

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 ingenuos 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 congestionamiento, 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.