia existente entre el gasto total reclamado y los registros contables, cuyo impacto financiero alcanza los 834,64 euros. Los auditores sostienen que los gastos directos reportados en el informe financiero ascienden a 1 859 648,47 euros, pero el listado de transacciones suministrado por el beneficiario alcanza 1 858 813,84, lo cual provocó la diferencia contable (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 15).

Los auditores reconocieron que existen dos facturas por valores de 545,46 euros y 287,99 euros, los cuales “se reportaron de manera duplicada en el informe financiero”, producto de un error humano. Además, hubo una diferencia de 1,19 euros que no se identifica en el estudio y se incorpora como un hallazgo financiero respectivo. A criterio de los profesionales, ese monto de 834,64 no se encuentra debidamente justificado, por lo que debería catalogarse como “inelegible” (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 15).

Fernández, Pareja y Navas (2024) encontraron que, tanto la UNGL como los socios a cargo de mUEve, usan reportes de tiempo en Excel y de forma electrónica para registrar las horas del personal. Sin embargo, se identificaron “algunas debilidades en el sistema de registro”, siendo que, en algunos casos, el porcentaje de tiempo destinado al proyecto “no obedece al reportado en los reportes de tiempo”, así como también al valor registrado contablemente (p. 16).

A criterio de los profesionales de la auditoría externa, de persistir este panorama se tendría una disminución en la hoja de tiempo y baja la transparencia en cuanto al registro de la auditoría, lo cual genera el riesgo de que surja un registro de gastos no elegibles. Los profesionales en la auditoría enfatizaron en la disminución de la capacidad de gerencia, con el propósito de contar con un acceso para el registro de gastos precisos para el proyecto concreto (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 16).

Eso es muy importante de mencionar en la presente investigación porque, tal y como lo mencionaron los auditores externos, se corre un riesgo en que los costos de quienes están involucrados en mUEve “sean superiores a los costos subyacentes incurridos por el personal al realizar las actividades” de la propuesta de movilidad y contempla un financiamiento en actividades que no estén vinculadas con el mismo (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 16).

En cuanto a los registros contables del beneficiario, la firma extranjera Moore detectó las siguientes deficiencias en el manejo del proyecto en concreto:

- Falta de listas de comprobación de los documentos que soportan los gastos reclamados en su totalidad para evitar retrasos o no conformidades durante la revisión, por ejemplo: evidencia de pago, factura o recibo, entregable y demás aprobaciones.
- Deficiencias en el proceso de reporte y falta de revisión de informes financieros entregados, lo que puede dar lugar a errores, por ejemplo, la inclusión de gastos de manera duplicada.
- El listado de transacciones presenta errores en el campo de fecha y los campos individuales de año y mes, pues no tienen correspondencia, dificultando la interpretación de la información financiera.
- El listado no cuenta con un campo donde se incluya la moneda original, sino únicamente el monto final reclamado en euros, lo cual ha impedido el cálculo del tipo de cambio extendido al total de la población (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 17).

Otro de los hallazgos encontrados comprende una imprecisión o inconsistencia en el registro de los costos de contrapartida como el de recursos humanos, servicios y el uso de oficina. Al respecto, se revisó y “no existe una metodología definida para su cálculo”, lo cual produjo que aquellos cargados “no han excedido el presupuesto” (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 18).

El informe enfatiza que existe un riesgo de que los costos asignados “no representen con precisión los costos reales atribuibles al proyecto”, por lo que los costos compartidos incurridos “podrían ser menores que los reclamados”, y se estén financiando costos relacionados con otras actividades, o la entidad excedería la contrapartida total presupuestada (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 18).

Además, el informe de la auditoría recalcó que el proyecto en estudio carece de suficientes procedimientos y políticos para prevenir, detectar y prevenir fraude, tal como lo contempla la legislación pública aplicable. El documento sostiene que no hubo políticas escritas sobre este rubro, especialmente aquellas vinculadas con las políticas de denuncia sobre irregularidades, así

como la ausencia de suficiente anonimato y protección a los denunciantes (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 19).

También se identifica que la UNGL, como entidad coordinadora, “no dispone de ninguna política específica para supervisar el uso de los fondos del proyecto por parte de los socios o un reglamento operativo que especifique cronograma de entrega de los reportes financieros, reportes técnicos, o soportes de la ejecución” que involucra un control adecuado durante la ejecución del plan en análisis (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 20).

Por último, entre las deficiencias encontradas con respecto al tratamiento de cálculos indirectos, el informe de la firma extranjera Moore detectó los siguientes hallazgos:

- El beneficiario ha reclamado un total de 83 301.40 euros, lo cual equivale al 4,48 % de los costos indirectos, lo cual supone que el gasto ha sido subestimado con respecto al total elegible según lo establecido en el acuerdo de subvención.
- El listado incluye transacciones por este total, incluyendo gastos diversos y otros pagos, como si de gastos directos se tratara. Consideramos que el beneficiario no tiene claro el concepto de gasto indirecto ni su aplicación. No obstante, dado que el total reclamado está por debajo del 7 %, tal y como se ha indicado en el punto anterior, no se ha considerado un hallazgo financiero por este concepto (Fernández, Pareja y Navas, 2024, p. 21).

Los hallazgos de la auditoría externa revelaron una serie de deficiencias en la gestión financiera y administrativa del proyecto mUEve, los cuales deben ser tomados en cuenta con miras a la ejecución y monitoreo de la iniciativa, cuyos fondos provienen para la línea del tren interurbano en el distrito de Pavas.

Aspectos como la inclusión incorrecta del tipo de cambio entre el euro y el colón, la incorporación de gastos ajenos a mUEve y la diferencia entre los egresos reclamados y los registros contables enfrentan un impacto negativo en las finanzas del proyecto, y podrían comprometer el nivel de confianza para gestionar el mismo.

Estas lecciones aprendidas resultan necesarias para que se efectuaran las medidas correctivas con el propósito de subsanar esos errores y, con ello, se logre garantizar tanto la transparencia como la eficiencia en el manejo de los recursos de cooperación financiera internacional y que se traducen en fondos públicos.

Es fundamental que se tomen medidas correctivas inmediatas para subsanar estas irregularidades y garantizar la transparencia y eficiencia en el uso de los recursos públicos.

Si bien cada proyecto conlleva distintos niveles de riesgo y no se duda de que algunas observaciones surgen por acciones involuntarias de las personas funcionarias a cargo, la prevención y el monitoreo constante son elementos esenciales. Esto permite que, cuando se realicen auditorías sobre el proyecto específico de la ciudad capital, se puedan corregir las prácticas afectadas a nivel global.

#### **4.2.2. Interlace**

Para el caso del proyecto Interlace, se realizaron consultas ante la CGR y el Departamento de Auditoría Interna de la UNGL. A continuación, se presentan los principales hallazgos.

#### **4.2.1 Auditoría UNGL**

Con el fin de contar con los insumos para este apartado se encuentra el auditor interno de la UNGL, Jorge Carvajal Meléndez, así como también un informe de auditoría interna elaborado al proyecto Interlace.

En cuanto a las observaciones efectuadas a la iniciativa del ecosistema urbano, el auditor afirma que, si bien Interlace es un proyecto “pequeñito”, se efectuaron observaciones pertinentes a la fiscalización y monitoreo contemplados en la gestión de proyectos.

El funcionario detalla que, dentro de las advertencias efectuadas a la iniciativa, destacan la identificación de los documentos, los cuales experimentan algunos problemas de control en el momento en que se recopila la información vinculada con el tema en análisis (Carvajal, 2025, entrevista personal).

El auditor interno especifica que cada planteamiento debe contar con un archivo, centro de costo, control y sellado ubicado de manera independiente, debido a que se estaban dejando las facturas de lado, lo cual provocó que algunos de los oficios vinculados se traspapelaron (Carvajal, 2025, entrevista personal).

También especificó que sobre Interlace, al ser un plan con un monto bajo, las revisiones de los montos se efectúan dentro del universo auditable de la UNGL. Es decir, cuando se revisan conciliaciones de la institución, también van proyectos y otros aspectos, como gastos y riesgos contemplados en el Departamento de Relaciones Internacionales (Carvajal, 2025, entrevista personal).

Para el periodo en análisis, el auditor de la UNGL compartió tres archivos con reportes sobre los manejos financieros generalizados de las iniciativas provenientes de cooperación internacional.

El primero de ellos corresponde al oficio AI-13-2023, del 14 de marzo de 2023, fecha en que la auditoría interna realizó un servicio de prevención al Departamento Financiero sobre eventuales vulnerabilidades en el manejo de caja chica por 750 000 colones en la UNGL (Carvajal, 2023, p. 1).

Con respecto a las observaciones realizadas, se hicieron en tres vales valorados en 184 000 colones (19 000 colones en batería, 120 000 colones en reunión del Comité Fons Catalá y 45 000 colones en combustible) con problemas en su registro contable. Por ello se recomendó analizar la compra de una nueva caja chica y, además, cuando haya reuniones, se incluyan los nombres de los participantes dentro de los gastos (Carvajal, 2023, p. 1).

El segundo reporte se encuentra en el documento AI-23-06-2023, del 15 de junio de 2023. En ese oficio, el auditor interno seleccionó una muestra de cinco expedientes, de 22 ubicados en el Sistema Integrado de Compras Públicas (Sicop), los cuales se muestran en el siguiente detalle para una auditoría:

**Imagen 4**  
**Expedientes del Departamento de Relaciones Internacionales**

<b>Fecha</b>	<b># Concurso</b>
15/02/2023	2023LD-00004-00321-00001
01/06/2023	2023PX-00001-00321-00001
03/05/2023	2023LD-000016-00321-00001
17/04/2023	2023LD-000013-00321-00001
13/02/2023	2023LD-000008-00321-00001

*Fuente: oficio AI-16-06-2023, auditoría interna UNGL.*

Pese a que el auditor compartió el documento, el reporte no especifica si las cinco contrataciones en Sicop corresponden al proyecto Interlace, o si provienen de partidas del Departamento de Relaciones Internacionales, lo cual complica el panorama de acceso al proceso de fiscalización.

El tercer oficio es el AI-51-10-2023, del 10 de octubre de 2023. Ese escrito de tres páginas tuvo como finalidad realizar un servicio de prevención en términos generales, sobre los saldos contables, la validación de los reportes del módulo de tesorería, la verificación de los estados de cuenta bancarios y la custodia de las conciliaciones bancarias de iniciativas provenientes de cooperación financiera.

La partida de Interlace verificada para este informe posee un saldo en bancos y un saldo en libros, ambos por 12 059 dólares. El auditor detalló que el cierre contable y el módulo de tesorería concuerdan, y que ambas fueron firmadas por las áreas de Tesorería, Contabilidad y Dirección Financiera (Carvajal, 2023, p. 2). Eso sí, el reporte no detalló el destino específico de esa partida.

Aunque la UNGL tiene una pestaña en su página web para explicar el proyecto Interlace, cuenta con una descripción muy breve de la iniciativa; además, no aparecen documentos de auditoría o fiscalizaciones disponibles a la ciudadanía que esté interesada en consultar por ellos.

Esta omisión puede dificultar la transparencia y rendición de cuentas que deben prevalecer en el manejo de fondos públicos, especialmente en aquellos que provienen de organismos internacionales para promover cooperación financiera. Por lo tanto, la publicación de reportes de auditoría y fiscalización a través del sitio web contribuirá a la simplificación de datos de quienes estén interesados en consultar por el desarrollo del plan de ecosistema urbano.

Resulta relevante que, tanto la UNGL como los encargados de Interlace, puedan efectuar las correcciones necesarias para que los asuntos de planificación y control de la iniciativa liderada para el cantón central de San José permita la mejora en los procesos de gestión documental que garantice la identificación, el archivo y el control adecuado de la información.

#### **4.2.2 Fiscalización de la auditoría**

Desde el Área de Desarrollo Local de la CGR reconocieron, para la presente investigación, que hasta el momento no se elaboraron reportes o informes vinculados con el proyecto Interlace (Cooperación internacional para restaurar y conectar entornos urbanos en América Latina y Europa), en el periodo comprendido entre 2018 y 2023.

Eso sí, en el departamento del órgano contralor no se puede ni confirmar ni descartar que en el futuro se analice esta iniciativa urbana, como parte de la fiscalización y el monitoreo constante realizado a iniciativas de este tipo, especialmente a aquellas vinculadas con la recepción

de cooperación financiera internacional (Contraloría General de la República, 2025, entrevista personal).

Pese a que para el quinquenio en estudio no se hicieron auditorías específicas, desde la competencia de aprobación presupuestaria se tiene registro del tema Interlace a través de tres reportes notificados ante la institución fiscalizadora. Dichos oficios fueron remitidos durante los meses de diciembre de los años 2021, 2022 y 2023.

El primero corresponde al informe DFOE-LOC-1561, de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa de la CGR, del 17 de diciembre de 2021. Ese día se notificó la aprobación parcial del presupuesto inicial para el ejercicio económico de 2022, por una suma global de 986,02 millones de colones (Garbanzo y Sánchez, 2021, p. 1).

La CGR notificó su aprobación para las transferencias corrientes de organismos internacionales por parte de la Unión Europea (UE) y su aplicación en gastos para el proyecto Interlace, como parte del fortalecimiento de la cooperación internacional sobre urbanización sostenible (Garbanzo y Sánchez, 2021, p. 1).

A través de este proyecto, la CGR cita que se buscan “soluciones basadas en la naturaleza para la restauración y rehabilitación de ecosistemas urbanos a partir de los contratos firmados denominados Contrato De Subvención Acciones Exteriores de la Unión Europea e Interlace.

El segundo de los oficios presupuestarios corresponde al DFOE-LOC-2473, del 23 de diciembre de 2022, fecha de la comunicación contralora sobre la aprobación parcial del plan de gastos de la UNGL para el ejercicio económico de 2023 por un monto global de 911,51 millones de colones (Garbanzo y Vargas, 2022, p. 1).

La Contraloría notifica el visto bueno de 281,66 millones de colones provenientes de organismos internacionales, las cuales incluyeron tanto a Interlace como a mUEve; así como para el proyecto GIZ-Apoyo al Pacto Global de Alcaldes por el Clima y la Energía-Acción de las Américas (GCoM Américas, por sus siglas en inglés), con el fin de supervisar y liderar tanto la acción como la diplomacia climática y de energía sostenible a nivel mundial por medio del nivel local (Garbanzo y Vargas, 2022, p. 5).

Lo anterior surge a partir de los contratos firmados conocidos como Contrato de Subvención de Acciones Exteriores de la Unión Europea Interlace y Contrato 83413853 para la implementación de la Estrategia Nacional en Costa Rica, respectivamente (Garbanzo y Vargas, 2022, p. 5).

El último de los reportes compete al oficio DFOE-LOC-2556, del 21 de diciembre de 2023, también de la División de Fiscalización Operativa y Evaluativa de la CGR. En esa oportunidad, la institución aprobó de forma parcial el plan de gastos para la UNGL por 907,92 millones de colones (Garbanzo y Arias, 2023, p. 1).

Las funcionarias de la CGR avalaron las transferencias corrientes de organismos internacionales por parte de la Unión Europea por 160,30 millones de colones, tanto para el proyecto mUEve como para Interlace, para el ejercicio económico proyectado para el año 2024 (Garbanzo y Arias, 2023, p. 4).

Aunque el área de investigación contempla el periodo entre el 2018 y el 2023, es importante destacar que Interlace aún continúa recibiendo recursos provenientes de cooperación internacional para impulsar los ecosistemas de movilidad urbana en los seis cantones que integran la propuesta, incluyendo la ciudad de San José.

A pesar de la ausencia de informes de auditoría específicos para el proyecto Interlace entre 2018 y 2023, y más aún que se delimiten al desarrollo de lo ejecutado en la ciudad de San José, la CGR mantiene un seguimiento de la iniciativa internacional, vinculada a partir de los avales presupuestarios y los reportes que ahí se generan.

Esa supervisión es indirecta, pero no exhaustiva. No obstante, los fondos destinados a Interlace son presupuestados tal y como se pactó en los puntos acordados con la Unión Europea, lo cual influye en un manejo transparente y una rendición de cuentas óptima en cuanto al empleo de recursos de la cooperación financiera internacional para planificar y ejecutar iniciativas de desarrollo urbano.

En el caso concreto, la fiscalización de iniciativa no se limita solamente a efectuar informes y auditorías. Prueba de ello es que, en los tres años usados como referencia para la aprobación presupuestaria, no se evidencia algún tipo de objeción por parte de la CGR. Esto resalta que tanto ese aval como el seguimiento para la ejecución de los fondos reflejan una mayor garantía en el cumplimiento de forma eficiente y oportuna.

Cuando el órgano contralor utiliza los mecanismos de supervisión presupuestaria, como en el caso concreto, promueve el fortalecimiento de la gestión de los recursos, así como una efectiva transparencia para que, en futuros proyectos, dirigidos bajo la línea de acción de este proyecto de investigación, se puedan solicitar los vistos buenos en los planes de gastos de manera adecuada.

Por último, resulta relevante destacar que el proyecto Interlace sigue recibiendo recursos de cooperación internacional, con el fin de expandir su impacto en los ecosistemas de movilidad urbana en ciudades como San José. No está de más señalar que sería un detalle importante que, más adelante, desde el órgano contralor, se piense en realizar un análisis más extenso sobre esta iniciativa, para determinar el nivel de gestión de riesgos.

#### **4.2.3. Auditoría UNA**

La coordinadora del programa Interlace asegura que la Universidad Nacional (UNA), como ente encargado de la coordinación de la iniciativa, en conjunto con la UNGL, efectúa controles internos durante un periodo, cada 13 o 14 meses, con el fin de visualizar y atender las prioridades en materia de ecosistema urbano, durante el proceso de investigación interna (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

La encargada menciona que, durante los tres años de ejecución de esta iniciativa con fondos provenientes de la UE se realizaron al menos tres evaluaciones internas. Al consultársele sobre los principales hallazgos u oportunidades de mejora, cita: “Que yo recuerde, nada importante”, aunque acota que la UNA “tiene un sistema muy cuadrado, totalmente establecido”. Por ejemplo, menciona que, cuando debe hacer compras “por proveeduría, está muy amarrado” (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

Esas expresiones de que “nada importante” fue hallado durante las evaluaciones, junto con la descripción de un sistema administrativo “muy cuadrado”, sugiere una posible falta de autocrítica a la hora de liderar un proyecto tan importante para la ciudad de San José, como es del ecosistema urbano.

Las auditorías no se encuentran disponibles, ni en la página web de la UNGL ni en la UNA como ente encargado de efectuar la investigación sobre ecosistema urbano, con el fin de verificar si el contenido de sus fiscalizaciones se realizó desglosado, por iniciativa individualizada en el proyecto, o si se efectúa de manera global.

La ausencia de información disponible ante la ciudadanía interesada en consultar sobre el estado de los planes limita el alcance del estudio, porque no hay información suficiente para contemplar los monitoreos constantes y el desarrollo de iniciativas en tiempo real, así como tampoco se cuenta con las características propias de una matriz de resultados.

La carencia de información detallada sobre los resultados de las evaluaciones internas y auditorías del programa Interlace dificulta una evaluación objetiva de su impacto, así como identificar las oportunidades de mejora. Esa omisión compromete el principio de la transparencia, por lo que urgen mecanismos de evaluación con mayor rigurosidad y transparencia, los cuales permitan documentar de forma precisa y de fácil alcance ciudadano cada uno de los avances, desafíos y lecciones aprendidas con el desarrollo de Interlace.

En la siguiente tabla se observa los hallazgos de la gestión de proyectos en los dos identificados para la presente investigación:

**Tabla 5**  
**Gestión de proyectos**

<b>Etapa</b>	<b>mUEve</b>	<b>Interlace</b>
<b>Formulación</b>	Convocatoria que realizó el organismo del viejo continente llamado Local Authorities: Partnerships for sustainable cities, en 2018.	Trámites con la secretaría técnica de la Federación Latinoamericana de Ciudades, Municipios y Asociaciones de Gobiernos Locales (Flacma), en 2019.
<b>Formalización</b>	14 de agosto de 2019, mediante una actividad en Casa Presidencial.	23 de marzo de 2021, en una actividad al aire libre, organizada por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU).
<b>Planificación</b>	Entre 2021 y 2022, se realizó el Plan Intermunicipal de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (Pimduot), elaborado con el Programa de Investigación en Desarrollo	La UNGL realizó los contactos con las ciudades de la GAM, incluida San José, para planificar la investigación, a cargo de la UNA.

	Humano Sostenible (ProDUS) de la Universidad de Costa Rica (UCR).	
<b>Ejecución</b>	El plan proyecto de Pavas representa una inversión por 40 000 dólares.	Campaña de limpieza en el parque de la Paz y creación de un minibosque, e impulso de conectar la ciudad mediante campañas en bicicleta. No se especifica si los fondos estuvieron a cargo de la UNGL.
<b>Monitoreo</b>	CGR, reportes de auditoría interna de la UNGL, reportes trimestrales a la UE, auditoría externa.	Reportes de auditoría interna de la UNGL, fiscalización periódica a la UE, cada 13 o 14 meses.
<b>Cierre</b>	Proyecto aún en ejecución.	Proyecto aún en ejecución.

*Fuente: elaboración propia, con datos de mUEve e Interlace.*

#### 4.3. Orígenes de financiamiento

Los orígenes de la cooperación financiera internacional para los dos proyectos identificados para la presente investigación provienen de la UE. Para acceder a los recursos, la institución municipalista formula la iniciativa que se tiene en mente y realiza la solicitud expresa al organismo internacional (Ruiz, 2025, entrevista personal).

El 18 de febrero de 2025, el director adjunto de la UE para las Américas, Pelayo Castro, estuvo de gira por Costa Rica, para conmemorar los 40 años de relaciones bilaterales entre el país y el bloque europeo. Aunque también lo vio como una oportunidad para analizar “cosas concretas y obtener resultados tangibles de la cooperación” (Castro, 2025, entrevista personal).

El representante europeo reconoce que el mundo enfrenta periodo convulso, en el cual se piensa en iniciativas por desarrollar en el corto plazo. Por lo tanto, afirma que, desde la UE se

proponen acciones con impacto a largo plazo, para que sean sostenibles en el tiempo (Castro, 2025, entrevista personal).

Los dos proyectos analizados en este escrito contienen una visión de mediano a largo plazo, puesto que están formalizados para desarrollarse en plazos de cinco años, los cuales incluyen financiamiento para el diseño, planificación y ejecución de las acciones que se deben plantear como parte de la gestión para garantizar un adecuado ciclo de vida de las propuestas.

En el caso de mUEve, los recursos provienen de la UE por un monto global cercano a 5 188 926 euros, cuya iniciativa proviene de la UNGL, en consorcio con la Asociación Municipalista de Países Bajos VNG Internacional y Fomento San Sebastián, empresa española pública perteneciente a la Municipalidad de San Sebastián (Ruiz, 2025, entrevista personal).

La UE anunció que el 80 % de los recursos era para que los ayuntamientos hicieran análisis, con el fin de atender necesidades medioambientales y de interconexión con los accesos por donde pasa el tren eléctrico con otros medios de transporte, como rutas peatonales, ciclovías, buses y taxis. Mientras tanto, el 20 % restante se usaría para ejecutar obras (Bravo, 2019, párrs. 2-3).

El Plan Intermunicipal de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (Pimduot), elaborado en conjunto con el Programa de Investigación en Desarrollo Humano Sostenible (ProDUS) de la Universidad de Costa Rica (UCR) costó 200 000 dólares. A la hora de delimitar el financiamiento a la ciudad de San José, se encuentra que el plan proyecto representa una inversión por 40 000 dólares (Anchía, 2025, entrevista personal).

Para el representante de la UE para las Américas, el proyecto mUEve “ha sido la semilla que nos ha permitido realizar los estudios y las mejoras en términos de integración de las 15 municipalidades de la GAM, con un proyecto que va más allá del transporte” debido a que se contempla una mayor movilidad y una integridad en el sector transporte (Castro, 2025, entrevista personal).

También acota que los proyectos no deben pensarse por país de manera global, sino que también se debe fortalecer la cooperación financiera descentralizada, con el fin de involucrar una mayor cantidad de ciudades cuyo impacto sea positivo para los individuos. Es decir, que los proyectos de movilidad integren al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), al Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer) y a los gobiernos locales, incluido San José, para construir sinergias para una movilidad más sostenible en el largo plazo, entendiendo que este

aspecto figura como uno de los desafíos más importantes en la capital (Castro, 2025, entrevista personal).

Si bien este proyecto no lo analiza a profundidad, porque está fuera del alcance de investigación, ese 18 de febrero la UE anunció una nueva cooperación financiera por 11 millones de euros, para el desarrollo del proyecto Global Gateway, donde se incorporan el MOPT, el Incofer y gobiernos locales, para intervenir en áreas estratégicas como ciberseguridad, innovación digital, sector agroforestal y movilidad eléctrica (Unión Europea, 2025, párr. 1).

Lo anterior evidencia un interés de la UE de continuar integrando el desarrollo costarricense, en especial de la GAM, para erradicar los cuellos de botella generados por el congestionamiento vehicular en una visión de largo plazo, tal y como el representante del bloque europeo sugiere en su desarrollo.

Este aspecto refuerza el compromiso de la UE con el desarrollo integral de la GAM, abordando desafíos clave como la movilidad eléctrica para alcanzar ciudades resilientes y sostenibles a los tiempos actuales.

La cooperación financiera internacional de la UE para el apoyo de las ciudades y el régimen municipal en Costa Rica se consolidó como un pilar fundamental para el desarrollo de proyectos urbanos sostenibles en la GAM de Costa Rica. Iniciativas como mUEve e Interlace se lograron concretar a raíz de la visión de largo plazo de la UE y su compromiso con el fortalecimiento de la movilidad y la integración regional.

La asignación de recursos supera los 5 millones de euros para mUEve e Interlace, globalmente. Eso demuestra una magnitud del apoyo y la confianza que están depositando, desde el ámbito internacional, a la capacidad de los proyectos, así como una mayor confianza depositada en la capacidad de los gobiernos locales para transformar sus territorios.

Con la visita del director adjunto de la UE para las Américas, Pelayo Castro, destaca la importancia de la cooperación bilateral con Costa Rica, además de un interés por plasmar resultados tangibles; su estrategia se enmarca dentro de iniciativas vinculadas con el largo plazo, con el involucramiento del MOPT y el Incofer, para alcanzar una mayor sostenibilidad.

Con respecto a Interlace, la coordinadora asegura que la experiencia de trabajar con la Unión Europea ha sido muy fluida en todo sentido, desde el aporte técnico hasta el apoyo logístico, por lo cual cataloga un entorno positivo en la construcción investigativa del ecosistema urbano (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

De acuerdo con la funcionaria, desde la construcción del *grant agreement*, se establecieron reglas claras e institucionales serias lo cual, en su criterio, está dando buenos réditos al transcurso del proyecto. La UNA, como ente encargado de llevar adelante Interlace, debe enviar cada 13 o 14 meses un reporte sobre lo ejecutado y lo pendiente de realizar, los resultados obtenidos y las áreas de mejora (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

Prueba de lo anterior es que a la UE se le deben explicar los procesos que efectúan las instituciones públicas de Costa Rica, cuya tramitología reconoce que no es tan agradable, y eso representa una limitante cuando se deben elaborar los reportes ante la UE.

La experiencia de la UNA en el proyecto Interlace refleja la importancia de una colaboración internacional sólida y bien estructurada. La fluidez en la comunicación y el apoyo técnico de la UE han sido fundamentales para el avance del proyecto. Sin embargo, la complejidad de los procesos administrativos costarricenses representa un desafío que requiere atención y estrategias para facilitar la elaboración de los reportes y el cumplimiento de los objetivos.

En resumen, Interlace demuestra el potencial de la cooperación internacional para abordar desafíos ambientales urbanos. La claridad en los acuerdos y el compromiso de ambas partes han permitido un progreso significativo, a pesar de los obstáculos burocráticos. La experiencia adquirida en este proyecto será valiosa para futuras iniciativas de investigación y desarrollo sostenible en Costa Rica.

#### **4.4. Alianzas público-privadas**

Con respecto a las alianzas público-privadas en los dos proyectos identificados, se encontraron los siguientes hallazgos:

##### **4.4.1. mUEve**

A partir de los resultados obtenidos con respecto al proyecto mUEve, se evidencia la participación activa de alianzas público-privadas para el desarrollo de iniciativas en la ciudad de San José.

La coordinadora del plan asegura que, en diferentes momentos, se convocaron representantes del sector privado con interés y experiencia en desarrollo urbano, para la búsqueda de posibles socios del proyecto. Un ejemplo citado fue la convocatoria a representantes de parques empresariales cercanos a las obras demostrativas, inmobiliarias con un buen esquema de

responsabilidad social y empresarial, así como compañías de transporte público (Arce, 2025, entrevista personal).

En el caso específico de San José, para eventos muy puntuales que se han realizado como el denominado Rally Urbano, el presidente del Concejo Municipal en su momento, Lenín Barrantes, buscó empresas privadas para apoyar la actividad. Mientras tanto, se efectuaron actividades, como campañas de limpieza con la empresa Demasa, cercana al sitio donde se interviene el proyecto, en Pavas (Arce, 2025, entrevista personal).

Ambas iniciativas se publicaron en la página de Facebook de mUEve. En el caso del Rally Urbano, el 28 de octubre de 2022 se realiza una publicación que destaca: “La comunidad de Pavas disfrutó del Rally Urbano que organizó el proyecto mUEve, ejecutado por la UNGL Costa Rica y la Municipalidad de San José. Estudiantes de la Unidad Pedagógica Daniel Oduber se encargaron de correr por las calles de su distrito”.

Tal y como se refleja en la publicación, los centros educativos, las fuerzas vivas de la comunidad y compañías privadas lideran iniciativas para un mayor involucramiento de la población beneficiada con el proyecto liderado en la ciudad de San José.

Por su parte, el apoyo voluntario de Demasa se encuentra documentado en una publicación realizada en la página de Facebook de mUEve, el 16 de diciembre de 2023, en la cual se lee: “Este sábado realizamos una intervención para limpiar una zona frente a la línea del tren, contiguo a Demasa, en Pavas. Agradecemos a todas las personas que se unieron a la iniciativa para tener una ciudad más limpia”. En conjunto con el escrito, se ve al grupo de personas recolectando residuos sólidos, con el fin de ofrecer una mejor visión del distrito josefino.

En el caso concreto del proyecto ubicado en el distrito de Pavas, la empresa Demasa unió esfuerzos con los encargados del plan de movilidad urbana, para realizar un servicio de limpieza en las vías del tren, con el fin de ejecutar la iniciativa con fondos de la UE. La cercanía a la productora de masa hace que mUEve valore la intervención de Demasa en el andén ferroviario (Arce, 2025, entrevista personal).

Con respecto a los procesos de contratación para la ejecución de proyectos, la encargada de mUEve detalló que han tenido diferentes mecanismos de contratación, “cumpliendo con los requerimientos de la UE y cada uno de los socios”. Por ejemplo, el Pimduot se contrató por el Sicop, los planes proyecto de los cantones los contrataron cinco cada socio (Arce, 2025, entrevista personal).

En cuanto a las obras demostrativas, por regla fiscal, el segundo desembolso fue depositado al socio VNG y la contratación se estructura “con las especificaciones de cada municipalidad o equipo técnico y este socio es el que se encarga de la contratación respectiva” (Arce, 2025, entrevista personal).

Entendiendo que las decisiones en temas de cooperación financiera no son unilaterales, el proyecto mUEve refleja parte del potencial de las alianzas público-privadas para la transformación de espacios urbanos. Al observar la participación activa de empresas como Demasa y el involucramiento de la comunidad de Pavas, se constata la necesidad de generar uniones cuyo fin sea comprometer sinergias para el desarrollo urbano.

Si bien en el caso concreto no se especifica de cuánto fue el aporte económico de las alianzas público-privadas, estas actividades fomentan un sentido de pertenencia y responsabilidad compartida entre todos los integrantes, para promover una ciudad más sostenible.

La diversidad de mecanismos de contratación empleados en el proyecto mUEve, adaptándose a los requerimientos de la UE y de cada socio, subraya la importancia de la transparencia y la eficiencia en la gestión de fondos públicos. La utilización de plataformas como Sicop y la clara definición de roles en la contratación de obras demostrativas garantizan la rendición de cuentas y la optimización de los recursos.

El proyecto mUEve se presenta como un modelo a seguir para futuras iniciativas de desarrollo urbano en San José y otras ciudades. La combinación de planificación estratégica, participación ciudadana y alianzas público-privadas efectivas ha permitido lograr resultados tangibles en la mejora de la movilidad y la calidad de vida. La experiencia de mUEve destaca la necesidad de un enfoque colaborativo y transparente para construir ciudades más sostenibles y equitativas.

#### **4.4.2. Interlace**

En el caso de Interlace, la encargada del proyecto, Marcela Gutiérrez, aseguró que el apoyo de las empresas privadas tiene un importante acercamiento para el desarrollo de proyectos vinculados, en la ciudad de San José, tanto con el gobierno local como con la Embajada de Colombia en Costa Rica (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

Interlace forma parte del corredor biológico interurbano María Aguilar (CBIMA), el cual se localiza en la microcuenca del río del mismo nombre, que atraviesa los cantones de La Unión

(Cartago), Curridabat, Montes de Oca, Alajuelita y el cantón central de San José, con una extensión de 38,53 kilómetros cuadrados, que representan el 0,09 % del territorio nacional (MINAEGEF-PNUD, 2019).

En cuanto a las actividades que incluyen ciclovías en La Sabana, entre los actores privados involucrados se encuentran firmas como la revista *Bikers*, Shimano de Freno y Chepequetas, las cuales forman parte de una serie de colectivos y grupos organizados encargados de sumar esfuerzos y lograr actividades conjuntas, para un desarrollo efectivo del ecosistema urbano (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

Una publicación en Facebook de la página Bicicletas La Granja, del 5 de junio de 2022, evidencia el servicio de voluntariado en la actividad, mediante el uso de este transporte público, el cual concluyó en La Sabana.

Más de 3000 ciclistas nos juntamos en La Sabana bajo la coordinación de Darwin Sandoval (Maestro Bikers Team) para conmemorar el Día Mundial de la Bicicleta. Un agradecimiento muy especial a revista *Bike*, Shimano CR, Ciclo San Nicolás, Cuerpo de Policetas de la Fuerza Pública, Policía de Tránsito de Montes de Oca, municipalidades de Curridabat y Montes de Oca, Bicicletas La Granja, Interlace, CBIMA, Aconvivir, ARCA, Pedaleo Urbano, Amigos en Cleta, Amigos Bike, Chepequetas, Centro para la Sostenibilidad Urbana y a todas las personas ciclistas que nos acompañaron en este maravilloso evento. (Bicicletas La Granja, 2022)

Tras una revisión exhaustiva en la red social, no consta que la misma fuera informada ni por la UNGL ni por la UNA. Si bien consideran que la expectativa con las alianzas público-privadas se enmarca en las actividades de voluntariado, resulta necesario que exista una mayor difusión por los canales electrónicos de la UNGL o de la UNA, como entidades encargadas de la investigación de Interlace, para que se tenga conocimiento sobre las acciones positivas, cuyo fin radica en informar sobre los estados de situación.

De acuerdo con la representante de Interlace, es necesario buscar alianzas para lograr los eventos dentro del proyecto interno de investigación. Aunque reconoce que, al estar en esa categoría, “no tenemos tantos recursos” para ejecutar iniciativas encargadas de desarrollar impactos clave para la capital costarricense (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

La funcionaria detalla que la definición de estrategias y actividades no es solamente del proyecto, sino que nace de una necesidad sentida por la comunidad, en la cual se están buscando aliados para alcanzar “resultados interesantes” (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

Aunque la intención es muy buena para fomentar los ecosistemas urbanos, no queda claro si en el empleo del voluntariado se usaron recursos provenientes de la UE, por lo cual no se puede medir el grado de impacto en cuanto al recurso de cooperación financiera en este proyecto concreto.

Es importante aclarar que, en este trabajo, no se incluyó la Red de Jardineras ubicadas en San Sebastián (Miranda, Gutiérrez y otras, 2022, p. 41), porque los fondos económicos provienen del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y no se evidencia participación de la UNGL, el cual es objeto de estudio.

#### **4.5. Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)**

De los 17 objetivos de desarrollo sostenible (ODS) establecidos en la Agenda 2030, se determinaron los siguientes hallazgos:

##### **4.5.1. mUEve**

El segundo Informe Subnacional Voluntario sobre Localización de los ODS en los Gobiernos Locales de Costa Rica identificó los cuatro objetivos de desarrollo sostenible impulsados a través del proyecto mUEve.

Entre las metas fijadas por parte del proyecto de cooperación financiera para la ciudad de San José se encuentran los siguientes:

**Tabla 6**  
**Objetivos de desarrollo sostenible mUEve**

<b>Objetivo de desarrollo sostenible</b>	<b>Meta</b>
9 (industria, innovación e infraestructura)	9.1. Desarrollar infraestructura fiable, sostenible, resiliente y de calidad para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano.

11 (ciudades y comunidades sostenibles)	11.2. Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos.
13 (acción por el clima)	13.1. Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima.
17 (alianzas para lograr los objetivos)	17.17. Alentar y promover la constitución de alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de la sociedad civil.

*Fuente: UNGL (2024).*

Tal y como se desprende del cuadro anterior, el proyecto mUEve se trabaja bajo la premisa de cuatro objetivos de desarrollo sostenible: industria, innovación e infraestructura; ciudades y comunidades sostenibles; acción por el clima, y alianzas para lograr los objetivos (Ledezma y Jiménez, 2024, p. 20).

Con respecto a la meta 9.1, de desarrollar infraestructura viable, sostenible, resiliente y de calidad para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, el proyecto mUEve contempla una intervención en los alrededores del Cecudi de Pavas, en el cual se contemplan accesos de un sendero peatonal, iluminación, mobiliario para la estancia y juegos infantiles, iniciativas que van acordes con la construcción de una ciudad sostenible (Arce, 2025, entrevista personal).

La idea del proyecto en Pavas es integrar el distrito mediante la conexión de la línea ferroviaria a través de infraestructura que permita generar espacios de encuentro entre las familias y un ordenamiento en el acceso del transporte público, en ese sector de la ciudad capital (Arce, 2025, entrevista personal).

Ese aspecto también se encuentra dentro de la proporción del acceso a los sistemas de transporte seguro, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, como lo señala la meta 11.2 de los ODS. El distrito de Pavas es uno de los sitios más poblados de la GAN, por lo que su población requiere del paso del tren y del servicio de autobuses como puntos de conexión para desplazarse hacia otros puntos de la ciudad capital.

Además, la limpieza de las líneas del tren en Pavas por parte de voluntarios y empresa privada (Arce, 2025, entrevista personal) contribuye a fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos vinculados con el cambio climático, según lo señala la meta 13.1 de la Agenda 2030, porque evita la acumulación de desechos que pueden obstruir el drenaje, máxime cuando llega la época de lluvia.

También, se garantiza una operación más fluida del servicio de tren, lo que incentiva a los ciudadanos a utilizar este sistema de transporte eficiente y a reducir las emisiones de dióxido de carbono bajando la dependencia de vehículos particulares.

Finalmente, el proyecto mUEve también va en la línea de la meta 17.17 de la Agenda 2030 sobre “alentar y promover la constitución de alianzas eficaces en las esferas público-privada y de la sociedad civil”.

Durante la recopilación de datos se observó una integración de la empresa Demasa como parte de su responsabilidad social empresarial (RSE), para limpiar las vías del tren mediante el servicio de voluntario a cargo de individuos y el involucramiento de la Municipalidad de San José, para trazar unificar esfuerzos en ecosistemas urbanos (Arce, 2025, entrevista personal).

Esas alianzas que señala el director de las Américas para el Servicio Exterior de la Unión Europea, entre los gobiernos locales, la participación ciudadana y las autoridades de Gobierno (Pelayo, 2025, entrevista personal) resultan elementales con el propósito de construir sinergias y posicionar esas experiencias adquiridas para fortalecer esas relaciones organizacionales con miras al futuro.

La clave del éxito del proyecto mUEve radica en su enfoque colaborativo, que involucra a diversos actores, desde el sector público y privado hasta la sociedad civil. La participación activa de voluntarios, empresas y autoridades locales en la limpieza y el mantenimiento de las vías del tren, así como la creación de espacios públicos inclusivos, demuestra el poder de las alianzas para generar un impacto positivo en las comunidades.

Cuando se fortalecen estas sinergias y se promueve la replicabilidad de estas experiencias, el proyecto mUEve sienta las bases para un desarrollo urbano más sostenible y resiliente en toda la GAM y más allá.

#### 4.5.2. Interlace

Para la presente investigación se visualizó que Interlace cumple con al menos tres objetivos de desarrollo sostenible correspondientes a la Agenda 2030 de la ONU. Dichos ODS relacionados con el planteamiento del ecosistema urbano se encuentran el de ciudades sostenibles e inteligentes (11), la acción por el clima (13) y las alianzas para lograr los objetivos (17), tal y como se visualiza en la tabla 7:

**Tabla 7**  
**Objetivos de desarrollo sostenible Interlace**

Objetivo de desarrollo sostenible	Meta
11 (ciudades y comunidades sostenibles)	11.7. Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles.
13 (acción por el clima)	13.1. Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales.
17 (alianzas para lograr los objetivos)	17.16. Mejorar la alianza mundial para el desarrollo sostenible, complementada por alianzas entre múltiples interesados que movilicen y compartan conocimientos, tecnología y recursos financieros.

*Fuente: UNGL (2024).*

En cuanto a la meta 11.7, de “proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles”, en el trabajo se identificó la construcción del minibosque en el parque de la Paz, lo cual contribuye a reducir las emisiones de dióxido de carbono y recuperar espacios verdes identificados en puntos recreativos de la ciudad capital.

También se reconocieron las siete campañas de cleteada, realizadas en los cantones de Curridabat y Montes de Oca, que finalmente conectaron con La Sabana, en la ciudad de San José.

A través de esta iniciativa, se promueve el uso de un vehículo de transporte sostenible como la bicicleta, la cual no es generadora de contaminantes que afecten la calidad del aire.

Con respecto a la meta 13.1, de “fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales”, va de la mano con las propuestas de voluntariado de limpieza y recuperación de un minibosque en el parque de la Paz. Usualmente, los árboles capturan dióxido de carbono y eso reduce su concentración en la atmósfera, por lo que fortalece los ecosistemas y su entorno de adaptación a los cambios ambientales.

Es importante reflejar que el servicio de voluntariado se encarga de fomentar la sensibilización y la participación ciudadana a través de las jornadas de limpieza y de recuperación de los espacios verdes, porque tanto la comunidad como quienes defienden el entorno ambiental pretenden gestionar sus recursos de forma eficiente, con el propósito de construir ciudades con mayor resiliencia.

Finalmente, con la meta 17.16, sobre “mejorar la alianza mundial para el desarrollo sostenible, complementada por alianzas entre múltiples interesados que movilicen y compartan conocimientos, tecnología y recursos financieros”, el proyecto Interlace integra empresas privadas, como la revista *Bikers* y la organización Chepequetas, para promover el fortalecimiento de las alianzas con miras a espacios sostenibles. Por otro lado, la Municipalidad de San José donó el abono y los árboles para la realización del proyecto (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

El involucramiento de estos actores permite construir sinergias para impulsar una mayor sostenibilidad desde diferentes perspectivas. Por ejemplo, la empresa privada tiene la habilidad de aportar conocimientos, técnicas y experiencia en gestión de proyectos, como parte de campañas de responsabilidad social empresarial (RSE). Mientras tanto, las comunidades entienden mejor las necesidades de la zona en la que habitan, por lo que resulta más fácil aplicar sus intervenciones.

Si bien esas tres iniciativas fueron incluidas dentro de un reporte enviado por la UNGL para el análisis de sus proyectos de cooperación técnica y financiera, desde Interlace afirman que la igualdad de género es un pilar fundamental dentro de las iniciativas que lideran, porque se trata de involucrar hombres y mujeres, y se les da la oportunidad a ambos géneros para que sean parte de los procesos (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

Además, cita el de ciudades y comunidades sostenibles, como otro ODS en el cual trabajan de la mano, porque se tiene claro que, al vivir en una gran ciudad, se tienen mayores retos para

alcanzar espacios verdes y, con ello, la gente disfrute de una mejor calidad de vida (Gutiérrez, 2025, entrevista personal).

En conclusión, la creación de espacios verdes, la promoción de la movilidad sostenible y el fomento de alianzas estratégicas son ejemplos claros de cómo se puede impulsar la sostenibilidad urbana a través de Interlace.

## CAPÍTULO 5.

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Tras la elaboración del presente trabajo final de graduación (TFG), se llegó a las siguientes conclusiones y recomendaciones:

#### 5.1. Conclusiones

- Entre 2018 y 2023 se identificaron al menos dos proyectos de movilidad urbana en los que la UNGL fungió como ente técnico de cooperación financiera en movilidad, en representación de la ciudad de San José. Estos proyectos corresponden a mUEve (Movilidad Sostenible, Urbanismo, Equipamiento, Valoración del Espacio Público, Enverdecimiento y Equidad) e Interlace.
- En el caso de San José, los recursos estuvieron disponibles para desarrollar las iniciativas vinculadas con la ciudad capital. Aunque la Unión Europea (UE) valora positivamente la experiencia práctica con entidades descentralizadas y los proyectos avanzaron como parte de su ciclo dentro de los programas de cooperación internacional, la ausencia de información por parte de la Municipalidad de San José dificultó evaluar el nivel de eficiencia, a partir de su experiencia práctica, respecto a los objetivos planteados para un periodo de cinco años. En mayo de 2024 se produjeron cambios en las autoridades locales, pero la nueva administración liderada por Diego Miranda no ha mostrado interés directo en las iniciativas de movilidad urbana con la UNGL y, por el contrario, pretende desvincular a la Municipalidad de la organización, sin contar con un respaldo significativo por parte del Concejo Municipal.
- Aunque la información disponible no permite responder con certeza a la pregunta original de la investigación, persiste la sospecha sobre el uso ineficiente de los recursos. En el caso de Interlace, los detalles de las auditorías no son públicos, lo cual genera cierto hermetismo respecto a su contenido. En contraste, en mUEve se presentaron informes de auditorías internas y externas, elaborados por firmas internacionales y por la Contraloría General de la República (CGR), los cuales revelaron inconsistencias en los registros contables desde la etapa de planificación, con implicaciones en la ejecución y el seguimiento del proyecto.

En conclusión, resulta recomendable investigar en otro proyecto, dada la falta de certeza técnica para llegar a una conclusión documentada, puesto que la información disponible actualmente se basa en fundamentos empíricos.

- En el caso de mUEve, esta iniciativa se enfocó en integrar el distrito de Pavas con la ciudad de San José, mediante la limpieza de las vías del tren y la construcción de un sendero peatonal con acceso, iluminación, mobiliario urbano y juegos infantiles. El problema en sí es la ausencia de evaluaciones internas a nivel de planes exclusivos de la ciudad capital, sino los hallazgos se comunican en términos generales.
- Como parte del plan proyecto de San José de mUEve, se estableció una intervención demostrativa en los alrededores del Cecudi en Pavas. La colaboración de la empresa Demasa, encargada de limpiar el terreno mediante un servicio de voluntariado, propició un entorno urbano más sostenible y amigable. La construcción de un andén a corto plazo evidencia buenas prácticas de responsabilidad social empresarial (RSE) por parte del sector privado.
- En cuanto a Interlace, se llevaron a cabo campañas de limpieza en el parque de la Paz y se integraron actividades de ciclovías en colaboración con organizaciones privadas, como Chepequetas y la revista *Bikers*, entre otras. Sin embargo, la falta de acceso a información impidió determinar si la UNGL participó en estas iniciativas.
- Respecto a las principales áreas de intervención de la cooperación financiera en beneficio de la movilidad urbana, en mUEve se priorizó la infraestructura física, combinando mejoras estructurales, limpieza, accesibilidad, iluminación, mobiliario y juegos. Estas intervenciones generan un impacto positivo que trasciende lo estético y contribuyen con la sostenibilidad de las ciudades.
- Por su parte, Interlace se enfoca en el ecosistema urbano para promover la sostenibilidad en la ciudad capital y otros cantones de la GAM. Este proyecto de investigación es liderado por la UNA y cuenta con la cooperación de la UNGL, lo que, de manera indirecta, incentiva la movilidad urbana.
- En cuanto al financiamiento, ambos proyectos identificados en la presente investigación fueron respaldados por la UE, que otorgó un total de 5 millones de euros para iniciativas municipales en la GAM, durante el periodo de estudio.

- Para mUEve, la inversión destinada a la intervención en los alrededores del Cecudi ascendió aproximadamente a 40 000 dólares. En el caso de Interlace, no se pudo determinar el monto exacto asignado por la UNGL, debido a limitaciones en el acceso a información sobre el proyecto, particularmente en los cantones por donde pasa el río María Aguilar.
- La Unión Europea (UE) reconoció las experiencias positivas de Costa Rica en movilidad urbana y no descartó la posibilidad de ampliar la cooperación financiera a mediano o largo plazo. Esto podría incluir no solo a los gobiernos locales, sino también a instituciones como el MOPT y el Incofer.
- En cuanto a las auditorías y evaluaciones financieras, la fiscalización estuvo a cargo de la CGR, el Departamento de Auditoría Interna de la UNGL y reportes enviados a la UE, para el control del uso de los recursos financieros.
- Para mUEve, el auditor interno de la UNGL compartió cuatro informes de auditoría interna elaborados entre 2021 y 2023. Sin embargo, estos documentos no están disponibles en los sitios web del proyecto ni de la organización que gestionó los fondos de cooperación financiera.
- En términos generales, los informes de la Contraloría, los cuatro reportes de auditoría de la UNGL y una auditoría externa realizada por la empresa Moore revelan problemas financieros y administrativos dentro de la UNGL. Estos incluyen inconsistencias en los pagos por servicios profesionales, dificultades para cumplir con los presupuestos y la falta de personal para la gestión de archivos. Además, las restricciones impuestas por la regla fiscal han agravado estos problemas, afectando la ejecución de proyectos de cooperación internacional.
- Si bien se cuenta con reportes sobre la fiscalización de mUEve, su periodicidad es baja, debido a que el ente técnico de cooperación financiera dispone de un único auditor. Esto provoca una sobrecarga de trabajo y afecta la gestión de proyectos en términos de tiempo, costo y alcance.
- En relación con Interlace, la encargada del proyecto indicó que se han enviado tres reportes a la Unión Europea con una periodicidad de entre 13 y 14 meses. No obstante, estos documentos no están disponibles en los sitios web del proyecto, la UNGL o la UNA, lo que dificulta el acceso a información pública.

- La CGR no ha elaborado informes de auditoría interna sobre Interlace en el periodo analizado, aunque no descarta hacerlo en el futuro. Los tres documentos disponibles en su sitio web únicamente autorizan a la UNGL el uso de recursos. Por su parte, el auditor de la UNGL señaló que, al tratarse de un proyecto pequeño, se hicieron observaciones sobre la fiscalización y el monitoreo en la gestión de proyectos.
- Si bien el objetivo del estudio no era analizar el impacto de los proyectos en movilidad urbana, la falta de controles claros impidió precisar el ciclo de vida de los proyectos y las técnicas de monitoreo, tanto en mUEve como en Interlace.
- Finalmente, en cuanto a su alineación con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) y la Agenda 2030, tanto mUEve como Interlace están en concordancia con los siguientes ejes: industria, innovación e infraestructura, ciudades y comunidades sostenibles, acción por el clima y alianzas para lograr los objetivos.

## **5.2. Recomendaciones**

Algunas de las recomendaciones que podrían implementarse, como oportunidades de mejora, son las siguientes:

- La información completa de los proyectos mUEve e Interlace debe estar disponible en la página web de la UNGL, incluyendo tanto las auditorías internas y externas como la matriz de resultados que vayan obteniendo las iniciativas, con el propósito de transparentar la rendición de cuentas.
- Un solo auditor no puede asumir toda la responsabilidad que conlleva una entidad como la UNGL, por lo que sería conveniente analizar la creación de al menos una o dos plazas adicionales para distribuir mejor las tareas.
- Las auditorías deben centrarse más en los resultados y el impacto de los proyectos, y no únicamente en la gestión de los recursos financieros. Si bien la fiscalización es fundamental, la planificación y ejecución también juegan un papel clave en el adecuado desarrollo de las iniciativas.
- Dar a conocer los estudios de viabilidad y los análisis de riesgos antes de poner en marcha cada uno de los proyectos aprobados.

- Impulsar planes de acción concretos con la inclusión visible de los cronogramas y presupuestos ajustados a la realidad, con el objetivo de prevenir retrasos y sobrecostos.
- Reforzar la cooperación entre la UNGL, los gobiernos locales, el MOPT, el Incofer y otras entidades pertinentes, tal como lo recomienda la UE, para fomentar la innovación en movilidad urbana.
- Divulgar con mayor frecuencia los procesos de consulta pública o talleres, con el propósito de recopilar opiniones y necesidades ciudadanas, promoviendo espacios de diálogo y una participación más activa de la población en el seguimiento de los proyectos.
- Seguir incentivando el uso de medios de transporte sostenibles en el servicio público, como la bicicleta y las caminatas recreativas. Esto no solo contribuye a reducir las emisiones de dióxido de carbono, sino que también favorece una convivencia más saludable.
- Incorporar criterios de sostenibilidad en la selección y evaluación de los proyectos, mediante capacitaciones y asistencia técnica a los gobiernos locales en la gestión de iniciativas de movilidad urbana.
- Al igual que el proyecto mUEve, Interlace debería contar con cuentas independientes de la UNA o de la UNGL, permitiendo así una mayor difusión de contenido exclusivo de esta estrategia de ecosistema urbano.
- Aunque la UE es un aliado estratégico para el país en materia de movilidad, sería recomendable explorar cooperación financiera con otros socios comerciales con los que Costa Rica mantiene relaciones bilaterales, con el objetivo de fortalecer las ayudas internacionales no reembolsables.
- En este sentido, identificar nuevas fuentes de financiamiento y consolidar alianzas público-privadas resulta clave para fortalecer la capacidad de la UNGL en el acceso a fondos mediante cooperación internacional en beneficio de San José.
- Los informes anuales de la UNGL están disponibles en la web institucional, pero su acceso no es ágil y la búsqueda puede resultar tediosa. Se recomienda modernizar la plataforma digital para que los documentos puedan consultarse de forma rápida a través de una sección específica.
- Establecer mecanismos de comunicación y coordinación eficaces para asegurar la coherencia y eficiencia de los proyectos, a través de la producción de podcasts, *clips* informativos y boletines sobre su implementación.

- Dado que la agenda mediática no suele profundizar en estos temas, sería oportuno invertir en publrreportajes o establecer vínculos con directores de medios para generar mayor conocimiento sobre los proyectos y fomentar una participación ciudadana más amplia.
- Incorporar indicadores de monitoreo y evaluación del impacto de los proyectos en los ODS, con la meta de avanzar hacia el cumplimiento de la Agenda 2030.
- Las decisiones políticas deben quedar al margen. Aunque el alcalde de San José, Diego Miranda Méndez, no mantiene relación con la UNGL por motivos políticos, los ciudadanos deben situarse por encima de cualquier interés privado. Por esta razón, la información debe suministrarse de forma directa y mantenerse accesible para la ciudadanía, con el fin de asegurar transparencia y una rendición de cuentas efectiva.
- La Auditoría Interna de la Municipalidad de San José debe garantizar la realización de fiscalizaciones periódicas con el fin de verificar la efectividad en la evaluación de prácticas aplicadas en las iniciativas impulsadas en el territorio, bajo el ámbito de acción de esta institución estatal.
- Tanto la UNGL como la Municipalidad de San José deben promover acercamientos conjuntos con el fin de detectar oportunidades de mejora en las iniciativas de movilidad urbana. Esto permitirá, a futuro, potenciar investigaciones académicas, científicas y estudios orientados a identificar alternativas para optimizar la movilidad en la capital.
- Finalmente, al concluir cada iniciativa, se deben realizar evaluaciones para medir su impacto y sostenibilidad a largo plazo. Con base en estos resultados, se podrán identificar oportunidades de mejora que optimicen la planificación, diseño y ejecución de futuras estrategias.

## Bibliografía

- Acuña, V. H. (1978). Historia económica del tabaco en Costa Rica: época colonial. *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 4(1), pp. 279-392. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/anuario/article/view/3315>
- Acuña, R. (2016). *Guía de diseño y evaluación de ciclovías para Costa Rica*. Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme): Unidad de Seguridad Vial y Transporte. <https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/851/Gu%c3%ada%20de%20dise%c3%blo%20y%20evaluaci%c3%bn.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Alcívar, F., y Brito, M. P. (2016). Auditoría en las empresas. *Revista Contribuciones a la Economía*. (Julio-septiembre, 2016). <http://eumed.net/ce/2016/3/auditoria.html>
- Alejandro, M. y otros (2022). Importancia de las auditorías externas para el análisis efectivo de los estados financieros. *Revista de Investigación Académica Sin Frontera: División de Ciencias Económicas y Sociales*. Vol. 10 (37). <https://doi.org/10.46589/rdiasf.vi37.450>
- Amcham (2023). Alianzas Público- Privadas: ¿Por qué son importantes? *AmCham*. <https://www.amcham.cr/alianzas-publico-privadas-por-que-son-importantes/>
- Araya, J. (2021). *San José, Peatonal*. Unión Nacional de Gobiernos Locales. <https://ungl.or.cr/images/xivcongresomunicipal/san-jose-peatonal.pdf>
- Arrieta, E. (14 de agosto de 2019). Municipios recibirán donación de Unión Europea para impulsar tren eléctrico. *La República*. <https://www.larepublica.net/noticia/municipios-recibiran-donacion-de-union-europea-para-impulsar-tren-electrico>

- Arrieta, E. (20 de diciembre de 2023). Megaterminales para sacar buses de la capital, videovigilancia y repoblar San José proponen candidatos a alcalde. *La República*. <https://www.larepublica.net/noticia/megaterminales-para-sacar-buses-de-la-capital-videovigilancia-y-repoblar-san-jose-proponen-candidatos-a-alcalde>
- Arrieta, E. (18 de febrero de 2024). Sistema actual de transporte, incentiva a usar el carro todos al mismo tiempo en el mismo lugar: David Gómez. *La República*. <https://www.larepublica.net/noticia/sistema-actual-de-transporte-nos-obliga-a-usar-el-carro-todos-al-mismo-tiempo-en-el-mismo-lugar-david-gomez>
- Arroyo, J. (20 de agosto de 2023). Una colección capital: Repase los 200 años de San José, el caserío que se transformó en urbe. *La Nación*. <https://www.nacion.com/ancora/una-coleccion-capital-repase-los-200-anos-de-san/QIDT4Z7TOJG4XLLBSLYGQVYGUU/story/>
- Asamblea Legislativa de Costa Rica. (s.f.). *Conozca la Asamblea: preguntas frecuentes*. [https://www.asamblea.go.cr/ca/SitePages/preguntas\\_frecuentes.aspx](https://www.asamblea.go.cr/ca/SitePages/preguntas_frecuentes.aspx)
- Ávila, C. y Villegas, K. (2019). *Estrategia de cooperación internacional para el desarrollo local enfocada en la implementación de innovación local en la Municipalidad de Curridabat: programa “la experiencia de confianza en el lugar habitado”, periodo 2017-2018*. [Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional]. Repositorio SIDUNA (una.ac.cr)
- Aymar, P. y Peña, M. (2018). *Utilización de mapas de calor para determinar zonas de tráfico vehicular*. Facultad de Ciencia y Tecnología. Escuela de Ingeniería Mecánica Automotriz. Universidad del Azuay, Ecuador. <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/8223/1/13946.pdf>
- Ayuda en Acción. (23 de agosto de 2018). Cooperación Sur-Sur: ¿en qué consiste? *Ayuda en acción*. <https://ayudaenaccion.org/blog/solidaridad/cooperacion-sur->

[sur/#:~:text=Ejemplos%20de%20cooperaci%C3%B3n%20Sur%2DSur,activ%C3%B3%20el%20C3%ADndice%20de%20empleo.](#)

Azuero, Á. (2018). Significatividad del marco metodológico en el desarrollo de proyectos de investigación. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria KOINONIA*. Vol. IV (8), 110-127. <http://dx.doi.org/10.35381/r.k.v4i8.274>

Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe. (2013) ¿Qué es movilidad urbana? *CAF*. <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2013/08/que-es-movilidad-urbana/>

Banco Interamericano de Desarrollo. (s.f.). Asociaciones público-privadas. *BID*. <https://idbinvest.org/es/soluciones/servicios-de-asesoria/asociaciones-publico-privadas>

Banco Mundial. (2024). ¿Qué son las asociaciones público-privadas? *Banco Mundial*. <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/que-son-las-asociaciones-publico-privadas>

Barbero, J. A., y Tornquist, R. R. (2012). Transporte y cambio climático: hacia un desarrollo sostenible y de bajo carbono. *Revista Transporte y Territorio*. Universidad de Buenos Aires. (6), 8-26. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333027352004.pdf>

Barrantes, M. (1964). *Reseña Geográfica del Cantón Central de San José*. Instituto Geográfico de Costa Rica. Ministerio de Transportes Costa Rica. [https://www.sinabi.go.cr/biblioteca%20digital/fotos/san\\_jose/Resena%20Geografica%20del%20Canton%20de%20San%20Jose.pdf](https://www.sinabi.go.cr/biblioteca%20digital/fotos/san_jose/Resena%20Geografica%20del%20Canton%20de%20San%20Jose.pdf)

Blanco, P. (23 de abril de 2023). Costa Rica se encuentra estancada con un sistema de transporte público obsoleto. *Oficina de Información y Divulgación*, Universidad de Costa Rica. <https://www.ucr.ac.cr/noticias/2023/4/23/costa-rica-esta-varada-en-un-sistema-de-transporte-publico-obsoluto.html>

- Bravo, A. y otros (2005). *Modelo didáctico analógico: Marco teórico y ejemplos. Enseñanza de las ciencias*, (Extra).  
[https://ddd.uab.cat/pub/edlc/edlc\\_a2005nEXTRA/edlc\\_a2005nEXTRAp484moddid.pdf](https://ddd.uab.cat/pub/edlc/edlc_a2005nEXTRA/edlc_a2005nEXTRAp484moddid.pdf)
- Bravo, J. (14 de agosto de 2019). Unión Europea aporta €3.265 millones a los 15 cantones por donde pasará el tren eléctrico. *La Nación*. <https://www.nacion.com/el-pais/politica/union-europea-aporta-3265-millones-a-los-1/IJZBHHU6UVDZXL2NERTO3SQYTI/story/>
- Brenes, M.F. y Loaiza, N. (2023). *Formulación de una estrategia de cooperación internacional descentralizada en la Municipalidad de Tibás en el periodo 2022-2024*. [Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional]. Repositorio SIDUNA (una.ac.cr)
- Brito, M. (2005). “Buen gobierno” local y calidad de la democracia. *Centro de Estudios Sociológicos y Antropológicos*. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Universidad de Zulia. [https://www.researchgate.net/profile/Morelba-Brito/publication/39180622\\_Buen\\_gobierno\\_local\\_y\\_calidad\\_de\\_la\\_democracia/links/60a135a4458515c26598f231/Buen-gobierno-local-y-calidad-de-la-democracia.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Morelba-Brito/publication/39180622_Buen_gobierno_local_y_calidad_de_la_democracia/links/60a135a4458515c26598f231/Buen-gobierno-local-y-calidad-de-la-democracia.pdf)
- Brugué, J. y Goma, R. (1998). *Gobierno local de la nacionalización al localismo y de la generalización a la repolitización*. Universitat Autònoma de Barcelona. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=578948>
- Busiere, Y. y otros (2005). *Transporte urbano en Latinoamérica y el Caribe: Estudios de casos (San José, Puebla, Puerto España y Puerto Príncipe)*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso).  
[https://www.flacso.ac.cr/images/publicaciones/transporte\\_urbano.pdf](https://www.flacso.ac.cr/images/publicaciones/transporte_urbano.pdf)
- Camarillo, B. (3 de junio de 2024). San José se ubica en el 7.º lugar entre las mejores ciudades de Latinoamérica. *La República*. <https://www.larepublica.net/noticia/san-jose-se-ubica-en-el-7-lugar-entre-las-mejores-ciudades-de-latinoamerica>

Campos, M. (6 de setiembre de 2021). Municipalidades disparan sus gastos hasta un 142% gracias a diputados. *La Nación*. <https://www.nacion.com/el-pais/politica/municipalidades-disparan-sus-gastos-hasta-en-un/ELLSOVJBSZDQTBPTBVKHNQ74VM/story/>

Castro, J. (30 de junio de 2021). Alcaldes de Costa Rica intercambian experiencias con Municipalidad de Colombia y España. *MiPrensaCR*. <https://www.miprensacr.com/alcaldes-de-costa-rica-intercambian-experiencias-con-municipalistas-de-colombia-y-espana/>

Conare (2022). Capítulo 3: Oportunidades, Estabilidad y Solvencia Económica. Balance 2021. *Informe Estado de la Nación 2022*. Programa Estado de la Nación. [https://estadonacion.or.cr/wp-content/uploads/2022/11/PEN\\_informe\\_estado\\_nacion\\_completo\\_2022.pdf](https://estadonacion.or.cr/wp-content/uploads/2022/11/PEN_informe_estado_nacion_completo_2022.pdf)

Código Municipal. [cc]. Ley 7794, 1998. Artículo 4. Mayo 18 de 1998. (Costa Rica).

Código Municipal [cc]. Ley 7794, 1998. Artículo 9. Mayo 18 de 1998. (Costa Rica).

Código Municipal [cc]. Ley 7794, 1998. Transitorio II. Mayo 18 de 1998. (Costa Rica).

Condega, X. (22 de agosto de 2024). Preocupante nivel de contaminación en San José supera al de Ciudad de México. *El Mundo CR*. <https://elmundo.cr/costa-rica/preocupante-nivel-de-contaminacion-en-san-jose-supera-al-de-ciudad-de-mexico/>

Constitución Política de Costa Rica [Const.]. Art. 30. 7 de noviembre de 1949. (Costa Rica).

Constitución Política de Costa Rica [Const.]. Art. 169. 7 de noviembre de 1949. (Costa Rica).

Cruz-Muñoz, F. (2018). La movilidad urbana: dimensiones y desafíos. *EURE (Santiago)*. Vol. 44 (133). <http://dx.doi.org/10.4067/s0250-71612018000300277>

- Daros, W. R. (2002). ¿Qué es un marco teórico? *Enfoques*, 14(1), 73-112.  
<https://www.redalyc.org/pdf/259/25914108.pdf>
- Del Huerto, M. (2004). *La cooperación descentralizada: Nuevos desafíos para la gestión urbana*. Universidad BioBío, Chile. <https://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/view/545/508>
- Delgado, A. (2019). *Expediente 20.168. Resolución Sala Constitucional*.  
<https://www.asamblea.go.cr/glcp/Votos%20de%20la%20Sala%20Constitucional/Votos/20.168/Expediente%2020.168%20Resoluci%C3%B3n%20Sala%20Constitucional%207-11-2019.pdf>
- De Francisco, A. (2008). Análisis de redes sociales y trabajo social. *Portularia*, 8(1), pp. 9-21.  
<https://www.redalyc.org/pdf/1610/161017350001.pdf>
- De Stéfano, E. y otros (7 de agosto de 2018). ¿Cómo fortalecer los Gobiernos Locales para beneficio de sus ciudadanos? *Banco Mundial*.  
<https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/como-fortalecer-los-gobiernos-locales-para-beneficio-de-sus-ciudadanos>
- Del Caz, R. y otros (2005). *Informe de Valladolid: Por una movilidad igualitaria y sostenible*. Universidad de Valladolid. Escuela de Arquitectura.  
[https://www.researchgate.net/profile/Arianna\\_Dagnino/publication/275651868\\_Report\\_o\\_f\\_Valladolid\\_The\\_Right\\_to\\_Mobility/links/5542ab530cf23ff71683623f/Report-of-Valladolid-The-Right-to-Mobility.pdf?\\_cf\\_chl\\_tk=QaMr1Hd.SkFo\\_KYbyHF9Oi6vyF3MPxwsM3.BWKsKzDs-1732396210-1.0.1.1-Lto2yFgIWaJn1aBscrQ9u28TAHw7O68NeqdIChrFbnw](https://www.researchgate.net/profile/Arianna_Dagnino/publication/275651868_Report_o_f_Valladolid_The_Right_to_Mobility/links/5542ab530cf23ff71683623f/Report-of-Valladolid-The-Right-to-Mobility.pdf?_cf_chl_tk=QaMr1Hd.SkFo_KYbyHF9Oi6vyF3MPxwsM3.BWKsKzDs-1732396210-1.0.1.1-Lto2yFgIWaJn1aBscrQ9u28TAHw7O68NeqdIChrFbnw)
- Devlin, R. y Moguillansky, G. (2010). *Alianzas público-privadas para una nueva visión estratégica del desarrollo*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal).  
<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/ab6f6356-95fa-4bae-8823-91dcadf16145/content>

- Durán, E. (2019). Presión poblacional y sus efectos en la saturación vial de la ruta 39. *Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible 2019*. [https://repositorio.conare.ac.cr/bitstream/handle/20.500.12337/7822/Duran\\_Monge\\_2019\\_Presion\\_poblacional\\_saturacion\\_ruta\\_39.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.conare.ac.cr/bitstream/handle/20.500.12337/7822/Duran_Monge_2019_Presion_poblacional_saturacion_ruta_39.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Durán, M. (2012). El estudio de caso en la investigación cualitativa. *Revista Nacional de Administración, UNED*. Vol 3(1), pp. 121-134. <https://doi.org/10.22458/rna.v3i1.477>
- Edgell, C. (16 de mayo de 2023). 200 años de la capitalidad de San José. *Noticias San José*, Municipalidad de San José. <https://noticiassanjose.com/200-anos-de-la-capitalidad-de-san-jose/>
- Enríquez de Salamanca, Á. (2017). *Consideración del cambio climático en la evaluación de impacto ambiental de infraestructuras lineales de transporte*. [Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Educación a Distancia]. Repositorio UNED, España. <https://hdl.handle.net/20.500.14468/17501>
- Escalante, E. (2010). Valores en estudiantes universitarios. Una investigación hermenéutica (criterios de análisis). *LIBERABIT*. Vol. 16(1), pp. 27-38. <http://www.scielo.org.pe/pdf/liber/v16n1/a04v16n1.pdf>
- Estatutos de la Unión Nacional de Gobiernos Locales. (2000). Reglamentos Avisos Colegio Nacional de Gobiernos Locales: Estatutos. Reforma 1.º de febrero de 2019. La Gaceta n.º 23. [https://www.ungl.or.cr/images/centro\\_de\\_informacion/documentacion\\_e\\_infomacion\\_general/estatutos\\_ungl\\_con\\_reforma\\_2018.pdf](https://www.ungl.or.cr/images/centro_de_informacion/documentacion_e_infomacion_general/estatutos_ungl_con_reforma_2018.pdf)
- Fernández, A. (2015). *Seguridad vial: Optimismo, Controlabilidad y el Creciente Papel de la Mujer en la Condición*. [Trabajo de Fin de Grado, Universidad de Salamanca]. Repositorio U Salamanca. (usal.es). <https://gredos.usal.es/handle/10366/126716>

- Gallardo, E. (2017). *Metodología de la investigación: manual autoformativo interactivo*. Universidad Continental.  
[https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/4278/1/DO\\_UC\\_EG\\_MAI\\_UC0584\\_2018.pdf](https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/4278/1/DO_UC_EG_MAI_UC0584_2018.pdf)
- Gálvez, T. (2002). Revisión bibliográfica: usos y utilidades. *Matronas prof.* Vol. 3(10), 25-31.  
<https://rb.gy/sopeq>
- Garbanzo, V. (2024). Aprobación parcial del presupuesto extraordinario n.º 03-2024 de la Unión Nacional de Gobiernos Locales. División de Fiscalización Operativa y Evaluativa, Contraloría General de la República, Costa Rica.  
[https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docs\\_cgr/2024/SIGYD\\_D/SIGYD\\_D\\_2024018974.pdf](https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docs_cgr/2024/SIGYD_D/SIGYD_D_2024018974.pdf)
- Garrefa, F., y Carvalho, F. (2020). Tres conceptos para aumentar la seguridad vial de peatones y ciclistas: urbanismo táctico, calles completas y calles seguras. *Revista Latinoamericana de Ambiente Construido & Sustentabilidad*, 1(1).  
[https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/69584761/2308-libre.pdf?1631591263=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DTres\\_conceptos\\_para\\_aumentar\\_la\\_segurida.pdf&Expires=1733008157&Signature=RparCZH60NrLdl8bTiBlhA0CB9gOXOkNw5iiH7o-R1wI78C-DTI~-dB8xIjwSHiW1b~yP8mbCW~D5P8SZCpDT07PKRe7aAQ2Y9Q-WqS1w4NV64Vgt8JrLyV98RGfVWg5DRMmcn3reboqUPvOd2xowF40CD3wvChFM8LVrHQY5L6eNEqh1Y4QJXI8~BzEAfdmFrs9SK643tZsHw4xfIa1~-oqbZ0pxl9M6u-Wd9RTnWAbNTCRDFetnkhgUDkv4A9fcWllZtyqjoDilcn6mI0679DTCSSdWvZDJQM Hwl1UFoMLUeQxy-2t8IKbDe~Wu9KilMGXpE09GX92ZgiKZlht5w &Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/69584761/2308-libre.pdf?1631591263=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DTres_conceptos_para_aumentar_la_segurida.pdf&Expires=1733008157&Signature=RparCZH60NrLdl8bTiBlhA0CB9gOXOkNw5iiH7o-R1wI78C-DTI~-dB8xIjwSHiW1b~yP8mbCW~D5P8SZCpDT07PKRe7aAQ2Y9Q-WqS1w4NV64Vgt8JrLyV98RGfVWg5DRMmcn3reboqUPvOd2xowF40CD3wvChFM8LVrHQY5L6eNEqh1Y4QJXI8~BzEAfdmFrs9SK643tZsHw4xfIa1~-oqbZ0pxl9M6u-Wd9RTnWAbNTCRDFetnkhgUDkv4A9fcWllZtyqjoDilcn6mI0679DTCSSdWvZDJQM Hwl1UFoMLUeQxy-2t8IKbDe~Wu9KilMGXpE09GX92ZgiKZlht5w &Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA)
- Gil, J. M. (2009). Neurología y lingüística: la “teoría de redes relacionales” como una alternativa ante Chomsky. *Revista de Investigación Lingüística*. Universidad de Murcia. Vol. 12, 343-374. <https://revistas.um.es/ril/article/view/91811/88451>

- Gómez, E. y otros (2014). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. *DYNA*. Universidad Nacional de Colombia. Vol. 81 (184), 158-163. <https://www.redalyc.org/pdf/496/49630405022.pdf>
- Gómez, G. y Quispe, J.L (2017). *Evaluación de la seguridad vial-nominal de la carretera Enaco-Abra Corao de acuerdo a la consistencia del diseño geométrico*. [Tesis de Bachillerato, Universidad Andina del Cusco]. Repositorio UAndina. (uandina.edu.pe). <https://repositorio.uandina.edu.pe/item/f5a9d242-7870-47d6-84e1-a9d17379caf6>
- Gómez, M. (28 de octubre de 2022). Proyecto Mueve busca incentivar con un Rally Urbano la movilidad en los espacios públicos del cantón. *Noticias San José*. Municipalidad de San José. <https://noticiassanjose.com/proyecto-mueve-busca-incentivar-con-un-rally-urbano-la-movilidad-en-los-espacios-publicos-del-canton/>
- Gómez, Y. (18 de marzo de 2024). Celebre que la capital está de fiesta con un tour en bus para que conozca su rica historia. *La Nación*. <https://www.nacion.com/tiempo-libre/turismo/celebre-que-la-capital-esta-de-fiesta-con-un-tour/CJLJSPAAOJAXDGR4CI2Y662TW4/story/>
- González, C. y otros (1987). *San José y sus Comienzos: Documentos Fundamentales (1737-1987)*. Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, Costa Rica. Comisión Nacional de Conmemoraciones Históricas. <https://www.sinabi.go.cr/Biblioteca%20Digital/LIBROS%20COMPLETOS/Gonzalez%20Viquez%20Cleto/San%20Jose%20y%20sus%20comienzos.pdf>
- González, L. (2009). Estudio de casos bajo el enfoque transdisciplinar. *Multiciencias*, Vol. IX (3), pp. 303-312.

- González, C.A., 2011. Proyectos de transporte e infraestructura y su contribución a la movilidad sostenible y la gobernabilidad local: el caso de Cali, Colombia. *Revista Entorno Geográfico*. N.º 7-8, Enero/diciembre 2011. <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/server/api/core/bitstreams/dad7a32e-2189-45f-bb69-82b4f97b1729/content>
- González, S. (2023). Patrones de movilidad en tiempos de COVID-19: un enfoque con big data. *Revista Interdisciplinaria Epi-Science*. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/episcience/article/view/55398/56323>
- Granados, G. (1.º de mayo de 2024). Diego Miranda asume como alcalde de San José tras salida de Johnny Araya. *Crhoy.com*. <https://www.crhoy.com/nacionales/diego-miranda-asume-como-alcalde-de-san-jose-tras-salida-de-johnny-araya/>
- Granados, G. (7 de mayo de 2024). Regidores de San José declararon infructuosa licitación sobre parquímetros. *Crhoy.com*. <https://www.crhoy.com/nacionales/regidores-de-san-jose-aprueban-declarar-infructuosa-licitacion-sobre-parquímetros/>
- Granados, G. (4 de noviembre de 2024). Parque vehicular de Costa Rica se triplicó en 25 años. *Crhoy.com*. <https://www.crhoy.com/nacionales/parque-vehicular-de-costa-rica-se-triplico-en-25-anos/>
- Granados, G. (19 de noviembre de 2024). Estos son los cantones con las peores presas del país. *Crhoy.com*. <https://www.crhoy.com/sin-categoria/estos-son-los-cantones-con-las-peores-presas-del-pais-segun-el-estado-de-la-nacion/>
- Guzmán, M.F. (2024). *Análisis Comparativo de la Evolución Sociopolítica del Triángulo del Norte de Centroamérica desde la Perspectiva de la República de El Salvador en Seguridad Ciudadana en el Periodo 2018-2023*. [Tesis de Bachillerato, Universidad Internacional de las Américas]. Repositorio UIA. (uia.ac.cr)

- Guissari, A. (2004). *Mancur Olson (1932-1998). Sus principales contribuciones*. Universidad del Cema (n.º 266). Serie Documentos de Trabajo. <https://ucema.edu.ar/publicaciones/download/documentos/266.pdf>
- Haro, X. (2015) *Propuesta de un Diseño de Ciclovía en la ciudad de Latacunga*. [Tesis de Bachillerato, Pontificia Universidad Católica del Ecuador]. Repositorio PUCE. (puce.edu.ec).
- Hernández, J. (2012). *Voces diferentes: Mujeres científicas en México*. Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo. La Entrevista. [https://www.uaeh.edu.mx/investigacion/productos/4952/la\\_entrevista.pdf](https://www.uaeh.edu.mx/investigacion/productos/4952/la_entrevista.pdf)
- Hernández Sampieri, R y otros (2014). *Metodología de la investigación* (6th edición). Editorial McGraw-Hill Interamericana. [https://apiperiodico.jalisco.gob.mx/api/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia\\_de\\_la\\_investigacion\\_-\\_roberto\\_hernandez\\_sampieri.pdf](https://apiperiodico.jalisco.gob.mx/api/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia_de_la_investigacion_-_roberto_hernandez_sampieri.pdf)
- Hernández, P. (2016). *La auditoría interna y su alcance ético empresarial. Actualidad Contable FACES*. Año 19 (33), Julio-diciembre, 2016. pp.15-41. <https://biblat.unam.mx/hevila/ActualidadcontableFACES/2016/vol19/no33/2.pdf>
- Hernández, H. (2018). *Mapa de isócronas para un sector del Área Metropolitana, Costa Rica*. Lanamme, Universidad de Costa Rica. <https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/1574/LM-PI-USVT-002-18%20Tiempos%20de%20Viaje.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Islas, M. (2020). Adaptación al cambio climático: Definición, sujetos y disputas. *Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*. N.º 28 (septiembre): pp. 9-30. <https://doi.org/10.17141/letrasverdes.28.2020.4333>.
- Izquierdo, R. y Monet, J. (2003). *Transporte Sostenible y Sostenibilidad Energética*. UPM Madrid. [https://static.costadelsolmalaga.org/omau-malaga/subidas/archivos/2/8/arc\\_2082.pdf](https://static.costadelsolmalaga.org/omau-malaga/subidas/archivos/2/8/arc_2082.pdf).

JICA. (s.f.). *Cooperación Sur-Sur y Triangular.*

<https://www.jica.go.jp/spanish/activities/schemes/ssc/index.html#:~:text=JICA%20define%20la%20cooperaci%C3%B3n%20Sur,la%20cooperaci%C3%B3n%20t%C3%A9cnica%20y%20econ%C3%B3mica%22>

Jiménez, C. (2007). *Acción colectiva y movimientos sociales. Nuevos enfoques teóricos y metodológicos.* Investigación XXVI Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología. <https://cdsa.aacademica.org/000-066/1599.pdf>

Jiménez, J. (23 de abril de 2023). Días llenos de tráfico vial les restan vida a las y los costarricenses. *Oficina de Divulgación e Información, Universidad de Costa Rica.* <https://www.ucr.ac.cr/noticias/2023/4/23/dias-llenos-de-trafico-vial-les-restan-vida-a-las-y-los-costarricenses.html>

La Nación. (10 de marzo de 1997). Piden anular licitación para edificio municipal. *La Nación.* <https://www.nacion.com/archivo/piden-anular-licitacion-para-edificio-municipal/HSGLRWS46NFI5JDYEVLC2TDQ/story/>

La Nación. (24 de octubre de 1997). Ayuntamiento con nuevo edificio. *La Nación.* <https://www.nacion.com/archivo/ayuntamiento-con-nuevo-edificio/W3TVT6KEWRHB5BRKJW577GQQ6A/story/>

La Nación. (9 de enero de 2004). ¿Qué es el Cosevi? *La Nación.* <https://www.nacion.com/el-pais/que-es-el-cosevi/NIE6YLOOY5G2TP4PDAELE3BXXA/story/>

Ley 9329 de 2015. (2015). *Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal.* 20 de noviembre de 2015. La Gaceta n.º 226.

- Lupano, J. y Sánchez, R. (2009). *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*. Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (Cepal). <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/27615726-880d-4f58-99bf-9e8ba06f83d3/content>
- Malacalza, B. (27 de marzo de 2019). La cooperación Sur-Sur 40 años después. *El País, España*. [https://elpais.com/elpais/2019/03/27/planeta\\_futuro/1553687608\\_667151.html](https://elpais.com/elpais/2019/03/27/planeta_futuro/1553687608_667151.html)
- Márquez, I. (2023). ¿Qué son los instrumentos de investigación? *Periódico Digital*. <https://periodicodigital.mx/que-son-los-instrumentos-de-investigacion/#ventajas-ydesventajas-de-los-instrumentos-de-investigacion>
- Martínez, G. (24 de mayo de 2024). Primera línea de sectorización del transporte público estará habilitada en diciembre, prevé el MOPT. *El Observador*. <https://observador.cr/primera-linea-de-sectorizacion-del-transporte-publico-estara-habilitada-en-diciembre-preve-el-mopt/>
- Mataix, C. (2010). *Movilidad urbana sostenible: Un reto energético y ambiental*. Fundación de la Energía de la Comunidad de Madrid. <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0536159.pdf>
- Ministerio de Cultura de España. (2021). *Las independencias iberoamericanas: Restauración absolutista de Fernando VII*. <https://www.cultura.gob.es/cultura/archivos/difusion/mc-difusion/bicentenarios/contexto-historico/las-independencias-iberoamericanas/tercera-fase-1814-1820/restauracion-absolutista.html>
- Mora, P. (23 de abril de 2023). Proyecto mUEve: 15 cantones fomentan la movilidad alrededor del tren. *Oficina de Divulgación e Información*. <https://www.ucr.ac.cr/noticias/2023/4/23/proyecto-mueve-15-cantones-fomentan-la-movilidad-alrededor-del-tren.html>

- Mora, A. (4 de febrero de 2024). El regidor Diego Miranda será el nuevo alcalde de San José. *DelfinoCR*. <https://delfino.cr/2024/02/el-regidor-diego-miranda-sera-el-nuevo-alcalde-de-san-jose>
- Municipalidad de San José. (s.f.). *Portal Municipalidad de San José*. <https://www.msj.go.cr/Paginas/default.aspx>
- Municipalidad de San José. (s.f.). *Mi cantón: Cantón de San José*. <https://www.msj.go.cr/cant/Paginas/default.aspx>
- Municipalidad de San José. (s.f.). *Escudo del cantón central de San José*. [https://www.msj.go.cr/cant/Paginas/alcaldia\\_escudo.aspx](https://www.msj.go.cr/cant/Paginas/alcaldia_escudo.aspx)
- Municipalidad de San José. (2011). *Diagnóstico cantonal*. Departamento de Observatorio Municipal, Dirección de Planificación y Evaluación. <https://msj.go.cr/docu/Informes%20y%20Estudios%20de%20Desarrollo%20Urbano/Diagn%C3%B3stico%20Cantonal%202011.pdf>
- Municipalidad de San José. (2016). *Diagnóstico Cantonal*. Departamento de Observatorio Municipal, Dirección de Planificación y Evaluación. <https://www.msj.go.cr/docu/Informes%20y%20Estudios%20de%20Desarrollo%20Urbano/Diagn%C3%B3stico%20Cantonal%202016.pdf>
- Municipalidad de San José. (2023). *Modificación a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del cantón de San José (RDU)*. Dirección de Desarrollo Urbano, Gerencia Gestión Municipal y Desarrollo Urbano. [https://www.msj.go.cr/docu/Reglamentos%20de%20Desarrollo%20Urbano/RDU%202023\\_Gaceta%20237%20Alcance%20257\\_21%20de%20diciembre%20del%202023.pdf](https://www.msj.go.cr/docu/Reglamentos%20de%20Desarrollo%20Urbano/RDU%202023_Gaceta%20237%20Alcance%20257_21%20de%20diciembre%20del%202023.pdf)

- Muñoz, V. y otros (2016). Diseño de ciclovías para ciudades intermedias, una propuesta para Loja. *Revista de la Universidad Internacional del Ecuador: INNOVA Research Journal*. Vol. 1(12), 11-22. <https://doi.org/10.33890/innova.v1.n12.2016.77>
- Muñoz, I. (1.º de mayo de 2024). Concejos municipales eligieron directorios con mayor participación de mujeres. *El Mundo CR*. <https://elmundo.cr/municipales/concejos-municipales-eligieron-directorios-con-mayor-participacion-de-mujeres/>
- Naranjo, N. (2016). Accesibilidad peatonal, seguridad vial y pasos peatonales. *Urbisdiuniversitaria*. Venezuela. <https://urbisdiuniversitaria.wordpress.com/wp-content/uploads/2016/08/19-accesibilidad-peatonal-seguridad-vial-y-pasos-peatonales.pdf>
- O’Neal, K. (1.º de noviembre de 2013). San José, 200 años con título de ciudad. *Oficina de Divulgación e Información*. <https://www.ucr.ac.cr/noticias/2013/11/01/san-jose-200-anos-con-titulo-de-ciudad.html>
- Organización Internacional de Trabajo. (2008). Asociaciones Público-Privadas. *OIT*. <https://www.ilo.org/es/media/131646/download>
- Organización de Naciones Unidas. (2019). *La cooperación Sur-Sur, ¿qué es y por qué importa?* <https://news.un.org/es/story/2019/03/1453001>
- Organización de Naciones Unidas. (2024). *Día de las Naciones Unidas para la Cooperación Sur-Sur 12 de septiembre*. <https://www.un.org/es/observances/south-south-cooperation-day>
- Orjuela, L. (14 de agosto de 2019). Propuesta ‘Mueve’ del tren eléctrico ganó €3.265 millones en concurso de la Unión Europea. *Teletica.com*. [https://www.teletica.com/nacional/propuesta-mueve-del-tren-electrico-gano-3265-millones-en-concurso-de-la-union-europea\\_233386](https://www.teletica.com/nacional/propuesta-mueve-del-tren-electrico-gano-3265-millones-en-concurso-de-la-union-europea_233386)

- Ortiz, G. (26 de mayo de 2023). *Los retos de la infraestructura en Costa Rica de cara al siglo XXI*. [Trabajo de investigación.] Universidad de Costa Rica. <https://d1qqtien6gys07.cloudfront.net/wp-content/uploads/2023/10/RETOS-DE-LA-INFRAESTRUCTURA-EN-CR-1.pdf>
- Pacheco, J. (17 de junio de 2021). Sectorización en pocas palabras. *DelfinoCR*. <https://delfino.cr/2021/06/sectorizacion-en-pocas-palabras>
- Palma, A. (2022). *Cooperación Sur-Sur. Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (Cepal)*. <https://comunidades.cepal.org/desarrollosocial/es/grupos/discusion/cooperacion-sur-sur>
- Palmer, S. (1996). Prolegómenos a toda historia futura de San José, Costa Rica. *Revista Mesoamérica*. Vol. 17 (31), pp. 181-213. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2462056>
- Peters, G. y Pierre, J. (2002). La gobernanza en niveles múltiples: ¿un pacto fáustico? *Revista Foro Internacional*. El Colegio de México, Vol. 42 (3). 429-453. <https://www.jstor.org/stable/27739134>
- Presidencia de la República de Costa Rica. (2022). *Sobre Casa Presidencial. Gobierno Carlos Alvarado*. <https://presidencia.gobiernocarlosalvarado.cr/sobre-casa-presidencial/>
- Quesada, A. (2022). *Propuesta de mejora en la movilidad urbana sostenible en el cantón de La Unión*. [Tesis de Licenciatura, Instituto Tecnológico de Costa Rica]. Repositorio TEC TF9405 (tec.ac.cr)
- Quintero-González, J. R. Q., y Quintero González, L. E. (2015). El transporte sostenible y su papel en el desarrollo del medio ambiente urbano. *Ingeniería y Región*, 14(2), pp. 87-97. <https://journalusco.edu.co/index.php/iregion/article/view/696>

- Quintero-González, J. R. (2019). Desarrollo orientado al transporte sostenible (DOTS): Una prospectiva para Colombia. *Bitácora Urbano Territorial*, Vol. 29(3), pp. 59-68. <https://doi.org/10.25054/22161325.696>
- Quispe, L. (2017). *Teoría de Redes*. Universidad Alas Peruanas. <https://docentes.uaa.mx/guido/wp-content/uploads/sites/2/2017/01/20102BV02010230402010501119526.pdf>
- Revista Summa. (1 de octubre de 2020). Costa Rica celebra en octubre el bicentenario de la primera exportación de café. *Revista Summa*. <https://revistasumma.com/costa-rica-celebra-en-octubre-el-bicentenario-de-la-primera-exportacion-de-cafe/>
- Recio, P. (14 de octubre de 2024). Sectorización de transporte público le tomará al MOPT al menos año y medio más. *La Nación*. <https://www.nacion.com/el-pais/sectorizacion-de-transporte-publico-le-tomara-al/SU6Q6GR5CREHNNPLPJHEL3FXQ4/story/>
- Rivera, P. (1998). *Marco teórico, elemento fundamental en el proceso de investigación científica*. Zaragoza, España: Universidad Nacional Autónoma de México. <https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w24243w/Marco%20teorico.pdf>
- Rodríguez, B. (7 de octubre de 2024). Sectorización de transporte: un equilibrio tripartito. *La República*. <https://www.larepublica.net/noticia/sectorizacion-de-transporte-un-equilibrio-tripartita>
- Rodríguez, N. y otros (2015). Evaluación del congestionamiento vehicular en intersecciones viales. *CULCyT. Revistas Electrónicas Universidad Autónoma de Ciudad Juárez*. Año 12, n.º 56, pp. 41-50. <https://erevistas.uacj.mx/ojs/index.php/culcyt/article/download/690/669/2685>

- Rodríguez, P. (2014). El Código Municipal cumple 67 años de dictar las reglas del poder local. *Ojo con mi pisto*. <https://www.ojoconmipisto.com/codigo-municipal-la-norma-que-dicta-las-reglas-del-poder-local/>
- Rojas, N., y Montealegre, M. (2018). Introducción a las redes complejas: El modelo del mundo pequeño. *Revista Entornos*, 31(2), pp. 60-64. <https://journalusco.edu.co/index.php/entornos/article/view/2268/3537>
- Roman, F. (2022). *Situación financiera de la movilidad urbana en São Paulo*. Comisión Económica para América Latina y Caribe. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/a2f71cf1-9b54-42be-b74e-136469d9c9bc/content>
- Ryder, G (2016). Academia sobre Cooperación Sur-Sur y Triangular: 11 al 15 de julio de 2016. *Organización Internacional de Trabajo (OIT)*. <https://www.ilo.org/es/media/6181/download>
- Sánchez, C. (2017). *Auditoría pública*. Bogotá: AREANDINA. Fundación Universitaria del Área Andina. <https://digitk.areandina.edu.co/handle/areandina/1271>
- Sánchez, M. (2024). *El Papel de la iniciativa "EIT Urban Mobility" en la Transformación de la Movilidad Urbana en España: el caso de Madrid*. [Trabajo final de Grado, Universidad Pontificia Comillas] TGF 11531 (comillas.edu).
- Sandí, V. (2017). Las alianzas Público-Privadas como elemento de gestión de las ciudades inteligentes. *Revista Centroamericana de Administración Pública*, (72), pp. 12-31. <https://ojs.icap.ac.cr/index.php/RCAP/article/view/71>
- Santander (2021) *Investigación cualitativa y cuantitativa: características, ventajas y limitaciones*. Santander Open Academy. <https://www.santanderopenacademy.com/es/blog/cualitativa-y-cuantitativa.html>

- Santos, M.A. (1999). La observación en la investigación cualitativa. Una experiencia en el área de salud. *Atención Primaria*. Pp. 425-430. <http://www.unidaddocentemfyclaspalmas.org.es/resources/2+Aten+Primaria+1999.+IC+La+Observaci%C3%B3n.pdf>
- SICA. (2012). Las Cortes de Cádiz y su influencia en Centroamérica. Presentaciones para el Diálogo sobre Integración Centroamericana. SICA. Segundo Programa de Apoyo a la Integración Regional Centroamericana. <https://www.sica.int/download/?74428>
- Siles, R. y Mondelo, E. (2018). Guía de Aprendizaje. Herramientas y técnicas para la gestión de proyectos de desarrollo PM4R. Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Instituto Interamericano para el Desarrollo Económico y Social (INDES).
- Solano, G. (11 de mayo de 2022). Interlace: Por ciudades más habitables e inclusivas. *UNA Comunica*. Universidad Nacional. <https://www.unacomunica.una.ac.cr/index.php/mayo-2022/4009-interlace-por-ciudades-mas-habitable-e-inclusivas>
- Solís, A. (14 de febrero de 2023). Una nueva ciclovia para conectar el sur y el norte de San José, estudia municipio capitalino. *AmeliaRueda.com*. <https://ameliarueda.com/nota/nueva-ciclovia-sur-norte-san-jose-municipalidad-noticias-costarica>
- Somarribas, L., y Orias, L. (2018). Sectorización: solución del problema del transporte en el Área Metropolitana de San José. *Revista Ambientico*. Universidad Nacional, Heredia. [https://www.ambientico.una.ac.cr/wp-content/uploads/tainacan-items/5/19924/190\\_17-18.pdf](https://www.ambientico.una.ac.cr/wp-content/uploads/tainacan-items/5/19924/190_17-18.pdf)
- Tamayo, M. y Tamayo. (2003). *El proceso de la investigación científica*. (4ª edición). Editorial Limusa S.A.

- Thomson, I. y Bull, A. (2001). *La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales*. Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica Para América Latina y el Caribe (Cepal). <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/c7b69c09-8fdb-4633-8950-05abc459c15c/content>
- Tribunal Supremo de Elecciones. (s.f.). *Contáctenos*. <https://www.tse.go.cr/contactenos.htm>
- Tripadvisor (2024). *Las 15 mejores cosas que ver en San José*. [https://www.tripadvisor.es/Attractions-g309293-Activities-San\\_Jose\\_San\\_Jose\\_Metro\\_Province\\_of\\_San\\_Jose.html](https://www.tripadvisor.es/Attractions-g309293-Activities-San_Jose_San_Jose_Metro_Province_of_San_Jose.html)
- Vargas, J. G. (2003). Teoría de la acción colectiva, sociedad civil y los nuevos movimientos sociales en las nuevas formas de gobernabilidad en Latinoamérica. *Espacio abierto*. 12(4), pp. 523-537. <https://www.redalyc.org/pdf/181/18100929.pdf>
- Vargas, P. (2021). *Informe de Labores 2021-2022. Alcaldía-Municipalidad de San José*. <https://msj.go.cr/docu/RendicionCuentas/Paula%20Vargas%20Ram%C3%ADrez.%20Alcaldesa%20a.i.%20Informe%20de%20Labores%202021-2022.pdf>
- Vásquez, D. y Garizao, J.L. (2023). *Alternativas de Movilidad Urbana Sostenible en la ciudad de Santa Marta, Colombia*. [Investigación de Postgrado, Universidad Libre de Colombia]. Repositorio Unilibre 25948 (unilibre.edu.co)
- Vega, E. (13 de mayo de 2023). La capital tiene alumbrado público eléctrico hace 138 años. *La Teja*. <https://www.lateja.cr/nacional/la-capital-tiene-alumbrado-publico-electrico-hace/JZXPS3FEOZHMFBKEQCF5COENH4/story/>
- Zapata, O. (2013). El estudio de las relaciones entre niveles de gobierno desde las relaciones intergubernamentales y la gobernanza multinivel. *Revista Scientia*. Universidad de Panamá (156), 323-344. <https://www.redalyc.org/pdf/6517/651769465014.pdf>

## ANEXOS

### Anexo 1

**Entrevista:** División de Fiscalización Operativa y Evaluativa Contraloría General de la República

**Fecha:** Jueves 9 de enero de 2025

**¿Cuántos informes de auditoría específicos sobre la ejecución de fondos destinados a proyectos de movilidad urbana, transferidos por la UNGL a la Municipalidad de San José entre 2018 y 2023, ha emitido la Contraloría General de la República?**

-En atención a sus consultas la División de Fiscalización nos informa que, respecto del tema e instituciones, en el plazo que consulta, existen dos informes que los siguientes:

- [DFOE DL SGP 00001-2021](#), Seguimiento de la Gestión Pública sobre la capacidad de los gobiernos locales del GAM para llevar a cabo individual o articuladamente la planificación urbana y el ordenamiento territorial.
- [DFOE LOC IAD 00002-2023](#), Informe de auditoría sobre el proyecto MUEVE (Movilidad Sostenible, Urbanismo, Equipamiento, Valoración del Espacio Público y Enriquecimiento y Equidad)

Además, sobre el tema y como referencia también puede consultar otros tres informes:

- [DFOE LOC IAD 00023-2023](#), Informe de auditoría sobre la gestión estratégica territorial con visión a futuro de la Ciudad Intermedia de Limón.
- [DFOE LOC IAD 00024-2023](#), Informe de auditoría sobre la gestión estratégica territorial con visión a futuro de la Ciudad Intermedia de Pérez Zeledón.
- [DFOE LOC IAD 00025-2023](#), Informe de auditoría sobre la gestión estratégica territorial con visión a futuro de la Ciudad Intermedia de Liberia

**¿Cuáles fueron los principales hallazgos de las auditorías de la CGR en relación con la ejecución presupuestaria, el cumplimiento de los contratos y la calidad de las obras en los proyectos de movilidad urbana financiados por la UNGL a la Municipalidad de San José entre 2018 y 2023?**

-Respecto de los resultados obtenidos en los informes, beneficios, observaciones y demás puede revisar los hallazgos, ya que son los resultados encontrados y reportados en el informe. Para conocer la información sobre ejecución presupuestaria, se puede autogestionar desde nuestro sitio web, en la consulta de sistemas, se encuentra disponible el [SIPP](#). (Sistema de Planes y Presupuestos Públicos). Aquí puede acceder y filtrar por institución y año de interés.

**¿De cuánto es la periodicidad en que se realizan dichos informes sobre este tipo de proyectos de movilidad en la ciudad capital?**

-En cuanto a las consultas relacionadas con planificación, periodicidad de las auditorías y roles de la CGR comentarle que, la CGR implementa un enfoque de planificación basado en riesgos, considerando entre otros sus recursos.

**Usualmente, ¿cuáles son los criterios utilizados para seleccionar los proyectos cuando se van a auditar?**

-Este enfoque prioriza las áreas de mayor relevancia e impacto potencial en la gestión pública, identificando riesgos significativos que puedan comprometer la legalidad, eficiencia, eficacia y transparencia en el uso de los recursos públicos. Modelo fundamentado en la Ley Orgánica de la CGR artículo 12, que establece su rol como órgano rector en la fiscalización superior de la Hacienda Pública, entre otras normativas como la Ley General de Control Interno.

**¿Se ha realizado un seguimiento a las recomendaciones emitidas por parte de la Contraloría?  
¿Qué tan frecuentes son estos seguimientos?**

-Como parte de sus competencias la CGR, realiza el seguimiento de las disposiciones que emite en los informes de fiscalización. La valoración de cumplimiento se basa en la evidencia presentada por el destinatario, y acciones propias de verificación parte del proceso.

**El informe DFOE-LOC-IAD-00002-2023 del 29 de junio de 2023 se emitieron 4 recomendaciones a la Dirección Ejecutiva de la UNGL. ¿Estas acciones fueron acogidas por la institución?**

-Este contiene cuatro disposiciones, orientadas en términos generales a fortalecer el proceso de valoración de riesgos para la gestión del proyecto mUEve, la implementación de mecanismos de

control, que permitan contar con información oportuna e integra, la evaluación de la planificación operativa institucional y mecanismos de seguimiento a los convenios municipales asociados; el proceso de seguimiento a dichas disposiciones se encuentra finalizado, de manera que la administración presentó razonablemente lo solicitado.

**En el caso del proyecto mUEve, ¿se realizó alguna evaluación específica al plan de la ciudad de San José o fue una auditoría en términos globales?**

-Efectivamente el informe se hizo de forma global en algunas Municipalidades, entre esas San José. No hubo ningún inconveniente para la realización de la auditoría.

**¿Se tiene prevista alguna auditoría adicional para el proyecto mUEve?**

-No se planificó para este año la realización de auditoría sobre el tema mUEve.

**¿La Contraloría General de la República ha realizado alguna evaluación o fiscalización propia del proyecto Interlace?**

-No hemos realizado informe de este tema y no podemos ni confirmar/descartar que a futuro lo analicemos como parte de nuestra fiscalización. Desde la competencia de aprobación presupuestaria, tenemos registro del tema Interlace en 3 documentos adjuntos.

## **Anexo 2**

**Entrevista** José Carlos Ruiz Fonseca, internacionalista y asesor del Departamento de Incidencia Política de la UNGL

**Fecha:** 27 de enero de 2025

### **¿Cuáles son los proyectos de Cooperación Financiera que cumplan con las características de atención para movilidad urbana en la ciudad de San José entre 2018 y 2023?**

-En materia de movilidad se debe referir en ese periodo al proyecto mUEve, el cual es un proyecto que busca el mejoramiento urbano de los cantones que están en el área de influencia del tren metropolitano de acuerdo con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Los gobiernos locales que participan son: Paraíso, Oreamuno, Cartago, La Unión, Curridabat, San José, Montes de Oca, Goicoechea, Tibás, Santo Domingo, San Pablo, Heredia, Flores, Belén y Alajuela.

Es ejecutado por la Unión Nacional de Gobiernos Locales en consorcio con la Asociación municipalista de Países Bajos VNG Internacional y Fomento San Sebastián, una empresa pública de la Municipalidad de San Sebastián, en España.

### **¿Quiénes son los encargados de ejecutar este proyecto?**

-Es ejecutado por la Unión Nacional de Gobiernos Locales en consorcio con la Asociación municipalista de Países Bajos VNG Internacional y Fomento San Sebastián, una empresa pública de la Municipalidad de San Sebastián, en España.

### **¿Quiénes son los entes de Cooperación Internacional que están detrás de su financiamiento?**

-El mismo es financiado por la Unión Europea (UE) por un monto total de 5,188,926 euros, ingresando como cooperación no reembolsable esto tras ser una de las cuatro propuestas ganadoras de América Latina de la convocatoria global de la UE del 2019 “Local Authorities: Partnerships for sustainable cities”, que se difundió en todos los países del mundo donde la UE tiene presencia y a la cual decidió participar Costa Rica. La iniciativa fue seleccionada a través de un proceso competitivo, participaron más de 250 propuestas alrededor del mundo. Esta propuesta ganó el concurso en el que se inscribieron varios municipios del país bajo la institucionalidad de la Unión Nacional de Gobiernos Locales.

**¿Cada cuánto tiempo se someten los recursos económicos recibidos por la UNGL para Cooperación Financiera a evaluación fiscalizadora?**

-Este proyecto (mUEve) se encuentra fiscalizado por 3 instancias, siendo la primera los mecanismos de control interno de la institución como lo es su trazado por el Sistema Integrado Financiero-UNGL, pasa por la ejecución de auditoría interna institucional. Posterior a ello, la Contraloría General de la República realiza la fiscalización respectiva sobre la ejecución de dicho proyecto, y ha realizado una auditoría específica como lo hizo en 2023. Aunado a lo anterior, la Unión Europea como ente que financia el proyecto realiza las auditorías respectivas de forma periódica anual.

**¿Qué limitaciones han enfrentado con alguna de las iniciativas anteriormente señaladas?**

-La principal limitación fue con motivo de la denominada "regla fiscal" la cual restringía la posibilidad de presupuestar los recursos provenientes de la Unión Europea, que repercutió en las fechas de ejecución cuando era requerido desembolsar recursos para la generación de los planes proyectos. Posterior a la salida de dicha restricción, y producto de la demora mencionada, surgió la limitación de tiempo para recuperar la cronología requerida. En materia de los acuerdos requeridos para los procesos de ejecución puede considerarse como otra limitación enfrentada, sin embargo, su impacto puede considerarse marginal.

### **Anexo 3**

**Entrevista** Eida Arce Anchía, coordinadora del proyecto mUEve

**Fecha:** 11 de febrero de 2025

#### **¿Qué proyectos están siendo liderados por mUEve en la ciudad de San José?**

-Para el caso específico de San José, mUEve realizó un denominado “Plan Proyecto”, un plan maestro para realizar una intervención urbana orientada al transporte de renovación urbana en la zona de Pavas, identificando calles completas que deberían de tener una intervención con arbolado, ciclovías, aceras amplias e iluminación. Se identificaron cruces prioritarios —que son utilizados por muchos y diferentes grupos de personas— que deben mejorarse para que sean seguros, y zonas donde existen oportunidades para densificar y utilizar instrumentos de gestión de suelo. La obra de ese plan proyecto, estableció como obra demostrativa una intervención en los alrededores del Centro de Cuido y Desarrollo Infantil (CECUDI) de Pavas, el más grande de Costa Rica. Esta intervención incluye la construcción y acceso de un sendero peatonal, iluminación, mobiliario para la estancia y juegos infantiles. El Plan Intermunicipal de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (Pimduot) (más macro) incluye a la ciudad de San José, pero también cubre los otros 14 cantones del proyecto, así como un registro de proyectos en cada municipalidad vinculados al Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (DUOT).

#### **¿De cuánto es el costo de cada una de esas iniciativas?**

Como parte de la inversión, el Plan Proyecto costó aproximadamente 40 mil dólares, el Plan Intermunicipal de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (Pimduot), elaborado en conjunto con el Programa de Investigación en Desarrollo Humano Sostenible (ProDUS) de la Universidad de Costa Rica (UCR), costó 200 mil dólares y la inversión de donación de mUEve para cada obra es de 100 mil dólares, con un más menos, por el cambiante del dólar.

#### **¿Cuáles son las poblaciones beneficiadas de estos proyectos?**

El proyecto trabaja para mejorar la experiencia de las personas en el espacio público. Se le da prioridad a las personas que camina por las ciudades y las que utilizan los medios de transporte público, considerando las poblaciones vulneradas (mujeres, personas mayores, juventudes, personas con discapacidad, población LGTBIQ+, personas migrantes).

**¿Quién se encarga de supervisar y fiscalizar la ejecución de los proyectos?**

-Cada obra demostrativa fue seleccionada entre el equipo técnico del proyecto mUEve y cada uno de los respectivos equipos técnicos de la municipalidad. En todos los casos, la arquitecta del proyecto, Adriana Fuentes, es la que fiscaliza las obras por parte de mUEve y en el caso de los Gobiernos Locales, cada municipalidad determina a una persona responsable que fiscalice la correspondiente obra. Para la parte administrativa el trabajo le corresponde al proyecto mUEve y a su socio VNG, asociación municipalista de Países Bajos.

**¿Están participando representantes de empresas privadas?**

En diferentes momentos del proyecto, se han convocado a representantes del sector privado con interés y experiencia en desarrollo urbano y posibles socios del proyecto. Por ejemplo, se han convocado a representantes de parques empresariales cercanos a las obras demostrativas, inmobiliarias con un buen esquema de responsabilidad social- empresarial, empresas de transporte público y, en cada cantón, se han tenido reuniones bilaterales con posibles colaboradores de las obras demostrativas.

**Si se han implementado alianzas público-privadas en el caso de San José, ¿quiénes están colaborando para el desarrollo de estos planes en la capital?**

-En el caso específico de San José, para eventos muy puntuales que se han realizado como el denominado “Rally Urbano”, el presidente del Concejo Municipal, en su momento, buscó a empresas privadas para apoyar la actividad. También se han tenido actividades como campañas de limpieza con la empresa Demasa que está cercana al sitio en donde se va a intervenir el proyecto en Pavas y en colaboración con esta misma empresa, se está pendiente una intervención en el andén del tren.

**¿Cuál es el proceso que se sigue para la ejecución de los procesos? ¿Se hace licitación por SICOP o cuál es el procedimiento?**

-mUEve ha tenido diferentes mecanismos de contratación. Todas estas contrataciones se han realizado cumpliendo los requerimientos de la Unión Europea y cada uno de los socios. El Pimduot se contrató por el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP), los Planes Proyecto de los

cantones los contrataron 5 cada socio. En el caso de las obras demostrativas, por Regla Fiscal, el segundo desembolso fue depositado al socio VNG y la contratación se estructura con las especificaciones de cada municipalidad o equipo técnico y este socio es el que se encarga de la contratación respectiva.

**¿Con cuánta periodicidad se realizan fiscalizaciones o auditorías para llevar un control y orden a los montos ejecutados?**

-El proyecto mUEve recibió por parte de la Unión Europea una evaluación ROM (por sus siglas Result Oriented Monitoring) —un sistema de monitoreo de evaluación de proyectos financiados por la Unión Europea— y una auditoría, de julio del 2020 a julio del 2023. Adicionalmente a eso, el proyecto contrató una evaluación intermedia y debe de contratar una evaluación y auditoría final. La Contraloría contrató una evaluación final y la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL) realiza auditorías periódicas. Ante la Unión Europea se realiza también un informe anual de cuya aprobación dependen los siguientes desembolsos.

**¿Cuánto está contribuyendo el desarrollo de estas iniciativas para mejorar la movilidad urbana en la ciudad de San José?**

Para analizar el impacto del proyecto mUEve se deben de analizar todos sus frentes:

- El proyecto invirtió en varias capacitaciones de sensibilización y entrenamiento para los equipos municipales.
- El acompañamiento que se realiza actualmente a los equipos municipales también es sensibilización.
- Es una tarea del proyecto cambiar el discurso a favor del Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (DUOT) y las oportunidades, a partir de los recursos municipales.
- A nivel de instrumentos, se generaron materiales técnicos de valor que dependen de que sean implementados por las municipalidades.
- Las obras demostrativas son una muestra que pretende demostrar como puede ser la transformación del espacio urbano.

## **Anexo 4**

### **Entrevista Jorge Carvajal Meléndez**

#### **Auditor Interno Unión Nacional de Gobiernos Locales**

##### **¿Qué funciones tiene un auditor para que una institución esté en regla?**

-La auditoría trabaja con base en un plan anual de trabajos en el cual se identifica un universo auditable, que son todas las operaciones y transacciones que se ejecutan dentro de la institución. Conociéndose el universo auditable se hace una priorización con base en los recursos con los que se cuenta y con base en la asignación de recursos que cuenta de cada una de las partidas, aspecto por el cual, prevemos algunas revisiones, algunas verificaciones, algunas identificaciones de áreas de oportunidad que me permitan a en este caso al proyecto y a la institución tener clara la visión del cumplimiento de cada uno de los objetivos con base en los requerimientos establecidos tanto por la normativa eh actual de la Contraloría General de la República como por las normas contables para el sector público.

##### **¿Qué limitaciones enfrenta la UNGL para realizar auditorías internas?**

-Yo no tengo la capacidad para revisar todos los documentos de esta institución. Ni tengo la capacidad de llevar el control de cada una de las transacciones que se hagan. Es imposible, de hecho, tendría que tener gente a cargo, pero no tengo, soy yo solo. Entonces, con base en eso y el establecimiento del universo auditable podemos más o menos priorizar algunas áreas.

##### **¿Qué ha pasado con el proyecto mUEve?**

-mUEve tiene toda una toda una normativa muy claramente establecida que viene de la Unión Europea. Hay presupuestos, hay semanas de planificación y la liquidación de esa planificación también está ejecutada con sus respectivos socios tanto en Holanda como en España. Entonces, cada quien tiene su respectiva autorización o su respectivo rol. El rol de la Unión era como ente ejecutor. En algún momento llegamos a tener tantos problemas porque el proceso de contratación administrativa en Costa Rica es tan tedioso. No es tan ágil como se puede hacer en otros lugares o en otras condiciones. Entonces, hemos ido poco a poco desacelerando la inversión acá en Costa Rica y ahora se está manejando. Tengo entendido que la mayor cantidad del dinero y los últimos recursos se están manejando directamente en España y en Holanda.

**¿Qué tipo de observaciones realizó usted al proyecto?**

-En el caso mío, yo tuve alguna un par de observaciones básicamente de índole de documentación que rápidamente se solucionaron y la observación que por lo menos a mí me hizo sentarme a hablar con la dirección ejecutiva, que era lo que más me llamaba la atención era el hecho de que el proyecto era para cinco años, llevábamos tres años y solo se había ejecutado un porcentaje muy bajo. Entonces, el tema de la ejecución fue lo que a mí me hizo prender las alarmas. Tanto es así, tanto es así que ese tema todavía hoy se tuvo que buscar una solución alterna porque ahora estamos utilizando los recursos. Ahora estamos utilizando a nuestros socios que en este caso eran Holanda y España para que ellos nos ayuden a ejecutar del dinero sin que ese dinero tenga que pasar directamente acá.

**¿Cuánto tiempo hay fiscalización o monitoreos por parte de los proyectos provenientes de Cooperación Financiera, tanto en mUEve como en Interlace?**

-Nosotros metemos a los proyectos con base en las pruebas que ya están seleccionadas para realizarla dentro de la institución. ¿A qué me refiero? Vamos a ver, nosotros revisamos a principio de año siempre revisamos bancos. Nosotros tenemos una frecuencia establecida, y la vamos modificando con base en las experiencias que vamos teniendo en cada una de las cosas. Nosotros verificamos a principio de año siempre verificamos hacemos una prueba de conciliaciones bancarias, que todas las cuentas de bancos de la institución hayan quedado con su respectiva conciliación bancaria en donde se identificaron las partidas pendientes, los saldos tienen que haber pegado contabilidad, presupuesto y bancos para tener la seguridad de que el dato de bancos que dice el balance que tenemos nosotros es correcto.

**¿Qué hacen después de ese proceso?**

-Vemos las cuentas de la Unión y vemos las cuentas de proyectos. Ahí tenemos un montón de plata. Atendemos teníamos plata del BID, tenemos plata de Interlace, tenemos plata de mUEve. Inicialmente de mUEve nos pasaron \$2 millones. En teoría nos iban a entrar \$5 millones, pero entraron \$2 millones. Todavía tenemos saldo y ya estamos casi que para que terminara eso. mUEve va a tener que tener una ampliación de plazo porque no va a terminar en 2025, que finalizan los 5 años que se le han definido cuando exactamente se formalizó. Si usted lee el informe que yo lo

puse ahí, la ejecución para mí era el tema más importante porque la verificación y la supervisión es constante.

### **¿Cuánto tiempo pide informes la Unión Europea?**

-La Unión Europea pide informes cada tres meses. Cada seis meses y una vez al año se reúnen todos, se presenta lo presupuestado y se dan cuentas. Hay toda una metodología que ya está establecida. Se tienen que cumplir con las solicitudes, con las aprobaciones, con las revisiones y con los vistos buenos. Nosotros dos veces al año, hacemos un muestreo de los gastos de la institución que también incluye los proyectos. Esa es un poco la frecuencia que podemos tener. A mí me encantaría tener dos personas más y estar viendo un montón de cosas. Pero cómo le pide usted peras al olmo, es una institución pequeña con recursos limitados y con disminuciones, con riesgos altísimos en sectores como la Asamblea Legislativa con proyectos de ley para quitarnos dineros del IFAM y en las mismas municipalidades que a cada rato quieren desafiliarse.

### **¿Cuáles son esas iniciativas que ponen en riesgo a la institución?**

-Hace un año entró en vigencia que la cerveza extranjera fuera arancel cero. Como el arancel cero en el arroz, en la leche o en muchas cosas. Eso significó a nosotros que los ingresos nos bajarán casi 150 millones dólares, porque de la cerveza extranjera un porcentaje venía para acá. Eso nos bajó el ingreso en esa cantidad y en una institución tan pequeña. Y si a eso le juntamos cada seis meses los diputados del PLP o los del gobierno quieren quitar el impuesto del IFAM a la Unión, crea incertidumbre y sería medio complicado pensar en traer a alguien más.

### **¿Recuerda qué observaciones ha hecho la Unión Europea con oportunidades de mejora a los proyectos de Cooperación Financiera?**

-Cada vez que se hace la liquidación siempre hay alguna observación acerca de una mala clasificación. Hay observaciones, pero más que todo administrativas. Del cumplimiento de los objetivos y todo esto, siempre ha ido bastante bien. Estos atrasos que tenemos en los proyectos, básicamente es porque si nos vamos para atrás, usted se chupó una pandemia y una regla fiscal. Las dos cosas se las chupa el proyecto mUEve y como nosotros tenemos la plata metida en nuestro presupuesto, entonces usted llegaba y decía o gasto de mueve o gasto de la unión. Pero el de regla fiscal me limitaba a no gastar más de eso.

**¿Cómo ha sido la comunicación con la Unión Europea?**

-Tampoco tengo mucho conocimiento, pero lo que sí me he sentado a hablar con doña Karen (Porrás, directora ejecutiva de la UNGL), el año pasado ella estuvo en Bruselas buscando plata de la Unión Europea. Recientemente, una señora del País Vasco se reunió con todos los alcaldes de mUEve, con todos los de la Junta Directiva, eso es porque se anda buscando plata del País Vasco. Sí sé que el acercamiento que tenemos como institución a proyectos internacionales es fundamental y máximo cuando se habla de movilidad urbana, mejoramiento, embellecimiento y todo lo demás representa una mejor calidad de vida de los transeúntes y las mismas personas que habitan en el lugar.

**¿Cuáles eran las observaciones de Interlace que usted había hecho?**

-Es un proyecto muy pequeñito y creo que hubo un par de observaciones de identificación de los documentos que cada vez que tanto, pero esa creo que salió no solo para Interlace, sino para todos los proyectos. Cada vez que tuviéramos un gasto de cada uno de los proyectos, cada proyecto tenía que tener su archivo independiente, su control independiente, su centro de costo independiente y su sellado independiente. Estábamos dejándonos las facturas, pero yo sabía que era de Interlace porque en el centro de costo el documento decía centro Interlace o porque ya todo el mundo sabía que era Interlace. Pero el día de mañana esa factura se traspapeló se iba, se iba, digamos, nadie podía. Entonces, fue un par de observaciones de ese tipo, pero en realidad Interlase ha sido muy poco. Muy poco.

**La Contraloría General de la República emitió cuatro disposiciones para corregir con el proyecto mUEve. ¿Ya se subsanaron?**

-Cuando la Unión tiene una (disposición) abierta una disposición de la Contraloría se planifica y se busca corregir de inmediato. Se comunicó oportunamente con la Contraloría y todo quedó bien.

## **Anexo 5**

**Entrevista:** Pelayo Castro, director adjunto de la Unión Europea para las Américas

**Fecha:** 18 de febrero de 2025

### **¿Cuál es el objetivo de su visita a Costa Rica?**

-El motivo de visita de alguna manera es conmemorar los 40 años de relaciones diplomáticas entre la Unión Europea y Costa Rica, hacer nuestro diálogo político, nuestras consultas bilaterales con la Cancillería de Costa Rica, pero es también una oportunidad para hacer cosas concretas y obtener resultados tangibles de la cooperación entre la Unión Europea y Costa Rica. Vivimos un momento convulso, un momento incierto, un momento peligroso a nivel internacional y la propuesta de la Unión Europea a este país va en línea con lo que ha sido la historia de nuestra relación es en un mundo dominado por los acuerdos a corto plazo Nosotros proponemos una asociación a largo plazo asentada en valores que compartimos.

### **¿Cómo contribuye la movilidad urbana en el desarrollo de las ciudades?**

-Me gustaría reflexionar juntos brevemente un poco por qué estamos aquí, porque estamos en esta estación del Atlántico, que hace aquí la Unión Europea en esta sala con la banda sonora de un tren que nos acompaña aquí al lado. Y la respuesta más directa sería porque algo se mueve en Costa Rica, algo se mueve en la GAM y la Unión Europea quiere ser parte de ese movimiento. El movimiento se demuestra andando y en términos diplomáticos el movimiento se demuestra cooperando y por eso está hoy aquí la Unión Europea. La movilidad sostenible, digital, urbana se ha abierto un camino como una de las áreas, aunque yo realmente debería decir como una de las vías más importantes de la cooperación entre la Unión Europea y Costa Rica y lo ha hecho a lo largo del tiempo.

### **¿Cuáles han sido los casos en que la Unión Europea contribuyó a la movilidad urbana?**

-Recordemos que la primera ciclovía de Costa Rica fue un proyecto de cooperación europea, la primera calle peatonal de Costa Rica fue un proyecto de la Unión Europea y llevamos mucho tiempo juntos persiguiendo el sueño de un tren eléctrico que conecte la Gran Área Metropolitana y que haga más fácil la vida de las personas

### **¿Por qué hace esto la Unión Europea?**

-Pues de alguna manera no sé si conocen el famoso libro de George Steiner sobre la idea de Europa, que es Europa y Steiner decía que una de las señas de identidad de Europa es el paisaje caminable. Es la manera que tenemos de comunicarnos y de hacer accesible la geografía a mi vida, de los hombres, de las mujeres, de las personas. De hecho, creo que si preguntáramos a un turista, a cualquier visitante en Europa que es lo que más les llama la atención, seguramente muchos de ellos les pondrían en primer o en segundo lugar que son nuestras comunicaciones. Es la manera que tiene Europa de conectar los trenes, con los autobuses, con las bicicletas, con las autopistas: esa es parte de la identidad de Europa y de su proyecto.

También creo que si preguntásemos a cualquier chico o chica en esta sala o en la calle y dijéramos y le preguntáramos cuál es el mayor desafío que tiene su país, seguramente entre las dos o tres primeras cosas que mencionarían sería la congestión, las presas, el tráfico, el transporte. Por eso creo que estamos hoy aquí y estamos conectando esa visión y para ejemplificarlo, he querido recuperar algunos datos. Porque no son solo palabras.

### **¿Cuál es el estado actual de las emisiones contaminantes del transporte en Europa y en Costa Rica?**

-En Europa, el transporte es responsable de un 29 % de las emisiones. Las ineficiencias en Europa generadas por la movilidad urbana, por la congestión vehicular nos cuestan en Europa 110 billones al año más un 1 % del PIB. Y al mismo tiempo, el transporte es un contribuyente clave de la economía europea y supone un 5 % del PIB, más de 11 millones de puestos de trabajo. Pero si lo pasamos a Costa Rica, el transporte es un 38 % de las emisiones. Es una barbaridad en términos globales y según algunos estudios el coste de la ineficiencia de las emisiones es más de un 3 % del PIB. Es un impacto gigantesco para la economía del país. Y no me ha complacido ver en las estadísticas entre 2015 y el 2018 en Costa Rica el uso del carro pasó de un 28 % a un 41 %. Y el uso del autobús descendió del 50,9 % a un 47 %. Houston, tenemos un problema.

### **¿De qué forma puede contribuir la UE una vez realizado este diagnóstico?**

Y por eso estamos aquí porque hemos identificado ese problema y queremos tratar de resolverlo juntos, por eso la movilidad es tanto una inversión de futuro a muchos niveles. Hay quienes se concentran en la dimensión verde, en la dimensión sostenible, luchar contra las emisiones,

facilitando la salud pública. Hay quien se concentra en cómo ayuda a la vida de las personas, haciendo que lleguen antes a su lugar de trabajo, haciendo que puedan visitar a sus amigos, a sus seres queridos, pero también le quieren decir tal vez en esto hay un componente fundamental de prosperidad, como he dicho, de eficiencia y de capacidad de la capacidad de atraer inversión y eficiencias para la economía, lo cual al final también va a invertir en poder tener más impuestos, más empresas, más generación de recursos. Yo creo que eso ha sido parte del modelo del desarrollo europeo a través de nuestra infraestructura.

### **¿Cuál es el papel que tiene la Unión Europea con Costa Rica en iniciativas de movilidad urbana?**

-La Unión Europea ya lleva mucho tiempo trabajando de la mano con Costa Rica para impulsar de manera integral una movilidad sostenible. Eso lo hacemos para apoyar el planeta, hacerlo de manera sostenible, bajando las emisiones para que tengamos más salud. Eso lo hacemos para ayudar a las personas para que lleguen antes a sus lugares de trabajo, para que puedan comunicarse de manera más fácil y eso lo hacemos a favor de la prosperidad porque las congestiones de tráfico suponen un gran porcentaje del PIB de Costa Rica. Se ha estimado en más de un 3 %, entonces la economía costarricense para generar crecimiento, atraer inversiones y ser más eficiente, requiere como todas las economías de un transporte y una movilidad más sostenible. Lo que hace la Unión Europea es ayudar a diseñar una nueva GAM conectada a través de un tren eléctrico que permita lograr todo eso y eso lo hacemos bajo nuestra estrategia Global Gateway, presentando una oferta integral para Costa Rica y nada me gustaría más que ese gran proyecto para que el país pudiera fructificar. Ustedes en Costa Rica encontrarán en la Unión Europea un socio para llevarlo a la realidad.

### **¿Cómo ha sido la experiencia que han tenido con mUEve e Interlace?**

-Este proyecto mUEve ha sido la semilla que nos ha permitido realizar los estudios y las mejoras en términos de integración de las 15 municipalidades de la GAM con un proyecto que va más allá del transporte porque lo que persigue es una movilidad y una integración urbana sostenible. Esto es lo que hemos logrado a través de mUEve, pero esto ahora hay que escalarlo para lograr la financiación y la inversión necesaria para un sistema con un tren eléctrico que sea alimentado a través de una red de buses también eléctricos de manera sostenible. Digamos que este proyecto

mUEve ha sido la semilla que nos va a poder permitir más adelante, si así lo quiere el país, si así lo decide el presidente, este gran proyecto.

**¿Qué rol juegan las municipalidades para que se estén involucrando en la cooperación descentralizada?**

-Este es un proyecto de tanta importancia y de tanta envergadura que debe convocar a todas las partes del Estado, no solo cuestión de Incofer o del Ministerio de Obras Públicas. Esto solo puede funcionar si se hace de forma integrada. Estamos escuchando el tren, lo cual es un buen sonido, la banda sonora de fondo para conseguir que las propias municipalidades sean protagonistas de este proyecto. Porque si no, nunca van a funcionar. A fin de cuentas, lo que queremos es que sean las personas que viven la GAM que viven en estas municipalidades las que logran una movilidad más sostenible a través de este proyecto.

## **Anexo 6**

**Entrevista:** Marcela Gutiérrez Miranda, coordinadora proyecto Interlace

**Fecha:** 18 de febrero de 2025

### **¿Qué es y en qué consiste Interlace?**

-El proyecto empezó en el 2020 con fondos de la Unión Europea y fue un concurso de estos fondos de Horizon 2020 que lanzó la Unión Europea y un grupo de investigadores de varias instituciones porque somos más de 20 socios en el consorcio entre Europa y América Latina. Hay desde una empresa privada Technalia en España hasta, bueno, las ciudades, que son los municipios de las ciudades en algunos casos, en otras son más bien como grupos organizados dentro de la ciudad, como el caso del CEMA, que es una el CEMA es un corredor biológico, las otras ciudades, universidades, institutos de investigación. Entonces, somos un montón de gente que ganamos estos fondos para trabajar restauración ecológica urbana en las ciudades, para hacer el objetivo del proyecto. Es hacer las ciudades participantes, son lugares más amigables con la gente, más verdes, más resilientes, donde la gente tenga mejor calidad de vida. Es un proyecto de investigación, entonces no nació para hacer trabajo en las ciudades.

### **¿Cuántos socios hay en Costa Rica?**

-En Costa Rica somos tres socios: la UNGL que tenía a su cargo un paquete de trabajo más del trabajo en redes grandes de ciudades a nivel mundial, entonces ellos trabajan mucho en eso, pero ya en el trabajo más activo en el en el campo y en la investigación, ellos no se involucraron mucho porque de ahí no les tocaba. El trabajo está distribuido dentro de dentro de esos 20 socios, entonces el trabajo de la ciudad de lo tenía cargo el CEMA y nosotros como universidad (Nacional) como gestor del conocimiento del proyecto en Costa Rica estábamos encargados de dirigir el proceso del control de información, de escribir los artículos, de hacer la investigación. Éramos más nosotros, pero con el apoyo de la ciudad.

### **El proyecto consta de un ecosistema verde. ¿Cuál es el impacto que tiene desde el ámbito de movilidad urbana?**

-Nosotros tenemos el programa de involucramiento comunal. Con el entorno verde y la accesibilidad en la ciudad, planteamos como estrategia hacer cleteadas urbanas. Al final una

cleteada urbana que no es solamente hacer ejercicio, no es solamente recreación, pero es apropiación del espacio público y también es incentivar al transporte, urbano sostenible como es la bicicleta.

Entonces, hicimos varias, yo creo que no le podría dar el dato, pero sí hicimos unas seis o siete cleteadas, hicimos en conjunto con un montón de actores. No solo nosotros, hay muchos grupos organizados de cleteadas que les gusta hacer andar en bicicleta, pero vieras que el hacerlas en la ciudad era muy novedoso porque normalmente son en otros entornos, van largo y todo, pero el poder. Hicimos una en La Sabana. Hicimos otra que llegaba en varias, salieron de un espacio que restauró Naciones Unidas en Los Ángeles, bulevar de Los Ángeles. Se trataba de que la gente también incentive a que la gente ande en bicicleta.

### **En el caso de la ciudad de San José, ¿qué proyectos se han realizado?**

-Es que como el CBIMA que es el corredor biológico urbano María Aguilar está conforme llamado por la Municipalidad de San José, Alajuelita, Curridabat, Montes de Oca y La Unión. Entonces, las cleteadas normalmente muchas terminaron en La Sabana, empezaron en La Sabana, pasamos por La Sabana, entonces ellos están involucrados en el proceso porque hay un miembro activo, Salíamos de Curri y llegamos a La Sabana.

### **¿Qué otras iniciativas han liderado?**

-Hicimos campañas de limpieza en el Parque de la Paz. Hicimos el primer mini bosque del CBIMA en el Parque de la Paz, que es un bosque con especies nativas, se siembran un montón de arbolitos en un espacio pequeño ahora con la comunidad para restaurar el espacio.

### **¿Cómo se relacionan estas iniciativas con los objetivos de desarrollo sostenible?**

-En términos generales significa que somos parte digamos estamos tal vez cumpliendo y aportando a una misión país de mejorar nuestro entorno, entonces por supuesto que de alguna forma incidimos en varios porque digamos educación ambiental y eso es parte de una educación de calidad. El tema de agua y saneamiento no lo trabajamos directamente en San José, pero por ejemplo si en Alajuelita, estamos haciendo un sistema de tratamiento de aguas servidas en una comunidad vulnerable, en el tema de igualdad de género, tratamos de involucrar hombres y mujeres y darle oportunidad a todos de que sean parte de los procesos que llevamos. El de

producción y consumo responsables también lo tratamos porque en la educación ambiental, el tema de consumismo es un gran tema. El clima también nos interesa. ¿Por qué reportamos? ¿Por qué por qué trabajamos en el tema de sostenibilidad? Bueno, porque nos interesa el clima y ¿por qué fomentamos el manejo de los orgánicos? Porque nos interesa el clima. Por supuesto el de ciudades y comunidades sostenibles porque tenemos muy claro que vivimos en una gran ciudad que enfrenta un montón de retos y que es donde vive la mayor parte de la población y necesitamos trabajar para que esas ciudades sean más verdes y la gente tenga una mejor calidad de vida en ellas.

### **¿Cómo ha sido la experiencia de trabajar con la Unión Europea?**

-Como yo represento una institución muy sólida, ¿verdad? Como es la Universidad Nacional, el proceso ha sido muy fluido en todo sentido en la parte financiera en la parte digamos en la parte logística, el proyecto lo coordina una institución alemana con quien nosotros tenemos muy buenas relaciones. El proceso en todo momento ha sido muy fluido, yo creo que ha sido muy exitoso. La interacción entre ambas instituciones porque desde el inicio, desde el Grant Agreement todo está establecido. Y no nos hemos salido de eso y creo que eso es parte del éxito de la iniciativa. Reglas claras e instituciones serias trabajando. Eso da un buen resultado.

### **¿Cada cuánto tiempo deben enviar reportes a la Unión Europea sobre los montos ejecutados y financiados?**

-La U (Nacional) tiene un sistema, un programa de gestión financiera muy grande. No ejecutamos los fondos a través de gestión financiera de la universidad, no es que a mí me lo depositen, entonces ahí tenemos todo un control porque tenemos que al final somos una institución pública y seguimos las reglas de una institución pública. A veces, no es tan agradable. Sin embargo, yo tengo muchos años de trabajar en proyectos y entiendo muy bien cómo es la administración pública y puedo seguir las reglas y sé cómo hacerlo. Eso, a veces una limitante y a veces de la Unión Europea, a los socios de ella hay que explicar estas cosas. Las auditorías internas de la U son constantes. Entregamos informes cada ciertos periodos. Hemos entregado como 3 desde el 2020. Son cada 13 o 14 meses, por ahí deben dar un informe. Están establecidos en el Grand Agreement cuando se entregan los informes. Desde el inicio lo sabemos.

### **En términos generales, ¿qué tipo de hallazgos u oportunidades de mejoras les han señalado?**

-De momento, que yo recuerde, nada importante. Es que la U tiene un sistema muy cuadrado, totalmente establecido. Por ejemplo, yo tengo que hacer compras por proveeduría, está todo muy amarrado.

### **¿Y con la Unión Nacional de Gobiernos Locales?**

-Con ellos hemos trabajado muy bien, sino todo bien porque con ellos, como no eran parte directa del proceso de investigación, sino más bien era un socio que tenía que ver con las redes de ciudades, organizaban los eventos grandes, los intercambios de ciudades y muy bien.

### **¿Qué tipo de involucramiento hay con la empresa privada para liderar estas iniciativas?**

-Con las empresas privadas hemos tenido un acercamiento interesante. Nos han apoyado en los procesos. Por ejemplo, restauramos en Alajuelita un parque y ahí tuvimos el apoyo de Pedregal, una pizzería local, bueno, que no es ni tan local, Ready Pizza, que es una cadena de pizzas, pero la de La Joyita. Yo no sé si son franquicias o qué. Ellos nos han donado alimentos para las actividades con la comunidad. Trabajamos con la Muni de San José, con el voluntariado de la Embajada de Colombia. Eh, ¿qué otra empresa privada? en el corredor hay algunas empresas privadas y nos han apoyado, ah, por ejemplo, con Portafolio Inmobiliario, esa desarrolladora, con ellos tuvimos un departamento muy interesante y desarrollamos un mural grande en un parque en Curridabat. Ha sido muy positivo cuando hemos logrado ponernos de acuerdo, y con un objetivo en conjunto que la empresa privada se apunta, hemos sumado a iniciativas que si fuera solamente por uno por el otro podría ser mucho más complejo el realizarlo, sobre todo que nos hemos eh desarrollado iniciativas en espacios verdes que no son solo nuestras.

### **¿Cómo integran a la empresa privada con estos proyectos?**

-Vemos la necesidad y buscamos alianzas para lograrlo. Nosotros no somos un proyecto de intervención, somos de investigación, entonces no tenemos tantos recursos como para decir, "Sí, yo hago el mural." Y además no se trata de eso, esto tiene desde la Unión Europea siempre hemos pensado en el proyecto parte de una gobernanza participativa. Entonces, la definición de estrategias y de actividades no es solamente del proyecto, sino que nacen desde una necesidad sentida por la comunidad y andamos buscando aliados y así es que hemos logrado algunos resultados interesantes.

**En el caso del Parque de la Paz y de la ciclovía de La Sabana, ¿recuerda cuáles actores privados se involucraron?**

-Por ejemplo, todos los colectivos es que son una cantidad de, por ejemplo, hay una revista *Bikers*, está Shimano de Freno, nos siempre nos apoyan en esos procesos, Chepequetas. Son una cantidad de colectivos, de grupos organizados que entonces suma esfuerzos y logra actividades.

**¿Qué tan exitoso ha sido la implementación del proyecto?**

-Como impacto, sí, yo creo que el proyecto, bueno, ha tenido resultados tangibles, por ejemplo, este espacio restaurado, documentos que podrían ser que son muy valiosos para las municipalidades. Por ejemplo, hicimos un marco de evaluación para el desarrollo de soluciones basadas en la naturaleza, que es un documento que guía a las municipalidades a tomar decisiones en su territorio basados en información técnica que está disponible en el medio. Entonces, ¿dónde reforestar? ¿Dónde hacer una huerta? ¿Dónde hacer un camino permeable? ¿Dónde hacer una solución basada en la naturaleza para mejorar el entorno urbano? Entonces, esos productos son muy valiosos. Son tangibles porque son documentos, porque son bases de datos, porque son análisis que se hicieron. Al final depende mucho de los técnicos y de las instituciones a utilizarlos. Aunque están disponibles, los entregamos y eso es una decisión que ellos que ellos deben tomar.

**¿Qué lecciones ha tenido este proyecto de investigación?**

El mayor aprendizaje es la necesidad de trabajar en red para ver resultados en la en la ciudad sobre todo porque la ciudad es un ecosistema muy complejo donde hay muchos actores trabajando. Entonces, la necesidad del trabajo intersectorial disciplinario, el establecer alianzas con la gente, el establecer conexiones, y muy valioso es identificar líderes comunales, organizaciones en la comunidad que también quieran trabajar.

**¿Manejan estimaciones o costos sobre cuánto cuestan proyectos como el del Parque de la Paz de reforestación?**

-No. Usted está preguntando, ¿cuánto vale una reforestación o cuánto vale? Porque, por ejemplo, reforestación, yo le podría decir, bueno, está el tiempo de los voluntarios, pero nosotros no trabajamos así porque el tiempo de los voluntarios, los refrigerios, los arbolitos, el abono y

entonces pero cuando usted cada institución pone un poquito, yo no manejo el costo total. Por ejemplo, con el mini bosque del Parque de la Paz llegan los muchachos de la Municipalidad en San José, llevan el abono, llevan los árboles, entonces costo de la muni, pero nosotros ¿qué ponemos? Bueno, pusimos el apoyo para llevamos unos voluntarios, tal vez podría el proyecto poner el refrigerador, podríamos hacer la parte para invitar a la gente. Nosotros hemos trabajado así en el proyecto. Sumando esfuerzos de todos, entonces el costo total yo no lo manejo.

**Anexo 7****Solicitud de Entrevista:** Municipalidad de San José**Fecha:** Miércoles 12 de febrero de 2025**¿Cómo ha sido la experiencia de mUEve e Interlace para la ciudad de San José?****¿Quiénes son las personas que desde la Municipalidad de San José se designaron para la ejecución de estos proyectos?****¿De qué forma contribuyen estas iniciativas a los Objetivos de Desarrollo Sostenible con miras a una mejor movilidad urbana en la ciudad capital?****¿Cuál creen ustedes que ha sido el aporte de la empresa privada y la participación ciudadana en la consecución de estas iniciativas?****¿Ha existido alguna fiscalización, monitoreo o auditoría efectuada a los recursos que se ejecutan para dichos proyectos?****En caso de ser afirmativo, ¿cada cuánto tiempo se efectúan dichos controles?****¿Qué tipo de coordinación existe con la Unión Nacional de Gobiernos Locales para llevar a cabo en buen puerto estas iniciativas de movilidad urbana?****¿En qué creen ustedes que este tipo de Cooperaciones Financieras fortalecen el rol de las Relaciones Internacionales a nivel municipal?****¿Cómo se coordina el trabajo entre la Municipalidad de San José, la UNGL y otras instituciones involucradas en los proyectos mUEve e Interlace? ¿Existen mecanismos de coordinación efectivos?****¿Cómo se han resuelto los posibles conflictos o diferencias de opinión entre las diferentes instituciones?**

Las consultas fueron enviadas al correo electrónico [consultasprensa@msj.go.cr](mailto:consultasprensa@msj.go.cr) el 12 de febrero de 2025. Hasta el momento de la presentación de este informe, no hubo respuesta por parte de la Municipalidad de San José.