

El foro “¿Es posible una movilidad urbana sostenible?”, organizado por el CIEP y la Escuela de Ciencias Políticas en la Sede Rodrigo Facio, se realizó el 24 de mayo 2017, y contó con la participación de ponentes como la Dra. María del Carmen Araya (Directora del Centro de Investigaciones Antropológicas), el Arq. Eduardo Brenes (Asesor de la Viceministra de Transporte), el MBA. Federico Cartín Arteaga (Cofundador de SUM Consulting) y el Ing. Jonathan Agüero (Programa de Desarrollo Urbano Sostenible, PRODUS). Todos ellos expertos, investigadores y activistas alrededor del tema de la movilidad urbana en Costa Rica. Este documento recupera las recomendaciones más importantes generadas durante este foro.

¿ES POSIBLE UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE?

Documento elaborado por Dra. Tania Rodríguez
Investigadora ECP-CIEP
tania.rodriguezchavarria@ucr.ac.cr

La iniciativa *Hablemos de Elecciones* del Centro de Investigación y Estudios Políticos (CIEP) y de la Escuela de Ciencias Políticas de la Universidad de Costa Rica. Ha organizado 7 foros temáticos que tienen por objetivo el promover un debate informado y una ciudadanía activa de cara a las elecciones del 2018. Para esto se convocaron a organizaciones de la sociedad civil y a una serie de expertos e investigadores que aportaron sus conocimientos y recomendaciones con el fin de enriquecer y reforzar las agendas políticas de los diferentes partidos de cara al proceso electoral. A partir de este intercambio, así como las investigaciones del CIEP, se plantean recomendaciones para las políticas públicas relacionadas con la movilidad urbana sostenible.

Escenario actual

La Gran Área Metropolitana (GAM) ha vivido en los últimos veinte años un importante crecimiento urbano, el cual cubre hoy en día más de un 80% del territorio total de la GAM. Este crecimiento ha estado marcado por la falta de ordenamiento territorial, el aumento de actividades comerciales informales y la proliferación de centros comerciales como espacios de ocio y comercio en las periferias de la ciudades. Este fenómeno ha generado que la población urbana se aleje de los centros y de los espacios públicos (parques, plazas, mercados y calles). Lo cual ha tenido como consecuencia el aumento de los desplazamientos en distancia y tiempo de la población urbana. Esto aunado a la falta de infraestructura vial y de un efectivo transporte público ha generado un importante caos vial en toda la GAM.

El crecimiento urbano desordenado ha generado:

- Aumento de vehículos privados
- Congestionamiento (cuesta 6,5% del PIB en Costa Rica)
- Pérdida del espacio público
- Desarrollo de centros comerciales y residenciales cerrados en periferias
- Deterioro ambiental y caos vial

¿Qué proponemos?

Un nuevo paradigma: Una ciudad multi-funcional y movilidad urbana sostenible

Es necesario cambiar el paradigma de movilidad, se debe de pasar de una sociedad centrada en la el vehículo privado, a una ciudad que le dé un lugar central al **transporte público**, a los **peatones** y a los **ciclistas**.

Pensar la ciudad como un proyecto continuo implica apropiarse cotidianamente del espacio público, garantizar la sostenibilidad ambiental y promover la movilidad activa. Para esto es necesario **una ciudad compacta** que optimice el uso del espacio y que promueva la cohesión social.

La ciudad es un gran proyecto que requiere un proceso de reflexión y planificación, que tome en cuenta la densidad de población y el uso del suelo. Es necesario motivar la coordinación entre el gobierno central, los municipios y los que prestan los servicios para así optimizar el uso que se hace de los recursos y promover la coordinación necesaria para hacerle frente a la situación actual.

Además se debe de generar una visión que articule no sólo al gobierno, sino también al sector privado, la academia y a la sociedad civil.

Pistas para re-pensar la movilidad en la Gran Área Metropolitana (GAM)

Es importante insistir sobre el hecho que la construcción de carreteras lejos de solucionar el problema del transporte y la congestión vial, más bien aumenta la demanda. Es por esto necesario promover la inversión en infraestructura para el **transporte público y la planificación urbana** (sectorización e integración).

¿Qué tipo de transporte requiere Costa Rica?

Antes de tomar decisiones que busquen resolver la situación actual, es necesario hacer un importante análisis que valore el costo/beneficio de cada una de las opciones.

¿Es el Metro posible en Costa Rica?

Si bien metro es una idea interesante, esta solución no es factible financieramente ya que Costa Rica no cuenta con el número de usuarios necesarios (al menos un millón de usuarios) para que su operación sea rentable. El metro es una solución para ciudades de 2 a 3 millones de habitantes. Un metro en Costa Rica requeriría una inversión de alrededor \$5 842 millones, además los costos de operación son tan altos que requerirían de subsidios por parte del Estado ya que sino el precio de la tarifa sería prohibitivo para la mayoría de la población.

¿Cómo circulamos? Algunos datos

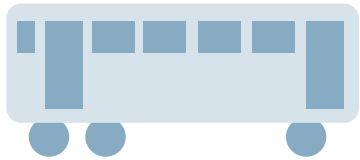
- En Costa Rica viven 4.8 millones de habitantes, el 63% habita en la Región Central.
- En Costa Rica circulan 2 millones de vehículos, el 72% están registrados en la GAM.
- En transporte público se dan el 54% de los desplazamientos y ocupan el 22% del espacio de las calles.
- En carro se dan 23.5% de los desplazamientos y ocupan el 76% de espacio de las calles.
- El 24.2% de los desplazamientos se da a pie, 2% en bicicleta y ocupan un 2% del espacio de las calles.

Fuente: Presentación de Federico Cartín, Foro “¿Es posible una movilidad urbana sostenible?”, Sede Rodrigo Facio el 24 de mayo, 2017.

Sitios de interés

<http://produs.ucr.ac.cr>

<http://rutasnaturbanas.org>



¿Cuál es la mejor solución para la GAM?

1. Buses de tránsito rápido (BTR)

Los BTR hacen uso de un sistema basado en buses que emulan un sistema de tren ligero. Son apropiados para ciudades medianas y grandes y aportan confiabilidad en los tiempos de viaje ya que hacen uso de carriles exclusivos lo que facilita su circulación. Es así como este sistema puede llegar a tener una calidad de servicio similar al metro.

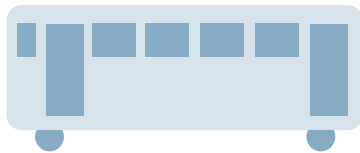
Para su buen funcionamiento se recomienda: pago electrónico, la integración tarifaria y de rutas, estaciones cerradas, información al usuario en tiempo real, vehículos modernos y tecnología limpia (impulsados por gas, electricidad, o hidrógeno), accesibilidad para personas con discapacidades físicas, entre otros.

Los BTR ofrecen importantes ventajas con respecto a otros sistemas de transporte:

- Pueden ser desarrollados a costos sustancialmente menores que el metro o tren ligero: \$1 a \$8 millones por kilómetro
- Puede operar a tarifas bajas y sin subsidio

2. Tren rápido interurbano eléctrico

Este sistema de transporte ya existente, deberá de ser modernizado para lo cual se requiere continuar con los esfuerzos emprendidos desde el INCOFER. Esta modernización implica la eliminación de pasos a nivel y creación de pasos a desnivel (separados del tránsito vehicular), intermodalidad y líneas en ambos sentidos, entre otros.

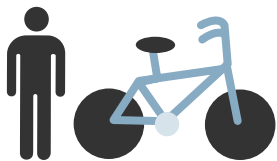


3. Transporte no motorizado

Se recomienda impulsar modos de transporte no motorizados y generar zonas en el centro de la ciudad libres de automóviles. Este tipo de transporte ha demostrado mejorar la seguridad vial en las ciudades y genera importantes beneficios en la salud de las personas. Sin embargo para el desarrollo de este tipo de transporte se requiere del compromiso político del gobierno en la generación de infraestructura necesaria.

Es así como el transporte no motorizado requiere:

- Aceras a ambos lados de la calle
- Refugios peatonales en medio de calles anchas
- Pasos peatonales
- Semáforos peatonales
- Red de ciclovías
- Parqueos de bicicletas
- Integración del transporte público y bicicletas
- Disminución de límites de velocidad y regulación estricta para conductores, peatones y ciclistas, entre otros.



4. Transporte ferroviario de carga

Además, se recomienda para el transporte de carga hacer uso del transporte ferroviario con el fin de reducir el congestionamiento vial y el deterioro de las carreteras.

Es imperante resolver el problema de transporte público y de la infraestructura vial, por lo que se insta a los y las tomadores de decisión a pensar en un sistema de transporte inteligente el cual se complemente con otro tipo de medidas como lo son los mecanismos de control de precios (impuestos a los vehículos y al combustible, cobro de parqueos, etc.) y la restricción vehicular. Además se debe de planificar la GAM con el fin de densificar la ciudad e incentivar usos de suelo mixtos. Costa Rica necesita una ciudad compacta, dinámica y segura que le de un lugar prioritario a los peatones y a las ciclovías.

BIBLIOGRAFÍA

Acevedo, J., & Bocarejo, J. P. (2009). Editorial del Dossier: Movilidad sostenible: una construcción multidisciplinaria. *Revista de Ingeniería*, (29), 71-74.

Bocarejo, J. P. (2009). La movilidad bogotana en el largo plazo y las políticas que garanticen su sostenibilidad. *Revista de Ingeniería*, (29), 75-81.

Cipoletta Tomassian, G. (2011). Principios de políticas de infraestructura, logística y movilidad basadas en la integralidad y la sostenibilidad.

Echavarri, J. P. (2000). Movilidad y planeamiento sostenible: hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. *Cuadernos de investigación urbanística*, (30).

Ilárraz, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. *Zerbitzuan*, 61-66.

Kreuzer, F. M., & Wilmsmeier, G. (2014). Eficiencia energética y movilidad en América Latina y el Caribe: Una hoja de ruta para la sostenibilidad.

Lupano, J. A., & Sánchez, R. (2008). Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte.

Mollinedo, C. L. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía Sociedad y Territorio*.

Pardo, C. F. (2009). Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina.

Pons, J. M. S., Reynés, M. R. M., & de la Terra, D. C. (2007). Los sistemas inteligentes de transporte y sus efectos en la movilidad urbana e interurbana. *Geo Crítica/Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1, 170-60.


El Centro de Investigación y Estudios Políticos es una iniciativa de alto impacto, cuyo abordaje refleja la vocación interdisciplinaria de los estudios políticos en la Universidad de Costa Rica.

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Teléfono
2511-6376

E-mail
ciep@ucr.ac.cr

Página web
www.ciep.ucr.ac.cr

 /ciep.ucr