

# Ciudades sostenibles: inclusión del transporte no motorizado y mejoramiento de espacios públicos

Arturo Steinvorth Álvarez  
CEGESTI

## Introducción

Históricamente las ciudades han funcionado como motores de crecimiento y como claves en éxito económico de un país (Ooi Giok, 2005). En Costa Rica, según datos del Instituto de Estadísticas y Censos (INEC) alrededor de un 73% de la población vive en zonas urbanas. La mancha urbana (urban sprawl) se ha extendido tanto que la disponibilidad de infraestructura y recursos necesarios para el desarrollo se ha visto limitada. Inclusive se ha llegado a poblar zonas que son de alto riesgo para los habitantes (terrenos con pendientes muy pronunciadas y riberas) o para el ambiente (zonas de recarga acuífera, bosques, entre otros).

Las ciudades más importantes del Gran Área Metropolitana presentan graves problemas de tránsito y de contaminación ambiental con sus consecuentes efectos en la salud de los ciudadanos, el abandono de sus centros urbanos como espacios recreativos y la proliferación de asentamientos informales urbanos que inciden sobre el bienestar social de los habitantes. Es común ver a las ciudades sin vida, vacías durante las noches; esto se debe, tanto a la percepción de inseguridad como a la falta de facilidad para movilizarse, la de espacios públicos y la de actividades recreativas. En cierto modo, la ciudad ha abandonado a sus habitantes y estos a su vez la han abandonado.

A raíz de esto se escucha que las ciudades se deben volver más sostenibles, pero ¿a qué se refieren cuando mencionan esto? ¿En qué consiste una ciudad sostenible? ¿Cómo se puede llegar a tener una ciudad sostenible? Estas son apenas unas pocas interrogantes que surgen cuando se habla de este tema.

## Concepto

El término de ciudad sostenible tiene varias definiciones que varían levemente entre ellas. Sin embargo, comparten un eje en común: el mejoramiento de la calidad de vida de sus

ciudadanos y la optimización en el uso de los recursos. Las ciudades sostenibles deben pensarse en función de la persona, aquella a la que le han dado la espalda. Las necesidades de los habitantes deben ser tomadas en cuenta: las facilidades de movilización hacia los lugares de recreo, los centros de salud, los trabajos, los centros de estudio y los comercios.

De acuerdo con Jan Gehl (2011), “Cuando el énfasis de planificar una ciudad va más allá de los asuntos ECO o verdes hacia asuntos generales para crear buenas ciudades para los habitantes donde el caminar, la vida en comunidad y el ciclismo tengan una alta prioridad, veremos que tales políticas abordarán varios problemas al mismo tiempo. Las ciudades se tomarán más vivas y vivibles, más atractivas, más seguras, más sostenibles y promoverán estilos de vida más saludables”.

Las ciudades actuales del país fueron planificadas mediante los usos de suelo. Esto causó que la mayoría de ciudades crecieran extensivamente (agrandando la mancha urbana, con bajas densidades poblacionales) y fomentó, en un modo quizás indirecto, que la movilización de los habitantes se diera principalmente por medios motorizados. Debido al descontento con el servicio de transporte público de parte de los usuarios, cada vez más optaron por el transporte particular. Esto nos lleva a la situación en la que nos encontramos ahora: colapsos viales, estrés y contaminación ambiental, por mencionar algunos de los efectos sufridos por la configuración de nuestras ciudades.

¿Qué se puede hacer ante esta situación? De acuerdo con Gehl, se debe abordar desde un enfoque más holístico: no basta únicamente con tomar en cuenta movilidad, pero es un gran lugar por el cual comenzar. A manera de ejemplo, él cita que varias de las listas de “las ciudades más vivibles del mundo” indican que las más agradables y con movilidad

verde (entiéndase movilidad no motorizada y transporte público eficiente y sostenible) siempre están entre los primeros puestos. Dicho de otra manera, si las ciudades quieren ser más vivibles, las políticas de movilidad verde son la manera más segura de llegar a serlo.

### Experiencia nacional

En el país se han realizado en los últimos años varias iniciativas que buscan hacer de las ciudades lugares más agradables. Aún queda mucho trabajo por hacer; estos procesos toman mucho tiempo y son de alta complejidad. Algunos de los casos que se pueden mencionar se presentan a continuación:

- *Ciclovía de Cartago*: La ciclovía de Cartago forma parte de un programa mucho más amplio llamado Movilidad Sana y Sostenible. Este consta de cuatro etapas: la ciclovía, los parqueos para bicicletas en espacios públicos y colegios, la promoción y educación sobre el uso de bicicletas y el programa BiciPúbliCartago, que consiste en el préstamo de bicicletas para movilizarse dentro del cantón (Embajada del Reino de Países Bajos, 2014). De acuerdo con datos de la Municipalidad de Cartago, alrededor de casi 59 mil personas al mes utilizan la ciclovía (La Prensa Libre, 2014). Este es uno de varios proyectos que la Municipalidad está desarrollando con el fin de transformar la ciudad en una más vivible.



Figura 1. Estación de BiciPúbliCartago en las afueras del Instituto Tecnológico de Costa Rica.

- *Ciclovía de Puntarenas*: El caso de la ciclovía que une las comunidades de Puntarenas, Barranca, Chacarita, Caldera y El Roble es uno de los más exitosos a nivel nacional. Esta ruta consta de tres tramos para un total de catorce kilómetros. Una de las causas del alto impacto de esta ciclovía es la incorporación efectiva de centros habitacionales, lugares de trabajo, espacios de ocio, centros de educación y salud (Méndez, 2013).
- *Ciclovía de Upala*: La ciudad de Upala tiene una ciclovía de un kilómetro de longitud. Por más que sea una distancia relativamente corta, durante su diseño se consideraron varios de los puntos de importancia de la ciudad, lo cual ha ayudado a un elevado uso. De acuerdo con la evaluación hecha por el Arq. Méndez esta ciclovía es considerada de alto impacto sobre la población. Dadas su buena infraestructura y posibilidad de conexión con los sistemas de transporte público, esta ciclovía presenta un gran potencial para la ciudad de Upala.
- *Bulevares peatonales en San José*: La Municipalidad de San José ha venido brindando espacios exclusivos para el tránsito de peatones con la construcción de varios bulevares. Actualmente, grandes tramos de ciertas avenidas (la central y la 4) así como de calles (la 2, 3 y 9, conocida como el Paseo de los Estudiantes/nuevo Barrio Chino) están destinados como espacios para la movilidad no motorizada. Este ha sido uno de varios esfuerzos que ha realizado la Municipalidad de San José en su afán de invitar a los ciudadanos a volver a la ciudad.
- *Remodelación del polideportivo de Guachipelín*: La Municipalidad de Escazú recientemente remodeló el polideportivo de Guachipelín. Anteriormente se contaba únicamente con una cancha de baloncesto y una de fútbol, ambas con poco uso y con condiciones defectuosas. Ahora se mejoró la condición en la que se encontraba la cancha de baloncesto y se disminuyó el tamaño de la de fútbol para poder incorporar un espacio público con bancas y un skatepark, que ha tenido una gran aceptación por parte de los jóvenes (este tipo de

obras se ha realizado en otras comunidades con gran aceptación). Otra de las mejoras realizadas fue en las aceras y la señalización en la calle que pasa a un costado.



Figura 2. Skatepark del Polideportivo de Guachipelin, Escazú.

## Beneficios

Los beneficios que se pueden obtener de avanzar hacia una ciudad más sostenible y agradable para habitar mediante la incorporación del transporte no motorizado y el mejoramiento del espacio público son múltiples. Entre ellos se encuentran:

- **Salud:** el transporte no motorizado promueve estilos de vida más saludables. La sedentarización y la obesidad son problemas que han ido en aumento en Costa Rica. Estos pueden ser abordados si se crean mejores condiciones e infraestructura para caminar y andar en bicicleta.
- **Económicos:** es claro que el transporte motorizado ha permitido el desarrollo económico de las ciudades. No obstante, también lo está limitando por varias razones. Las congestiones viales producen pérdidas de tiempo productivo, gasto innecesario de combustibles, emisión de gases de efecto invernadero, contaminación del aire, problemas de estrés y fatalidades o lesiones por accidentes (PNUMA, 2010). Todos estos problemas pueden ser disminuidos con la inclusión de transporte no

motorizado y la mejora de los sistemas de transporte público.

- **Ambientales:** el transporte no motorizado tiene la gran ventaja de que aparte de promover estilos de vida más saludables no conlleva emisiones nocivas al ambiente ni a la salud. Como parte de la meta del país de alcanzar la Carbono Neutralidad para el año 2021, esta modalidad de transporte debe ser priorizada con el fin de disminuir las emisiones del sector que más contamina.
- **Sociales:** tanto el transporte no motorizado como el mejoramiento de los espacios públicos tienen un gran impacto sobre los aspectos sociales de los ciudadanos. Por un lado mejoran la accesibilidad de los ciudadanos que se encuentran en desventaja (personas con menos recursos económicos o con alguna discapacidad física) y les brindan espacios seguros por los cuales se pueden desplazar. Por el otro les permite entrar más en contacto con su entorno; así, crean una mayor interacción de estos con su ciudad, en vez de utilizarla meramente como un lugar de tránsito.

## Conclusión

Las ciudades son entes dinámicos y su transformación es un proceso de largo plazo. El concepto clave es que ella está compuesta por una interacción entre diferentes partes y que se debe abordar desde un punto de vista holístico, integral. Todos los ejes son de igual importancia, por lo que requieren de la misma atención. El tema de movilidad tiene el potencial de ser un catalizador para reactivar una ciudad. La incorporación de la movilidad no motorizada y su integración con los sistemas de transporte público pueden dinamizar los centros urbanos. El mejoramiento de los espacios públicos brinda mayores posibilidades de interacción entre los habitantes y les da un sentido de mayor pertenencia y acogimiento, todo en beneficio de una mejor calidad de vida. Por el bien de los habitantes, la salud de estos y el ambiente, muchas de las municipalidades ya han ido incorporando estas modificaciones en sus planes. Hay amplias posibilidades de mejora por implementar con el fin hacer más vivibles nuestras ciudades y contribuir al bienestar social.

## Referencias

- Embajada del Reino de los Países Bajos. 2014. *BiciPúbliCartago ¡Sea parte de la solución!* Disponible en:  
<http://costarica.nlembajada.org/noticias/2014/octubre/bicipublicartago%5B2%5D.html>.
- Gehl, J. 2011. *Sustainable cities, fine; people cities will do more.* Disponible en:  
<http://www.ecocitybuilders.org/resources/ecocity-summit-library/2011-2/getting-there-2011/>.
- La Prensa Libre. 2014. *Más de 58 mil personas utilizan la ciclovía en Cartago.* Disponible en:  
<http://anteriores.prensalibre.cr/nacional/99212-masde58milpersonas.html>.
- Méndez, H. 2013. *Estudio de impacto de ciclovías en Costa Rica.* Disponible en:  
<http://www.arca.co.cr/EstudiodelImpacto.pdf>.
- Ooi Giok, L. 2005. *Sustainability and cities: Concept and assessment.* Singapur.
- Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente. 2010. *Share the road: Investment in walking and cycling road infrastructure.* Disponible en:  
[http://www.unep.org/Transport/sharetheroad/PDF/str\\_Report2010\\_ExecutiveSummary.pdf](http://www.unep.org/Transport/sharetheroad/PDF/str_Report2010_ExecutiveSummary.pdf)

---

### *Gestión Municipal*

Es una publicación propiedad de CEGESTI.  
Para leer los artículos publicados anteriormente visite:  
<http://www.municipal.cegesti.org/>