

AMBIENTE



VÍA CRUCIS
PARA TODOS
EN EL
ÁREA METROPOLITANA

SUMARIO

- 3 Mauricio Leandro
[MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y USO DEL ESPACIO EN COSTA RICA](#)
- 5 Adriana Sánchez
[DEFICIENCIAS DE LA REFORMA A LA LEY DE TRÁNSITO](#)
- 7 Adriana Sánchez
[CONSUMIR ALCOHOL Y PONERSE AL VOLANTE](#)
- 9 David Porras
[SIGNIFICADO SOCIAL DEL CARRO Y CULTURA EN TORNO A SU USO Y A LA MOVILIDAD](#)
- 12 Eduardo Brenes
[USO COTIDIANO DEL ESPACIO PÚBLICO](#)
- 14 Tomás Martínez
[EL CÍRCULO VIRTUOSO DE LA MOVILIDAD URBANA REGIONAL](#)
- 17 Leonel Somarribas y Lidia Orias
[SECTORIZACIÓN: SOLUCIÓN DEL PROBLEMA DEL TRANSPORTE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SAN JOSÉ](#)

Foto de portada: Eduardo Brenes.

AMBIENTICO

Revista mensual sobre la actualidad ambiental

Director y editor Eduardo Mora

Consejo editor Manuel Argüello, Gustavo Induni, Wilberth Jiménez, Luis Poveda

Fotografía www.galeriaambientalista.una.ac.cr

Asistencia, administración y diagramación

Rebeca Bolaños

Teléfono: 2277-3688. Fax: 2277-3289

Apartado postal: 86-3000, Costa Rica.

ambientico@una.ac.cr

www.ambientico.org

www.galeriaambientalista.una.ac.cr

**MILES DE FOTOS
DEL AMBIENTE TICO
Y MESOAMERICANO**

Vía crucis para todos en el Área Metropolitana

Respecto del problema del transporte y la vialidad en el Área Metropolitana, desde hace años se viene afirmando que es tan grave que no puede empeorar más, y, cada nueva vez que se ha proclamado haber llegado ya al colmo, a todos les ha parecido cierto, pero ahora vemos que siempre fue mentira, que el agravamiento del problema aún podía acrecentarse. Solo ahora es verdad que no puede aumentar más. Y la prueba de esto es que, solo ahora, choferes y transeúntes están dispuestos a someterse a las soluciones más drásticas que el Gobierno plantea, las que hasta hace poco se negaba tercaamente a aceptar. La prohibición de circular por ciertas calles a muchísimos carros hoy es aplaudida, y las severas restricciones que impone la nueva *Ley de tránsito*, en aras del bien conducir para lograr el bien circular, son también bienvenidas a pesar de su dureza.

Y es que la problemática del transporte y la vialidad es ya tal que su efecto principal no es los atrasos y las consecuentes pérdidas de tiempo y dinero, sino la obligada supresión de montones de actividades diarias individuales y sociales. Es decir, el funcionamiento actual de la sociedad del Área Metropolitana no es el mismo funcionamiento de antes, hoy lentificado y entumecido por la disminución de la fluidez en los desplazamientos, sino que el funcionamiento actual de esta sociedad metropolitana es ya un funcionamiento mutilado, alterado sustancialmente, porque muchas de las actividades tradicionales que caracterizaron ese funcionamiento han tenido que ser eliminadas porque no se puede ya circular por la ciudad. Y sucede que, cuando numerosos individuos y entidades privadas cancelan muchísimas de sus actividades diarias que requieren desplazamientos, ellos, aparte de modificar sus vidas, están transformando el funcionamiento de la sociedad, lo están empobreciendo y, en consecuencia, están empobreciendo a la sociedad. Y esto es tan grave que la sociedad del Área Metropolitana ha decidido, por fin, dichosamente, tomar medidas radicales.

Bastante se ha analizado la problemática de la vialidad y el transporte en el Área Metropolitana, pero la dimensión cultural y psicológica de ella casi no se ha tratado. Esta edición pone el acento en esto.

**LOS LUNES, DE 10 A 11 DE LA NOCHE, POR CANAL 13,
Y REPETICIÓN POR CANAL 15 LOS LUNES, DE 10 A 11
DE LA NOCHE, Y LOS MARTES, DE 2 A 3 DE LA TARDE**

UNA
mirada

**EL PROGRAMA DE OPINIÓN
DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL**

**ABORDAJE ÁGIL DE LOS PRINCIPALES Y MÁS
INTERESANTES TEMAS DE LA VIDA NACIONAL**

Movilidad, accesibilidad y uso del espacio en Costa Rica

MAURICIO LEANDRO

De acuerdo con el artículo 22 de nuestra *Constitución política*, las personas tienen constitucionalmente garantizada su libertad de movimiento en todo el territorio nacional. Nuestra calidad de vida depende del cumplimiento efectivo de tal libertad de movimiento, por lo que es función del Estado democrático garantizar que al menos los grupos más numerosos de la sociedad alcancen dicho objetivo. La traducción del precepto constitucional de libertad de movimiento, en términos de diseño, planificación urbana y uso del espacio es compleja. Recientes normativas específicas han sido destinadas a solventar el incumplimiento que por mucho tiempo caracterizó al orden jurídico nacional desde la perspectiva de la movilidad y los derechos humanos de grupos vulnerables. Pero la tarea apenas comienza y parte de ella es definir algunos supuestos básicos para una discusión contextualizada del tema.

La libertad de movimiento tiene al menos dos componentes complementarios y a veces opuestos: movilidad y accesibilidad. La movilidad es la posibilidad que tienen individuos y grupos de conectar diferentes sitios de actividad con sus viajes y supone el conocimiento y la disponibilidad “de las mejores opciones para viajar de un lugar a otro en un tiempo razonable y aceptable para los costos” (Meyer y Miller 2001: 95). La accesibilidad, por su parte, es la posibilidad de interacción que tienen tales individuos y grupos con diferentes sitios de actividad para obtener sus objetivos y así lograr una mejor calidad de vida. La accesibilidad es la sencillez, en términos de costos, con que las distintas actividades en la sociedad se pueden disfrutar. El espacio público, que incluye lugares donde convergen las necesidades de la ciudadanía con el comercio, la industria y los servicios públicos, se nutre de una adecuada accesibilidad. Por lo tanto, la accesibilidad es la capacidad de uso del espacio, mayormente público, gracias a una gran variedad de destinos y modos de transporte.

El transporte público garantiza alta movilidad pero relativamente baja accesibilidad, mientras que el transporte privado permite el acceso a diversos lugares pero a costa de provocar serios problemas de movilidad (entre otros), sobre todo en áreas densamente pobladas. Para garantizar alta movilidad se restringe en muchos casos la accesibilidad, y viceversa. Los costos de habilitar transporte público a gran cantidad de destinos son prohibitivos, o algunas veces los proyectos toman demasiado tiempo en habilitarse, como lo ha demostrado el Instituto Costarricense de Ferrocarriles con la ruta Heredia-San José, pero los costos ambientales y de calidad de vida al promover el uso del automóvil son también enormes. En Europa, principalmente, y a pesar de la oposición de una buena parte de los contribuyentes, los gobiernos han comenzado a implementar medidas llamadas “duras”, como pago por km recorrido, para atacar el problema de la congestión en carreteras.

La calidad de vida como resultado de la posibilidad de acceso y movilidad está entonces en función del medio de transporte utilizado. La combinación de medios de transporte con que se disponga determina la posibilidad diferencial de movimiento y acceso al espacio. Los países que más han avanzado en términos de transporte han comprendido temprano que, independientemente del nivel socioeconómico de las personas, se debe garantizar movilidad y acceso oportuno, seguro y confortable a las diferentes actividades mediante una combinación inteligente, ambientalmente segura y democrática de las distintas opciones de transporte existentes.

El Estado costarricense garantiza la libertad de movimiento pero en ninguna parte se compromete a brindar los medios para lograr movilidad de forma plena. Se considera una responsabilidad individual la materialización de tal objetivo.

Distintos grupos y personas cuentan con muy desiguales grados de movilidad y acceso, de acuerdo con sus características socioeconómicas. A diferencia de países como Estados Unidos, donde 88% de los viajes diarios al trabajo se hacen en vehículo privado y más del 90% de la población cuenta con vehículo privado (Downs 1992: 7), en Costa Rica una vasta mayoría de la población no cuenta con vehículo. Aun así, el uso del espacio se ha definido en función del auto particular, un privilegio para menos del 25% de la población. En nuestro país, los recursos destinados a infraestructura y servicios asociados se colocan en función de las necesidades de quienes

utilizan transporte privado, en especial el automóvil. Hay una diferencia abismal entre los recursos asignados a construcción o reparación de carreteras de uso general (mayormente empleadas por autos privados) en comparación con los que se dedican a peatonización, ciclovías y transporte masivo. A pesar de que todos somos iguales para el Estado, no todos los medios de transporte que el Estado promueve brindan igualdad de oportunidades en términos de desplazamiento, calidad del viaje, acceso y disfrute del espacio. Se define así claramente el derecho al acceso del espacio a través de una política de Estado que de paso contraviene una norma constitucional.

La congestión, provocada casi exclusivamente por el uso masivo de transporte privado arrastra consigo al transporte público dadas las características unimodales de la red vial. La respuesta del Estado está mayormente orientada a la oferta de infraestructura y no a la administración de la demanda. Esto ocurre en la mayoría de los países con orientación hacia lo que se ha denominado el sueño americano. Dicho sueño le costó a sus ingeniosos gestores de Estados Unidos 2,8 billones de galones de combustible desperdiciado en presas y 4,2 billones de horas de tiempo perdido solo en el año 2007. Basadas en muchos casos en visiones ideológicamente distorsionadas de la realidad, las opciones de movilidad se consideran tan escasas y de tan mala calidad que resulta preferible pagar el precio ambiental que supone el uso masivo del automóvil. Las medidas para descongestionar centros urbanos, como la prohibición por número de placa, lejos de atacar el problema de fondo lo agravan, al mantener altos los niveles de oferta de espacio para automóviles, haciendo más atractiva la tenencia de vehículo. Ciudades con larga historia de congestión, como Londres y Nueva York, están estudiando con seriedad la propuesta de volver altamente prohibitivos los precios de estacionamiento; han puesto “a dieta” las calles anchas a través de ciclovías y vías peatonales y, en general, han comenzado a aplicar medidas que hagan efectivamente menos deseable el desplazamiento en automóvil. Al mismo tiempo, se han invertido cada vez mayores presupuestos en mejoramiento del transporte público.

Desde el punto de vista individual, la diáfana claridad con que el Estado favorece el uso del transporte privado en Costa Rica y las facilidades que da para este fin es asumida como una extensión “natural” del precepto constitucional. Libertad de movimiento equivale al derecho de contar con auto privado. Si se cuenta con auto privado, la accesibilidad y la movilidad, dos componentes fundamentales de la libertad de movimiento, están garantizadas. Desde esta misma óptica de la injusticia, otros medios de transporte se construyen como accesorios: el bus es para pobres; la bicicleta para ir al trabajo solo la usa el guachimán (guarda) o el ayudante de construcción; caminar es peligroso, sucio, se suda mucho, nos miran feo. Salvo en contados espacios, es imposible encontrar una vía de uso exclusivamente peatonal que tenga más de 300 metros de extensión. La mayor parte de los lugares para caminar o hacer ejercicio de manera segura son accesibles solo si se tiene auto. Los medios de transporte alternativos al automóvil se asumen como secundarios en sus fines. Los peatones y peatonas son ciudadanos y ciudadanas de segunda categoría en términos de uso del espacio. En todo momento deben ceder el espacio a los autos, mantenerse alertas ante los peligros de aceras con serios incumplimientos en su construcción, vigilantes ante la posibilidad de agresiones y además sin posibilidad de acceso a muchísimos lugares por el simple hecho de no contar con automóvil. A nivel individual, todo esto colabora a una baja calidad de vida y disfrute pleno del espacio. Este problema de desigualdad en el acceso al espacio se ve agravado con la extensión de la expectativa de vida, ya que los adultos mayores son uno de los más importantes no usuarios de automóviles. Debido a que esta situación de desigualdad afecta a ciertos grupos con características socioeconómicas particulares, se conforma un estado de injusticia distributiva en términos de uso del espacio.

La construcción de un espacio saludable depende directamente de una adecuada combinación de movilidad y accesibilidad. Los espacios más seguros, solidarios y saludables son aquellos donde accede la mayor cantidad de personas, de muy diversos orígenes, poder económico y trayectorias de vida (Jacobs 1992), utilizando para ello una gama extensa de medios de transporte. La ciudadanía debe poder movilizarse con facilidad, a bajo costo, y acceder a destinos diversos. Se ha demostrado que los espacios con menos tráfico de vehículos son también los de mejor calidad de vida. La creación de capital social depende en buena medida del tránsito. Donald Appleyard, un profesor e investigador de la Universidad de California en Berkeley, determinó hace tiempo (Appleyard 1980) que en las calles donde hay tráfico pesado de vehículos los residentes tienen en promedio ocho amigos o conocidos confiables, mientras que en calles con tráfico liviano la media de amistades sube hasta 18. Para este investigador “un buen diseño urbano lo es en tanto sirva en igual medida al rico y al pobre”. Eso difícilmente se logra si seguimos diseñando ciudades para automóviles. El talento y la energía investigativa de Appleyard fueron lamentablemente aniquilados por un veloz conductor en una calle de Atenas, Grecia. Tenía 54 años.

Referencias bibliográficas

- Appleyard, D. “Livable streets: protected neighborhoods?”, en *Urban Design International*, vol. 5, 1980.
- Downs, A. 1992. *Stuck in Traffic: Coping with Peak-Hour Traffic Congestion*. The Brookings Institution. Washington D.C.
- Jacobs, J. 1992. *The death and life of great American cities*. Vintage Books. New York.
- Meyer, M. y E. Miller. 2001. *Urban Transportation Planning*. McGraw-Hill. New York.

Deficiencias de la reforma a la *Ley de tránsito*

ADRIANA SÁNCHEZ

Cuando se analizan problemas sociales como el de los siniestros viales, los congestionamientos y la violencia en las carreteras, surge una interrogante respecto a la forma más adecuada de abordar estos fenómenos, tanto para explicarlos como para intervenir sobre ellos. Para explicarlos, se parte de que en su producción interactúan factores subjetivos, relaciones interpersonales y la vinculación con instituciones, la sociedad y la cultura. Los procesos de socialización en la familia y con el grupo de pares son fundamentales. Otros aparatos, como los medios de comunicación masiva, inciden en la forma en que comprendemos y analizamos los distintos fenómenos de la realidad humana y, por ende, en los procesos de toma de decisiones.

Si partimos de que en el problema del tránsito participan múltiples esferas, sería ilusorio tratar de intervenir sobre éste enfocando desde un único punto. Con la discusión mediática, política y social que se ha venido dando en torno a la recién aprobada reforma a la *Ley de tránsito por las vías públicas terrestres*, da la impresión de que se está dando mucho peso al componente punitivo como si fuese el más eficaz para incidir sobre el comportamiento. Pero hay muchas razones para cuestionar el proceso de aprobación, su contenido y las posibles consecuencias que de esto se desprendan.

Primero, investigaciones revelan que en Costa Rica existe un marco legal inadecuado para la realidad sobre la cual se debe intervenir y que se carece de procedimientos adecuados y coordinación interinstitucional para hacer cumplir las leyes (Salas 2005). Por ejemplo, al detener a una o un conductor bajo los efectos de ebriedad, muchas veces los oficiales no cuentan con instrumentos para hacer las pruebas correspondientes, no se recoge información sobre consumo de alcohol y drogas, se carece de registros para verificar si la persona era reincidente o no, no existe un proceso automatizado para hacer las multas y, como el Instituto Nacional de Seguros es una institución autónoma, no realiza las pruebas a quienes ingresan heridos a su clínica, sistemáticamente, a pesar de la solicitud del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi) de que lo haga (Vizcaino y Rodríguez 2004).

Un paso importante que se ha dado con la *Ley* es que se han automatizado algunos de estos procedimientos e invertido para dotar de equipo tecnológico a los oficiales. Ahora bien, cabe preguntarse qué se hará para determinar la “idoneidad física y psicológica” (artículo 68) para conducir, pues a como está redactado el artículo, un médico va a establecer la actitud psicológica para conducir. Además, ¿quiénes serán los especialistas que diseñen los talleres de reeducación, sensibilización, tratamiento de adicciones y tratamiento psicológico y de la conducta violenta, que permitirán recobrar puntos de la licencia a partir de septiembre?, ¿quiénes los ejecutarán?, ¿cómo coordinará Cosevi para velar por que quienes sean condenados a trabajo comunitario cumplan con el veredicto del juez, etc.? (artículo 71 de reforma a la *Ley de tránsito*, en *La Gaceta* 23-12-2008).

Quedaría un sentimiento de tranquilidad si se partiera de que la reforma fue diseñada y discutida por todas las personas idóneas. Pero, por ejemplo a oficiales de tránsito, “desde un inicio, nunca se hizo reunión con ningún oficial. Igual que la ley anterior, eso es algo que se ha manejado en lo alto de los jerarcas. Nunca se ha consultado a los que están abajo. Se basan en estadísticas. Hay muchas cosas inconstitucionales o que se exageran en el objetivo de la *Ley*...” (entrevista a un oficial de tránsito). O a jueces penales. Mas, en enero, el juez penal David Hernández presentó una consulta de constitucionalidad respecto de la reforma a la *Ley*. El exjuez penal Edwin Acuña se refiere al asunto: “no puede dictar sentencia cuando tenga dudas sobre la constitucionalidad de la norma. En este caso, a don David Hernández hay que reconocerle que es la única persona que respecto a la anterior *Ley de tránsito* escribió y estudió profundamente el tema en Costa Rica” (Rueda 2009). Incluso el diputado Jorge Eduardo Sánchez evidencia las debilidades del documento aprobado y acepta las inconstitucionalidades de él: “hay que admitir que el primer gran error es que por querer hacerlo perfecto dejamos de hacerlo bueno... se necesitaba como era el tema de las penas y de ser más riguroso en el tema de la legislación ... Yo le quiero decir que yo sí tuve mis reservas con respecto a la *Ley*... los errores en la numeración van a hacer inaplicable o poder complicar la aplicabilidad de la *Ley*... se rompía el criterio de proporcionalidad y racionalidad en el tema de las penas... no se habló con claridad cuando se dijo que era suficiente que la Comisión de Redacción arreglara el problema que se estaba detectando. Hay problemas de fondo” (Rueda 2009).

Un segundo punto se relaciona con el contenido de la *Ley*. Respecto de la severidad de las multas, un oficial de tránsito entrevistado se pregunta a quién se le ocurrió poner como base de multa el sueldo de un auxiliar administrativo 1 del Poder Judicial, que tiene un sueldo superior al de un peón, de una servidora doméstica e incluso de un policía. Constitucionalmente, se supone que la *Ley* no debería hacer diferencia por clases sociales que perjudiquen a la ciudadanía. Además, ¿cómo se obliga a unos sí y a otros no a cumplir con medidas como la de los dispositivos de seguridad para niños y niñas menores de 12 años? ¿Y cómo se aprobaron éstas y otras medidas que se han cuestionado como inconstitucionales?

Algunos países, como Estados Unidos, apuestan principalmente por un sistema represivo, un aparato diseñado para imponer prohibiciones y castigos severos a quienes infrinjan las leyes. Esto trae como resultado que ése sea el país con mayores tasas de presos en el mundo por densidad de población, de los que, la mayoría, una vez que salen de prisión regresan, pues la prisión es sinónimo de procesos exclutorios y de redes de violencia. La reforma a la *Ley* aprobada en Costa Rica retoma elementos del sistema estadounidense (como la prisión para conductores bajo los efectos del alcohol) y del europeo (sistema de licencia por puntos). Lo que ocurre en Costa Rica encuentra un paralelismo con lo acontecido hace casi una década en Argentina, donde el aumento en las penas por delitos de tránsito obedece a presiones mediáticas, sociales y a posturas doctrinarias. Sin embargo, Edwards (2000: 15) sostiene que habría que preguntarse si el aumento en las penas traería como resultado una disminución en el índice de los delitos pues “determinado tipo de delincuencia, cuando es severamente castigada, lejos de disminuir o desaparecer, se incrementa, como en el caso de la narcocriminalidad o de la delincuencia penal tributaria”. El aumento de las penas privativas de libertad responde a la lógica del derecho penal clásico y va contra la preferencia del derecho moderno hacia las penas alternativas: “sin embargo, la moderna tendencia penal propone medidas alternativas a las penas privativas de la libertad, reservando el encierro para supuestos sumamente graves; entre estas medidas alternativas se puede mencionar la ejecución condicional de la pena de prisión, trabajos a favor de la comunidad, etc.” (Ibid.: 13).

Este proyecto de *Ley* y las políticas introducidas durante la presente administración y sus predecesoras han descuidado el tema más importante de todos que es el de la educación vial. Hay que desarrollar un programa educativo para todas y todos los usuarios de las vías públicas en los niveles de formación primaria, secundaria y universitaria, capacitar docentes en materia de seguridad vial y a oficiales de tránsito en estrategias pedagógicas para distintos niveles. También se debe fortalecer el papel de los oficiales de tránsito como aliados de la educación vial y de cuidado (por ejemplo en las cercanías de planteles educativos), pues las funciones que se les atribuyen se limitan por lo general a la vigilancia. Urge introducir mejoras sustanciales en el sistema de examen para adquirir la licencia de conducir y efectuar cambios profundos en dicha unidad de Cosevi.

El impacto que puede tener una ley represiva sobre la conducta es bajo frente a una educación crítica e integral a lo largo de la vida. Se requiere discutir si lo que se promueve es la construcción de sujetos con una moral autónoma o heterónoma. La moral autónoma es independiente de la valoración de las consecuencias de los propios actos, en términos de castigo-recompensa. La moral heterónoma es a lo que se llega con el sistema consecuencia-castigo, sin dar explicaciones, sin diálogo, sin discusión y sin fundamento. Es una moral formulada sobre la base de imposiciones externas. El sistema de amenazas y castigo es efectivo a corto plazo y mientras la persona se sienta vigilada, porque se actúa según el riesgo de sanción percibido. Pero a largo plazo la intensidad de su efectividad disminuye. Se debe perseguir, por el contrario, que las personas sean capaces de internalizar, analizar, juzgar y tomar decisiones por sí mismas. Además, los valores que subyacen al sistema de toma de decisiones han de ser basados en el *cuidado de sí* como principio fundamental para el cuidado de los demás, y apuntalar la moral como una ética de sí. No en evitar castigos y conservar la licencia (apego al código moral), pues así se pierde de vista lo más importante, que es el bienestar humano personal, colectivo y comunitario.

Referencias bibliográficas

- Edwards, Carlos. 2000. *Accidentes de tránsito y otros delitos culposos*. Depalma. Buenos Aires.
- Rueda, Amelia. “Juez frena sentencias de nueva ley de tránsito”. En [http:// www.ameliarueda.com/](http://www.ameliarueda.com/) 23-1-2009 y recuperado 2-3-2009.
- Salas, Gabriela. 2005. *Conducción temeraria: análisis de la Ley de tránsito a la luz de la nueva realidad costarricense y su tratamiento en el derecho comparado*. Tesis de licenciatura en derecho, Universidad de Costa Rica.
- Vizcaino, Jeannette. y Ana Cecilia Rodríguez. 2004. *Discapacidad adquirida a consecuencia de un accidente de tránsito: repercusiones en el desarrollo del adolescente y la respuesta de los servicios de atención médica que le brinda la CCSS y el INS*. Tesis de maestría en Salud Pública, Universidad de Costa Rica.

Consumir alcohol y ponerse al volante

ADRIANA SÁNCHEZ

En Costa Rica mucho se ha discutido respecto del comportamiento vial de los conductores. Esa discusión ha supuesto un mayor énfasis en aspectos tales como los conductores borrachos al volante, la velocidad con que se conduce y los castigos a los infractores. En este contexto, el presente artículo busca brindar algunas líneas de análisis respecto de las creencias de los conductores costarricenses en torno al consumo de alcohol al conducir. Se propone algunas medidas para mejorar la calidad de la seguridad vial y promover el bienestar colectivo.

En la decisión de consumir alcohol al conducir intervienen factores como una inadecuada valoración de los riesgos, la socialización masculina en el marco de una sociedad patriarcal, individualista, consumista y capitalista, un modelo de reflexión moral que pone como principio la no intervención por encima del bienestar colectivo, así como la producción y retroalimentación social de esta conducta. La socialización masculina y los atributos de éxito en el marco de la sociedad capitalista, entre otras cosas, postulan como cuasi-requisitos la posesión de un automóvil, la valoración del riesgo temerario y la conducta misma de consumo de alcohol. En muchos casos, la conducta de consumo de alcohol al conducir es transmitida mediante el modelaje de padres a hijos; verbigracia de lo anterior, algunos jóvenes entrevistados afirman que cuando cuestionaban a sus padres dichas conductas éstos se defendían bajo el argumento de su poderío y capacidad.

En esta sociedad de consumo, tanto las campañas publicitarias de bebidas alcohólicas como las de autos se basan en la explotación de la imagen femenina con las características estéticas impuestas por el modelo predominante de belleza. La utilización de su imagen en algunas de estas campañas es presentada como objeto sexual – comercial – pasivo (Pilsen – rubias). Esto aunado a la exteriorización de un ideal de masculinidad dominante-agresiva (“Toyota Hilux ¡no lo maneje, maltrátelo!”), contribuye a configurar cierto tipo de subjetividades ancladas al uso y dominio del automóvil y a generar ciertas expectativas por lo general irreales¹ en las relaciones de pareja. En el sistema capitalista, estrategias financieras como el crédito para la compra de autos hacen este “sueño” posible para una cantidad importante de personas. Un aspecto a resaltar es que un 75% de las licencias de conducir en Costa Rica corresponden de hombres.

La sociedad promueve el consumo de alcohol, el cual potencia la percepción de grandeza en algunas de las fases de su consumo. Ante la pregunta de ¿por qué cree que tanta gente toma guaro cuando sabe que tiene que manejar? un conductor entrevistado respondió lo siguiente: “porque la gente cree que es capaz de hacerlo. Además, mentira que un día que salgan cinco amigos y salga tomado el amigo de un bar, los otros cuatro le van a decir ‘ah no, no me voy con vos’ ¡No! Los cuatro se vuelven a montar con él y lo reafirman. Entonces el problema no es solo del conductor sino que el problema es de todos. Desde el que conduce hasta los amigos alcahuetas”.

Ahora bien, respecto de la inadecuada valoración de los riesgos, un conductor entrevistado, a quien se le pregunta: ¿por qué prefiere ir en carro que a pie cuando sabe que va a tomar licor en exceso?, responde: “porque es más seguro para uno irse en carro.... Uno borrachillo va saliendo y si va con la billetera uno dice ‘voy en carro porque si no me asaltan o puedo caer por ahí’”. En este sentido, es claro que resulta más influyente la voluntad de evitar ser asaltado, y la defensa de la *libertad de movimiento*, que el temor a morir a causa de un siniestro, de sufrir heridas o de causárselas a un tercero. Si bien es cierto que existen más posibilidades estadísticas de sufrir un asalto que de sufrir un accidente vial, el índice de muerte por homicidio culposo en Costa Rica casi duplica la tasa de muerte por homicidio doloso, y la mayoría de los homicidios dolosos no son por asalto, pero sí el 90% de los homicidios culposos son a causa de siniestros viales. Ante la pregunta de ¿qué alternativa se le puede proporcionar a la población? un entrevistado responde: “otros medios de transporte, en el que uno pueda andar de un

La autora, psicóloga, es investigadora y docente en la Universidad de Costa Rica.

¹ El automóvil es utilizado por algunos en situaciones de flirteo de forma semejante a como el pavorreal luce su plumaje para atraer a la hembra. Muchos hombres manifiestan que desde que tienen *x* o *y* automóvil ha aumentado el número y frecuencia de encuentros sexuales con personas desconocidas. Es claro que para estas personas no existe un verdadero cuestionamiento sobre el impacto que juega el automóvil sobre el aumento en la seguridad que tienen de sí mismos y la vinculación de este factor con dichos encuentros.

lado a otro seguro, y que sean económicos. Como decir, buses o metros, a todas horas, pero cuidados en una población donde uno pueda andar en la noche y caminando de un lado a otro. Porque sin seguridad ciudadana no se puede pedir a la gente que deje el carro en la casa y se devuelva a las 12 de la noche o una de la mañana a pie a la casa”².

Dado que una de las razones principales de la mal llamada “cultura del guaro en Costa Rica” es la falta de alternativas de recreación a todas horas y particularmente en horario nocturno, una forma idónea para disminuir el consumo de alcohol radicaría en incentivar la apertura de espacios de recreación nocturna distintos a los bares: conciertos públicos en espacios abiertos, la creación de áreas públicas como bulevares con cafés y otros establecimientos, el incentivo del uso de parques y zonas de disfrute comunitario de uso gratuito y libre. Dichos espacios son fundamentales tanto para promover formas alternativas de interacción social como para ir modificando la cultura popular anclada en el consumo de alcohol como medio privilegiado de socialización. Estas medidas podrían ser implementadas por los gobiernos municipales, que a su vez podrían recaudar fondos de dichas actividades para promover el desarrollo integral comunitario. Mientras las acciones se limiten a combatir el consumo de alcohol psicopatologizándolo, y se siga incentivando esta forma de recreación como prácticamente la única alternativa desde la adolescencia, poco se puede hacer para reducir el riesgo que conforman la diada de consumo de alcohol y volante.

A manera de síntesis: se debe incentivar el uso de medios de transporte público. ¿Qué quiere decir esto? Una de las principales motivaciones para el uso excesivo del automóvil particular, además del individualismo (“cojo el carro y me voy cuando me dé la gana”), es la percepción generalizada de la inseguridad ciudadana. Las medidas para mejorar la percepción sobre seguridad ciudadana pasan por cierto proceso de “peatonización”, pues a mayor cantidad de personas circulando a todas horas mayor percepción de seguridad en las personas y, concomitantemente, mayor reducción del riesgo real de ser asaltado, aspecto que eventualmente redundaría en un mejoramiento de la seguridad vial, pues a menor número de vehículos circulando menor riesgo de sufrir un accidente.

Referencias bibliográficas

Ortiz, M. 2007. *Manifestaciones de violencia en el tránsito. Un análisis sobre percepciones y representaciones sociales realizado en el área metropolitana de San José*. Tesis de maestría no publicada, Universidad Estatal a Distancia. San José.



Joaquín Salazar

² El problema de la percepción de la inseguridad ciudadana es diferencial por género. Muchas mujeres prefieren dejar el auto en la casa en la noche en parte por el temor a sufrir un bajonazo (Ortiz 2007).

Significado social del carro y cultura en torno a su uso y a la movilidad

DAVID PORRAS

“...No existían garajes; no se necesitaban dado que ninguna familia tenía automóvil. Empezaban apenas a funcionar en San José, con un número escaso de unidades ... en las calles del barrio era escasa la circulación de vehículos y casi no se oía motores” (Oconitrillo 2005: 27).

Quizás en las décadas anteriores a la mitad del siglo XX, los ciudadanos de Costa Rica no se preocupaban por los principales costos ambientales, económicos y sociales que en el futuro el automóvil añadiría a su diario vivir. Así como otros temas envuelven a los países de un mundo globalizado, la movilidad fue determinante para el desarrollo de las sociedades post-industriales, y el ámbito latinoamericano no fue la excepción.



Calle central de San José.

Col. Allen Morrison

A nivel mundial, durante el siglo XX el transporte automotor, y principalmente el automóvil, modificó en gran medida la estructura espacial y funcional de las ciudades. Con sus orígenes a fines del siglo XIX, y adoptándose masivamente alrededor del planeta hacia 1940, exigió la satisfacción de sus necesidades, como la continua expansión de vías, la construcción de infraestructuras y la usurpación del espacio público sin medida.

En 1908, Henry Ford comenzó a producir automóviles en una cadena de montaje -línea de producción-, sistema totalmente innovador que le permitió alcanzar cifras de fabricación hasta entonces impensables, por lo que la producción masiva de automóviles se intensificó en Francia y Estados Unidos esparciendo su utilidad y creando la necesidad entre sus usuarios.

Los ideales planteados por la sociedad industrial “tenían como objetivo la estandarización, nunca antes se había tratado de unificar y sincronizar a la sociedad” (Hernández 1998: 70). Los ideales de autorrealización de la sociedad moderna, como una forma de identidad, se vieron amparados por la figura del automóvil, como “símbolo del individualismo capitalista” en la “lucha de todos contra todos”. El tránsito automotor es el correlato material de una autorrealización que presupone la lucha, la competencia y la exclusión y que reconoce pocos compromisos éticos con los demás (Kreimer 2006: 15).

Según Hernández, el cerebro humano posee tres partes correspondientes a períodos evolutivos importantes: complejo reptílico, sistema límbico y neocórtex. En este caso el complejo reptílico va ligado a la necesidad humana de mostrar jerarquía ante los demás individuos de la sociedad, por lo que en un proceso de 450 a 500 millones de años es normal que los símbolos también sean parte de su evolución a nivel estético y como una forma de mostrar status dentro de la pirámide social sin importar sus consecuencias; es aquí donde el carro tiene su cuota.

Algunos aspectos positivos atribuidos a su uso son: el proceso de trabajo en serie adoptado por grandes empresas y vigente en la actualidad, y su función como instrumento de movilidad de personas y de servicios en la conformación de las principales ciudades, dando trabajo y dinero. Sin embargo, su bienestar no ha llegado a

El autor, arquitecto, es funcionario del Programa de Desarrollo Urbano de la Compañía Nacional de Fuerza y Luz, asignado al proyecto de Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (Prugam) y profesor en el Instituto Tecnológico de Costa Rica y la Universidad Latina de Costa Rica.

revolucionar la vida de las personas, como los grandes avances tecnológicos. Aspectos negativos, como los ideales de libertad y velocidad, adrenalina, inclusive fe en el objeto como una solución al desplazamiento inmediato, son parte de sus atributos, aunque la realidad presente otra cara: donde los autos se atascan y circulan a siete kilómetros por hora, aunque dentro de su eslogan publicitario se jacten de alcanzar velocidades de 200 kilómetros por hora y más.

La palabra automóvil, proveniente del griego auto (“por sí mismo”) y del latín móvil (“que se mueve”), representa mucho más que un medio de transporte, viniendo a provocar una hipnotización de la sociedad que le rinde pleitesía y campo a costas del espacio vital en la estructuración de la ciudad. El conjunto de calles, espacio público por naturaleza, forma el complemento perfecto para una adecuada integración del espacio edificado; sin embargo su función se ve opacada por los vehículos, conducidos por seres humanos, no mecanizados y siempre falibles. Ese espacio democrático del cual la sociedad debería disfrutar se empaña por el smog, el congestionamiento, la saturación visual del espacio, la inseguridad, las infraestructuras y edificaciones que acompañan su uso, como gasolineras, autoservicios de toda índole, estacionamientos, talleres mecánicos y ventas de autos, entre otros.

El mercado automotriz, liderado por “América del Norte (16 millones de vehículos, el 28,4 por ciento del total), Asia (18 millones, 32,5 por ciento), Europa Occidental (15,9 millones, 28,3 por ciento)” (Kreimer 2006: 27), se ha visto fuertemente golpeado por la actual crisis financiera demostrando, una vez más, el papel que ocupan los automóviles al balancear las necesidades humanas en rangos de importancia. El descenso mundial en las ventas ha llevado a la quiebra de importantes empresas como General Motors, Ford y Chrysler, durante el presente 2009.

Es aquí donde surge la pregunta: ¿Ha cumplido el vehículo automotor el ideal de brindar al individuo contemporáneo libertad y movilidad? Quizás la respuesta a dicha interrogante es obvia al observar las congestionadas vías de Costa Rica y principalmente su Gran Área Metropolitana (Gam), que a pesar de contar con tan solo un 4 por ciento del territorio nacional debe lidiar con el 70 por ciento de la flota vehicular (Plan Prugam 2008-2030). Sin embargo, no se podría condenar al automóvil como único responsable de los problemas actuales de las ciudades latinoamericanas.

Las décadas de los ochenta y noventa se catalogan como las del quiebre irracional en el uso del automóvil en Costa Rica, llegando su crecimiento sostenido a sobrepasar el millón de vehículos en 2007. Según datos de L.C.R. Logística, se ha pasado de un promedio de 1,73 personas por vehículo en 1996 a 1,44 personas por vehículo en 2007, consolidando aun más su carácter individualista sobre el interés público. Esto, ligado a la falta de capacidad de mejora y desarrollo de nueva infraestructura y a un modelo de estructura radial de la vialidad característica en la Gam, ha provocado que el automóvil tenga un peso importante en las deseconomías urbanas relacionadas con el transporte que afectan la calidad de vida de las personas.

Entre ellas, y detalladas en el *Estudio económico de la Gam* (2007), están el congestionamiento, la contaminación del aire, la accidentalidad, los efectos sobre la salud y las edificaciones, así como un gasto enorme de energía y tiempo. Solo en la Gam, en el año 2005 se reportaron 43.566 accidentes de tránsito llevando el tema casi a la costumbre en los noticiarios, los cuales hasta poseen la famosa sección “el estado del tránsito en carretera”.

El aire en esta porción del país es la más contaminada, aportando el transporte vehicular un 75 por ciento de la contaminación (Herrera y Rodríguez 2004), y ha llevado a que las enfermedades respiratorias por contaminación del transporte automotor correspondan al 20,7 por ciento (Allen, Vargas y Salas 2005). Esto sin tomar en cuenta la contaminación sónica provocada por el rugir de motores y su lenguaje particular: el claxon, que aunque se encuentre normado por ley, su utilización en Costa Rica está por la libre afectando sitios como hospitales y centros educativos.

Pero quizás la principal deseconomía es el repudio, la indiferencia, la desazón de habitar los centros urbanos de las áreas metropolitanas. Importantes barrios históricos han sufrido la disección de los espacios públicos y las



San Pedro de Montes de Oca, San José.

David Porras

relaciones humanas, el atropello al peatón, el cambio en los usos del suelo, la imagen y percepción que tienen los habitantes de la ciudad, que crece sin control en baja densidad y baja altura, desarrollándose a través del crecimiento lineal y respaldada por el uso del vehículo automotor como canal comunicador, irrespetando la ruralidad, lo periurbano, cambiando drásticamente sus condiciones ambientales, sociales y culturales.

Entre las soluciones más frecuentes al congestionamiento está la ampliación y la construcción de más infraestructura vial, creyendo que de esta forma el problema dejará de existir, aunque la realidad demuestre lo contrario.

Modelos de ciudad se pueden analizar de todo tipo: negativos como México, Sao Paulo y Caracas en Latinoamérica, o Los Ángeles en Estados Unidos, “trastornada por el tráfico, donde el 55 por ciento de su superficie está cubierta por calles, autopistas y estacionamientos” (Kreimer 2006: 42); o ejemplos llenos de buenas prácticas en ciudades europeas como Estocolmo, Ámsterdam y Hamburgo, y, en América, Curitiba, Portland y Seattle, entre otras.

La planificación urbana y el ordenamiento territorial pueden luchar y abogar por establecer ese ideal de ciudad que se desea. El proyecto Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (Prugam), por medio de sus resultados, como el desarrollo del nuevo Plan Regional para la Gam, con una visión al año 2030, los nuevos planes reguladores y directrices metropolitanas para las 31 municipalidades de la Gam y un fortalecimiento de la cultura urbana y la gestión institucional y local por medio de programas de capacitación y desarrollo de obras demostrativas, ha iniciado ese proceso de cambio radical.



Intermodalidad del transporte.

David Porras

Entre las soluciones principales para mejorar la movilidad y permitir una democratización del transporte contrarrestando la dependencia del automóvil se establece: una ciudad más compacta y multifuncional, con cercanía de trabajo, recreación y habitación, de forma que supla las necesidades de la población, evitando los grandes desplazamientos. Plantea la integralidad modal como la forma más coherente de desplazamiento y una conectividad regional en forma de trama articulada, aislando los desplazamientos regionales de los centros de las ciudades, donde el transporte público y los transportes no motorizados

como la bicicleta y el peatón pueden brindar un adecuado servicio, sumado a un control del tráfico a través de estacionamientos con nuevas posibilidades de diseño y nuevas tecnologías, mejores soluciones en la circulación de automóviles y peatones, evitando los cruces entre ellos.

El gran aumento en los precios de los combustibles pareciera no causar mayor efecto en la población, por lo que si aspiramos a un mejor futuro la disciplina y la cultura vial deben ser parte integral de la educación, desde la niñez; se debe establecer las reglas de comportamiento en la ciudad, y una de ellas es la responsabilidad que involucra la conducción de un automóvil y los beneficios que a nivel social puede traer su uso racional. Para los adultos queda la ejecución de medidas como la peatonización y la utilización de ciclovías, así como una fuerte gestión a favor del transporte público en sus diferentes modalidades, tren y buses, en proyectos como el Trem (Tren Eléctrico Metropolitano), la sectorización del transporte público y las rutas intersectoriales, opacados por el carro particular, del cual se debe limitar su uso conforme se acerque a los centros de ciudad con medidas como la restricción vehicular y peajes electrónicos, entre otras posibilidades.

Referencias bibliográficas

- Brenes, Eduardo. 1995. *Peatonización: una opción para el rescate urbano*. Editorial Tecnológica de Costa Rica. Costa Rica.
- Fundación Ciudad Humana. 2008. <http://www.ciudadhumana.org/>
- Hernández, Franklin. 1998. *Estética artificial: por qué algo es bello, cómo se crea la belleza*. Mithoz Ediciones. Costa Rica.
- Kreimer, Roxana. 2006. *La tiranía del automóvil. Los costos humanos del desarrollo tecnológico*. Ediciones Anarres. Argentina.
- L.C.R Logística S.A. 1999. *Reorganización del Transporte Público Colectivo en el Área Metropolitana de San José*. Costa Rica.
- L.C.R Logística S.A. 2007. *Estudio de oferta y demanda de transportes de la GAM*. Costa Rica.
- Morrison, Allen. 2008. *The tramways of Costa Rica*. <http://www.tramz.com/cr/cr.html>.
- Oconitrillo, Eduardo. 2005. *Compilación: Historias de mi barrio: el San José de ayer*. Editorial Costa Rica. Costa Rica.
- Universidad Nacional y Centro Internacional de Política Económica. 2007. *Estudio Económico de la GAM. Ampliación Deseconomías Urbanas*. Costa Rica.

Uso cotidiano del espacio público

EDUARDO BRENES

El espacio público, junto con los usos del suelo, es la esencia misma de la estructura urbana funcional de las ciudades. Sin ése, sencillamente no habría ciudades, al menos en su concepción de la ciudad como espacio social por excelencia. El espacio público y su dimensión social, cultural y política, es donde la relación e identificación cultural se da a través de manifestaciones políticas, de contacto entre la gente, de vida urbana y de expresión comunitaria. De esta manera, el espacio público -y su calidad- se evalúa por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que impulsa y facilita, por su capacidad de acoger e integrar grupos variados con comportamientos sociales diversos y por su capacidad de estimular la identidad simbólica, la expresión y la integración cultural.

El espacio público es aquél por donde podemos circular libremente, contrario a la naturaleza del espacio privado, donde, si bien pueden existir funciones urbanas que atraen gente, éstas son restringidas al público. Por lo tanto, el espacio público es aquél que por naturaleza es de propiedad, dominio y uso públicos.

El espacio público funge como catalizador de las funciones de la ciudad a través del movimiento o circulación que llevan a cabo las personas mediante los distintos modos de locomoción en procura de satisfacer una necesidad personal o colectiva y a través de las actividades urbanas que brinda una ciudad; de allí su naturaleza para conformar la estructura urbano espacial. Es así como al caminar, circular en bicicleta o viajar en vehículo particular, transporte público o cualquier otro medio, vinculamos el sitio donde vivimos, trabajamos, aprendemos, nos divertimos o compartimos. El espacio público, por lo tanto, viene a ser el conjunto de vías, aceras, parques, plazas y otros, sobre los cuales pueden existir restricciones para circular, cuya aplicación recae en los entes públicos competentes, como las municipalidades. El espacio público abarca también algunos edificios públicos, como estaciones de transporte colectivo, mercados, bibliotecas, hospitales y municipalidades que, si bien tienen accesos restringidos a horarios y normas de funcionamiento, se ubican en propiedades públicas.

Se puede afirmar también que el espacio público se diferencia formalmente de la propiedad privada. Tal separación nace y se delimita a través de normas legales aplicadas en la planificación urbana y territorial. Mediante dicha normativa, el espacio público es la base para estructurar y ubicar los equipamientos colectivos, los servicios públicos y algunos servicios privados, pero bajo licencia o autorización de los entes públicos, sistemas de transporte, actividades culturales, ventas debidamente autorizadas, actos de esparcimiento de las personas y otras, de acuerdo a códigos y comportamientos culturales. En todo caso, corresponde a las autoridades públicas, administradoras de estos espacios, el garantizar el libre acceso a todos los habitantes, fijando condiciones para su utilización o instalación de actividades en ellos.

El espacio público es, por definición, accesible a todos, de allí su sentido de convergencia y sentido de lugar. La dinámica propia de la ciudad y el comportamiento de sus gentes pueden crear espacios públicos en propiedades o terrenos de carácter privado, que por su abandono son tomados por ciertos grupos de la sociedad. Nacen así los llamados espacios negativos que hacen de algunos sectores de la ciudad áreas deterioradas y peligrosas. Por otro lado, existen también espacios de propiedad privada pero de uso público, como los centros comerciales, que son espacios con apariencia de espacio público, muy apetecidos por la clase media en virtud del descuido y abandono de los espacios públicos de las ciudades.

Por lo general, el espacio público se compone de dos elementos fundamentales: lo construido y lo no construido, lo que se reduce a una simple relación de sólidos y vacíos. El espacio público por excelencia es la calle. Ésta, por naturaleza, tiene carácter público. Sin embargo, la presión de grupos de poder puede hacer de las calles un espacio de carácter privado, permanentemente o al menos en ciertos períodos del día. Y es que la calle, por ser abierta, permite todo tipo de acciones, sobre todo cuando la ciudad entra en el status de poco cuidado, tal y como sucede actualmente y desde hace muchos años en nuestras ciudades, donde vendedores ambulantes, basura y mala calidad de aceras y calles, entre otros, se apoderan de los espacios disponibles en detrimento de la calidad urbana.

La situación por que atraviesan nuestras ciudades se ha analizado en muchos documentos y escritos. La ne-

El autor, arquitecto, es director del proyecto Planificación Urbana y Regional de la Gran Área Metropolitana (Prugam).

cesidad de impulsar un modelo de desarrollo urbano a lo largo del tiempo y del espacio es crucial si queremos superar la presencia de tanto deterioro físico espacial, en el que el espacio público es la vena principal. El modelo de desarrollo urbano de rápida expansión horizontal y baja densidad promovido por el Estado y los sectores privados ha implicado que la cobertura de tanto territorio con urbanizaciones y condominios no prevé que sus espacios públicos sean bien atendidos. Se atiende la necesidad de vivienda, no así la calidad del espacio público. Paralelamente, si bien ha existido una presión profesional y algunas medidas institucionales hacia la creación de paseos peatonales y rescate de la ciudad, lo cierto es que los centros de ciudad siguen en franco deterioro, con abandono de su población y ausencia de la clase media, pilar fundamental para revitalizar una ciudad. Producto de esta tendencia ya histórica, los espacios públicos, tanto de la periferia como de los centros urbanos, por lo general son de mala calidad.

La presencia de una flota vehicular, cada día en aumento acelerado, genera la necesidad de parquear o estacionar donde mejor se pueda, en detrimento del espacio público y del funcionamiento de la ciudad. Pese a la normativa existente y a la demarcación de zonas donde no se puede estacionar, la cultura local, la poca concepción urbanística de las autoridades y la falta de controles hacen de las ciudades un espacio público totalmente deteriorado, irrespetado y prostituido. Las pocas zonas verdes y jardines públicos, las aceras, lotes no construidos, los derechos de vía ferrocarrileros y cuanto lugar esté “disponible”, son inmediatamente abarrotados de carros en detrimento de la vida urbana y la calidad de los espacios públicos. La forma de conducir es otro modo de irrespetar el espacio público y a nosotros mismos.

En ese binomio de llenos y vacíos, la presencia creciente de rótulos y vallas comerciales sigue siendo una realidad, haciendo de la ciudad un verdadero pizarrón donde todo es válido. En las carreteras de mayor importancia, como la de circunvalación, incluso ha habido tala de árboles para facilitar la “lectura” de vallas, las cuales incrementan la inseguridad vial por distracción del conductor o por un eventual fenómeno natural (tornado o terremoto).

El deterioro de la infraestructura, calles y aceras, los huecos, las irregularidades de las obras, la diferencia entre asfalto, cordón y caño y aceras, el robo de rejillas de hierro o tapas en el alcantarillado pluvial y sanitario, afectan la calidad del espacio público y ponen en alto riesgo al peatón y al usuario del transporte público. Quien camina por la ciudad se tropieza con las irregularidades y la baja calidad de los materiales de las vías y aceras, que no conservan los niveles y están hechas de materiales diferentes, siendo las zonas verdes y la vegetación casi inexistentes. La infraestructura de apoyo a los usuarios del autobús y del tren es de mala calidad, obligando a ellos a brincar grandes distancias o alturas, con graves riesgos, para alcanzar el espacio público. Y al iniciar la caminata hacia su destino final, nuevamente la mala calidad de la infraestructura pública, los charcos en invierno y el cruce de vías sin protección peatonal, pone a todos en peligro. Todo esto influye lógicamente en la calidad y el uso del espacio público.

Siendo que el espacio público es el resultado de llenos y vacíos, es vital para su conformación la calidad de sus edificios, escalas, materiales y acabados, así como la relación que puedan generar entre el espacio público y las funciones propias del edificio. Por años hemos pregonado la necesidad de prohibir el estacionamiento perpendicular de vehículos a los edificios, lo que causa una interrupción precisamente entre lo que ofrece un edificio (comercio, servicios, educación, etc.) y el peatón. Las nuevas torres de apartamentos que se construyen, entre ellas las de La Sabana, lejos de crear e impulsar un buen espacio público solo atienden la necesidad de estacionamiento frontal, impidiendo que a lo largo del tiempo, y una vez que La Sabana sea poblada por estos edificios en su casi totalidad, se cree un espacio público peatonal agradable, recuperando de alguna forma la enorme pérdida de aceras que se está dando ante la ampliación a cuatro carriles de la calle de Sabana Sur. El esquema que se impulsa es totalmente contradictorio con la ciudad que merecemos, caminable, arborizada, segura, habitada. Debe llamarnos la atención que si bien el concepto de construir en altura obedece a criterios válidos de un proceso de regeneración y densificación, dichos edificios no le están retribuyendo a la ciudad y a su espacio público ninguna zona verde aprovechable. Por el contrario, si bien el Parque Metropolitano La Sabana es muy grande, éste atiende a una población regional, y la presencia de una mayor densidad de pobladores debería exigir la dedicación de espacios públicos para conformar la vía y generar una buena ciudad. Todo lo contrario, solo obtenemos concreto y más concreto, carros y más carros.

Otro elemento propio de la relación entre lo construido y los espacios libres es la abundancia de rejas, muros y alambres navaja que, asociado a la pobre calidad de las edificaciones, en general, incide en una mayor pobreza de los espacios públicos. En fin, lejos estamos de una política coherente y sostenida en el tiempo y el espacio para ir avanzando hacia la ciudad que merecemos. Pero no podemos desmayar en el intento de loglarla.

El círculo virtuoso de la movilidad urbana regional

TOMÁS MARTÍNEZ

A partir de los años ochenta, muchas ciudades en el mundo han concedido prioridad al transporte público masivo. Años de fragmentación urbana y de extensos tiempos de viaje con altos costos energéticos y en infraestructura, con pobres resultados, unidos a la crisis energética y los precios del petróleo, han impulsado este viraje en el modelo urbano y en las prioridades de inversión.

La restricción vehicular en San José puso de manifiesto un dilema básico que resulta ser la piedra angular del urbanismo: el interés colectivo por encima del bienestar individual. En este caso, el dilema entre automóvil y transporte público masivo pone de manifiesto sus diferencias: primero, la disponibilidad, privacidad, desplazamiento puerta a puerta y comodidad (aspecto relativo en medio de desesperantes presas), y, segundo, el ahorro energético, costos de inversión, alta capacidad pero, sobre todo, ahorro y calidad de espacio público.

Es evidente que los dos modos no son excluyentes sino más bien complementarios, pero es necesario dar prioridad al transporte público masivo como única forma de asegurar niveles de sostenibilidad y de equidad social.

Cuando una ciudad llega a dos millones de habitantes (la Gran Área Metropolitana tiene ya 2,4 millones) y debe de tomar la decisión sobre cuál sistema de transporte público masivo debe aplicar, es necesario considerar cinco aspectos fundamentales. El primero es el modelo urbano que se quiere consolidar, cuáles ejes de desarrollo se pretende fortalecer y cuáles parámetros de densidades servirán como potenciales usuarios del sistema. Un sistema de transporte público se hace eficiente en función de la densidad de población y ésta se direcciona en gran medida a



Estación del Transmetro, Ciudad Guatemala.

Tomás Martínez

partir de los planes reguladores locales y de su visión regional. El segundo aspecto es la capacidad del sistema de transporte. El tercero, el trazado. El cuarto, el sistema o tecnología. El quinto, la financiación y costos de inversión. Y, por último, está la modalidad a ser adoptada para implementar el sistema.

El sistema de transporte tipo metro ligero, o tren eléctrico metropolitano, como se ha querido impulsar en la Gran Área Metropolitana, resulta razonable en función de una alta capacidad de transporte y una alta demanda concentrada determinada por una alta densidad urbana. En una ciudad de dos millones de habitantes, el costo de una autopista de 2 x 2 carriles es muy parecido a la de una línea de metro ligero, pero la capacidad de la primera (5.000 pasajeros por hora y sentido) es bastante inferior a la segunda (más de 20 mil pasajeros), condición similar a la de adaptar una línea con el sistema de bus rápido tipo Transmilenio, que también conlleva un ahorro operativo y de espacio notable.

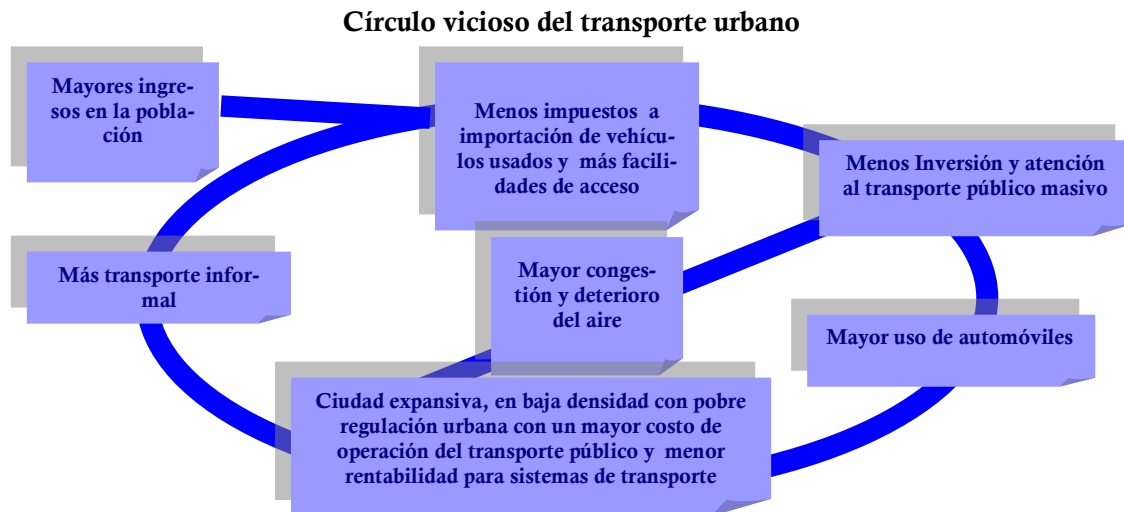
En cuanto a la red vial, existe actualmente en el mundo la tendencia a ampliar el sistema de ejes viales de alta calidad y adaptar los existentes con sistemas electrónicos de control. Esto ha hecho surgir el concepto de carreteras inteligentes de pago electrónico y monitoreo de tránsito por sistemas de cámaras y conteo electrónico. Las personas que por necesidades de trabajo se trasladan todos los días de una zona a otra en ciudades como: Toronto (Electronic Toll Road 407), autopistas de acceso a Santiago de Chile, Melbourne (sistema Citylink), Los Ángeles (SR) y San Diego (I-15), tienen la posibilidad de elegir carreteras de muy alta calidad con monitoreo y sistemas electrónicos libres y descongestionadas bajo un costo específico y, adicionalmente, se ha trabajado en

El autor, arquitecto urbanista y especialista en mercado de suelos urbanos, es coordinador del proyecto de Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (Prugam) y profesor en el Instituto Tecnológico de Costa Rica.

fortalecer sistemas de transporte público rápido y eficiente que se conviertan en alternativa a estas vías.

El principio de estos sistemas debería ser incentivar el transporte público masivo, brindar la alternativa de vías administradas con alta tecnología pero con un costo de desplazamiento, restringir el estacionamiento libre y barato en las áreas urbanas centrales y vincular la peatonización y las ciclovías al esquema integrado de movilidad.

El resultado del sistema de movilidad de una ciudad no es consecuencia de una sola acción, por más eficiente que sea, como ampliar la red vial, sino que se hace funcional a partir de la articulación de un conjunto de acciones que conformarían un círculo virtuoso o, por el contrario, un círculo vicioso como se expone a continuación.

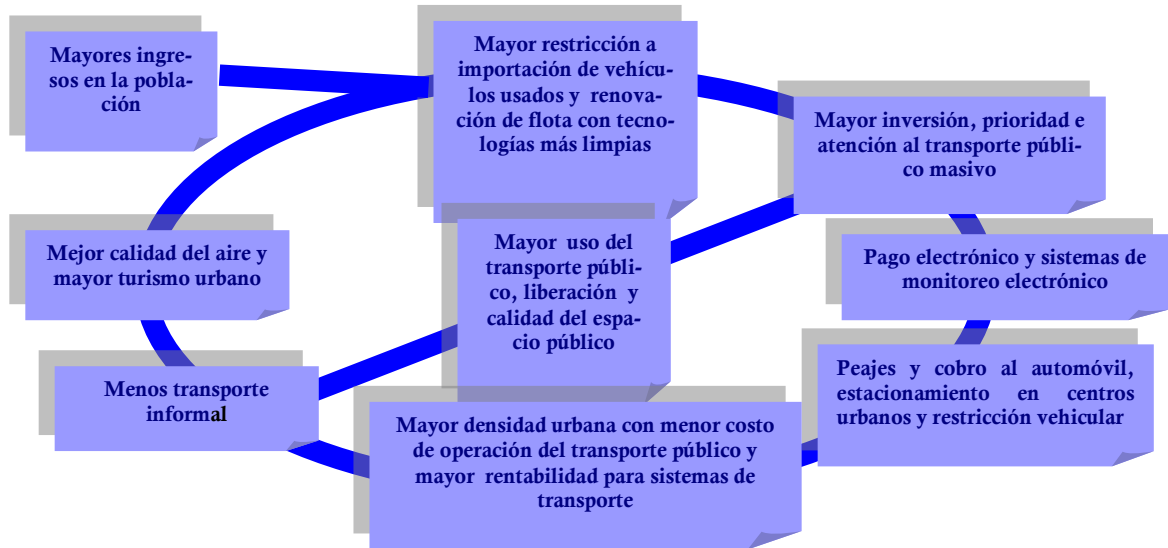


El éxito de Transmilenio y de sus precursores en Curitiba y Quito, con sistemas de bus rápido, radica en la planificación urbana incluyendo el transporte como eje vertebral que asocia los usos del suelo y las densidades urbanas de acuerdo a la oferta de transporte público y la vialidad. A estos casos se han sumado los de Guayaquil, Guatemala, Ciudad de México, Santiago (luego del tormentoso arranque de Transantiago) y Medellín, que demuestran que estos conceptos no están alejados de las realidades latinoamericanas y centroamericanas y que son producto de un proceso serio concertado y con una voluntad decidida de efectuar una transformación en la calidad de los sistemas de movilidad urbana.

Decía José Ortega y Gasset que la única diferencia radical entre la historia humana y la historia natural reside en que la primera nunca puede empezar de nuevo. El chimpancé y el orangután se diferencian del hombre, más que por la inteligencia, por la memoria muy inferior. El tigre de hoy es idéntico al de hace 6.000 años pues cada tigre empieza su vida de cero como si ninguno antes hubiera existido. Romper la experiencia de los procesos de planificación, las lecciones aprendidas de otros países y del propio, o desconocer los estudios realizados para mejorar e implementar un proceso de modernización y mejoramiento es, según Ortega y Gasset, “una disminución del hombre”.

Actualmente, existe una propuesta de implementación de un sistema de transporte público masivo y de una red vial regional para la Gran Área Metropolitana desarrollados dentro de la visión de planificación y ordenamiento territorial integradora desarrollada por el proyecto de Planificación Regional Urbano de la Gran Área Metropolitana (Prugam). En ella se ha analizado económicamente los proyectos, se ha asociado el modelo urbano territorial y se ha priorizado en función de su impacto detallando igualmente las fases o etapas a seguir. Esto se ha complementado, igualmente, con un sistema de movilidad no motorizada, estaciones de intercambio modal y propuesta de estacionamientos. Los nuevos planes reguladores incorporan la previsión de estos sistemas, especialmente la del tren metropolitano y su relación de usos y densidades. A través de estos procesos es fundamental la necesidad de tener un norte, una partitura que seguir o una carta de navegación que oriente todas las fases de avance para consolidar un círculo virtuoso de la movilidad urbana. Prugam pone sobre la mesa dicho modelo.

Círculo virtuoso del transporte urbano



Referencias bibliográficas

- Prugam. *Plan Regional Urbano de la Gran Área Metropolitana 2008-2030*. En www.prugam.go.cr
- Dupuy, Gabriel. 2001. *El Urbanismo de las Redes*. Colegio de Ingenieros de Caminos. Madrid.
- Merlin, Pierre. "Justificación, límites y aplicación de la prioridad al transporte masivo", en *Escala*, 2001 (Bogotá).
- Figuroa, Óscar. 2005. *Gobernanza, competitividad y redes*. Colección Riodeal. Barcelona.

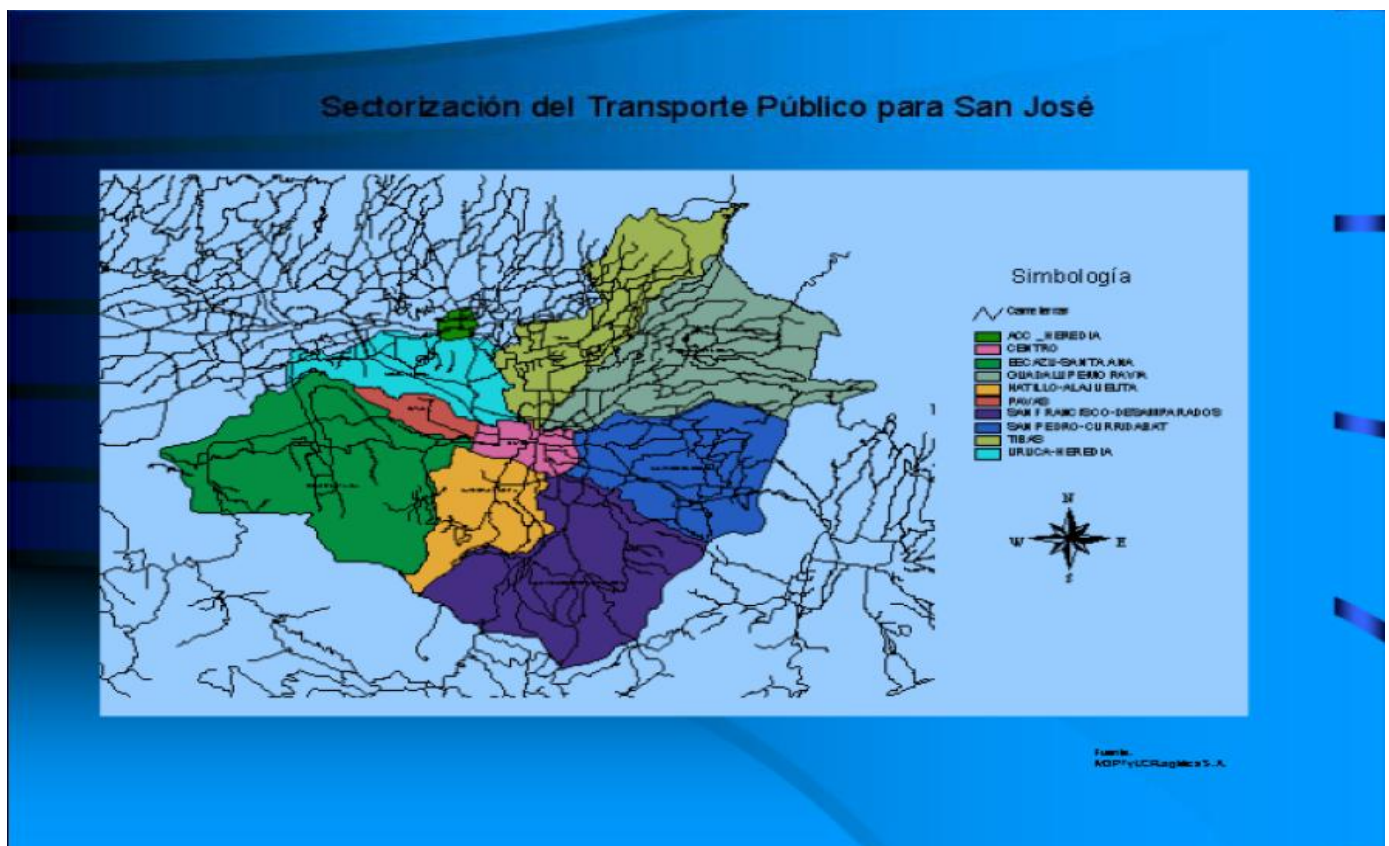


Joaquín Salazar

Sectorización: solución del problema del transporte en el Área Metropolitana de San José

LEONEL SOMARRIBAS y LIDIA ORIAS

Han pasado más de diez años desde la presentación del informe para la sectorización del transporte en la Gran Área Metropolitana (Gam). Luego se hizo su actualización con fondos de la Unión Europea y el Gobierno de Costa Rica a través del proyecto Prugam. Vinieron funcionarios de la Municipalidad de Curitiba y expusieron públicamente su gestión de uno de los proyectos más exitosos de transporte público y ordenamiento urbano. En ese lapso también recibimos la visita de Enrique Peñalosa (2003), que presentó públicamente los logros de su gestión como alcalde de Bogotá, en la que puso en funcionamiento el sistema de transporte público denominado Transmilenio y un sistema de ordenamiento del espacio público. Han menudeado talleres con la participación de distinguidos académicos de las diferentes universidades del país, consultores y todos los sectores de la sociedad costarricense, y se han concluido varios estudios de consultores y los últimos planes reguladores que faltaban por parte de un consorcio español que desgraciadamente los elaboró a larga distancia con una serie de errores que revelan falta de rigurosidad en el trabajo de campo (pero como dice el viejo adagio, “el que paga la música manda el baile”). Pero ése y otros errores que se cometieron en el proceso no restan mérito al equipo del Prugam que tuvo que coordinar y dirigir todo el proceso, donde estaban involucradas una gran cantidad de instituciones públicas y privadas. Y hay una gran cantidad de estudios previos que no vale la pena citar aquí, sino más bien advertir que ya basta de estudios sobre el problema del transporte público, que ya es hora de actuar, de lo contrario el estrangulamiento vial nos va a colapsar.



La sectorización del transporte en el Área Metropolitana de San José consiste en dividir ésta en 11 sectores bien delimitados, guiados por la lógica de incorporar áreas con vínculos entre sí a través del funcionamiento vial (ver mapa).

La sectorización del transporte plantea una nueva organización espacial del transporte público. En cada uno de los 11 sectores se funden las empresas de transporte en una sola, operando una ruta principal, con buses articulados, alimentados por rutas inter-barríos con autobuses más pequeños que utilizan terminales de intercambio para descargar y recoger pasajeros. Ahora, por ejemplo, en el sector San Pedro-Curridabat funcionan 26 rutas de transporte público que van al centro de San José, y similarmente ocurre en cada uno de los otros sectores: en Hatillo-Alajuelita hay 16 rutas, en San Francisco-Desamparados hay 32, en Paso Ancho-San Sebastián hay 16. En solo estos cuatro sectores hay, pues, 90 rutas, y todas entran en el centro de la ciudad de San José. Si a esto le sumamos todas las rutas que vienen de todos los cantones del país, entendemos en parte el desorden vial imperante. En cambio, la sectorización plantea que solo una ruta por sector entre al centro de San José. Se debe hacer terminales grandes al menos en dos puntos cardinales de San José y meter todas las terminales de los cantones del interior del país; eso sería fundamental para descongestionar San José.

Los estudios de Leonardo Castro (1999), que se hicieron hace 10 años, fueron actualizados, con trabajo de campo, con fondos de Prugam; lo único que cambió fue que el tren pasó a ser la columna vertebral en la sectorización. Este sistema funciona perfectamente en Bogotá, donde el transporte público emplea un carril exclusivo, segregado; ir al centro de la ciudad en el Transmilenio ahorra una hora y media en promedio en relación con usar el vehículo particular. La experiencia de Curitiba, en Brasil, es similar.



Sectorización del transporte en Bogotá con el Transmilenio

Para conocer el costo de la sectorización del transporte hay que establecer una relación costo-beneficio. Las deseconomías externas e internas que provocan los atascos por el tráfico en el Área Metropolitana de San José son insostenibles económicamente -gasto en combustible, tiempos de viaje excesivos que desgastan la reproducción de la fuerza de trabajo- y ambientalmente -impacto de la contaminación en la salud humana por la emisión de gases, y estrés-. El costo de la sectorización, que es de 10 millones por sector -total: 110 millones-, en unos pocos años se paga con creces. El ahorro en combustibles y en servicios médicos que paga el Estado y los privados disminuirían grandemente.

Lo que impide la implementación de la sectorización es la falta de voluntad política. El gobierno actual solo apostó por las rutas intersectoriales y la construcción de tres pasos a desnivel en la carretera de circunvalación al sur de San José, además de por la carretera a Caldera. Las rutas intersectoriales fueron concesionadas pero la decisión fue objetada por la Sala Constitucional y está durmiendo el sueño de los justos.

Es inconcebible que el presidente Óscar Arias, exministro de Planificación en la Administración Oduber, haya ignorado las recomendaciones hechas por los funcionarios de Prugam y, en vez de acometer la sectorización del transporte, que no se puede posponer, haya preferido pagar favores políticos a través de obras infraestructurales en los dos puertos más importantes del país. Es lamentable que un proyecto de esta naturaleza, para el que fueron consultados todos los sectores sociales, quede engavetado.

Referencias bibliográficas

Castro, Leonardo. 1999. *Reorganización del transporte público en el área metropolitana de San José*. Mopt.
Peñalosa, Enrique. 2003. *La ciudad que queremos*. Mopt, Cemex.