

CA LLES COM PLE TAS

CIUDADES
AMABLES

IMPULSANDO ESPACIOS PARA
TODAS LAS PERSONAS
DESDE LA TOMA DE
DECISIONES



Publicado por:

Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit
(GIZ) GmbH

Domicilios de la Sociedad
Bonn y Eschborn, Alemania

Proyecto MiTransporte

Pavas, Rohrmoser, San José,
Costa Rica

T +506 4001 5457

E info@giz.de

I www.giz.de

Redacción:

Daniela Álvarez Keller
Giulia Clerici

Edición:

Diana Ramirez Chaves (GIZ)
Ana Eugenia Ureña Chaves (GIZ)

Responsable:

Claus Kruse (GIZ)

Diseño:

Paula Cruz

Fotografías:

Pablo Cambroner
Diana Ramírez Chaves
GIZ

Portada:

[Adams Jones](#)

Wikimedia Commons

Fuentes externas:

Los contenidos de las fuentes
externas a las que se remite
en la presente publicación son
responsabilidad exclusiva del
respectivo proveedor. La GIZ se
distancia expresamente de estos
contenidos.

Por encargo de:

Ministerio Federal de Medio
Ambiente, Conservación de la
Naturaleza y Seguridad Nuclear
(BMU).

El proyecto MiTransporte es
financiado en el marco de la
Iniciativa Climática Internacional
(IKI) del BMU.

En coordinación con:

Ministerio de Ambiente
y Energía (MINAE).

La GIZ es responsable del
contenido de la presente
publicación.

San José, 2021

CONTENIDOS

P.5 INTRODUCCIÓN

P.6
¿QUÉ ENTENDEMOS
POR **CALLES
COMPLETAS?**

P.8
¿POR QUÉ DEBEMOS
ASPIRAR A TENER
**CALLES PARA
TODAS LAS
PERSONAS?**

P.12
MOVIÉNDONOS HACIA
**CIUDADES
AMABLES** A
TRAVÉS DE CALLES
COMPLETAS

P.18
¿CÓMO SE CONSIGUE UNA
CIUDAD AMABLE?
¡DISEÑÁNDOLA!

P.28
¿QUÉ **NECESITAMOS
CAMBIAR** PARA QUE
NUESTRAS CIUDADES SEAN
MÁS AMABLES?

P.32
EL PROYECTO
MITRANSORTE
Y SU ESTRATEGIA DE
MOVILIDAD ACTIVA

P.44
DE CARA AL
EL FUTURO

P.46 REFERENCIAS



“Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para todas las personas, sólo porque, y sólo cuando son creadas por todas las personas”.

Jane Jacobs (1961).



nio S.A.

Autotransportes
San Antonio S.A.



INTRODUCCIÓN

Costa Rica lleva décadas implementando políticas en favor del medio ambiente. Gracias a ellas ha alcanzado resultados tan visibles como contar con un elevado porcentaje de cobertura boscosa; pero, también otros más intangibles como ser una voz de reconocida autoridad mundial en la materia.

Paradójicamente, el país no ha podido aplicar esa misma “lógica verde” a sus centros urbanos. Muy al contrario, en un contexto de ciudades que han crecido sin planificación, de extrema dispersión entre vivienda y trabajo y de saturación vial por un enfoque de movilidad “carrocentrista”, se nos hace a veces difícil hasta imaginarnos un modelo de ciudad distinto.

Un modelo de ciudad en el que la infraestructura se haya ideado y construido para que las personas más vulnerables tengan la prioridad y puedan salir y movilizarse sin temor. Un modelo en el que el transporte público sea tan eficiente, seguro y accesible, que las personas prefieran dejar el carro en casa para desplazarse. Es más, que ni siquiera necesiten o quieran tener carro.

Finalmente, un modelo en el que el espacio público sea tan agradable que nos invita a caminar para hacer un mandado, a agarrar la bici para ir por un cafecito o a salir tan solo para estar en la ciudad e interactuar. Sin obstáculos para quien lleva en coche a su bebé, para quien tiene alguna discapacidad, para quien va con sus niños y niñas o quien es persona adulta mayor.

El proyecto MiTransporte, implementado por la Cooperación alemana para el desarrollo -GIZ, financiado en el marco de la Iniciativa Climática Internacional (IKI) del Ministerio Federal de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear (BMU), ha producido este documento en el marco de la Estrategia de Movilidad Activa, como una forma de promover entre personas tomadoras de decisiones, personal técnico y la ciudadanía en general el concepto de calle completa para la movilidad activa. Se busca que se valore su importancia y, a través de ello, sirva para dimensionar lo que ganamos como país, como comunidades y como individuos si logramos su implementación en nuestras ciudades.

Además, busca demostrar, con ejemplos concretos de cantones de nuestro país, que sí es posible, con voluntad política y la participación de las comunidades, que en Costa Rica tengamos la experiencia de vivir en ciudades humanas, vibrantes y coherentes con nuestros esfuerzos en materia ambiental.

1.

¿QUÉ
ENTENDEMOS
POR

CA LLES COM PLE TAS?

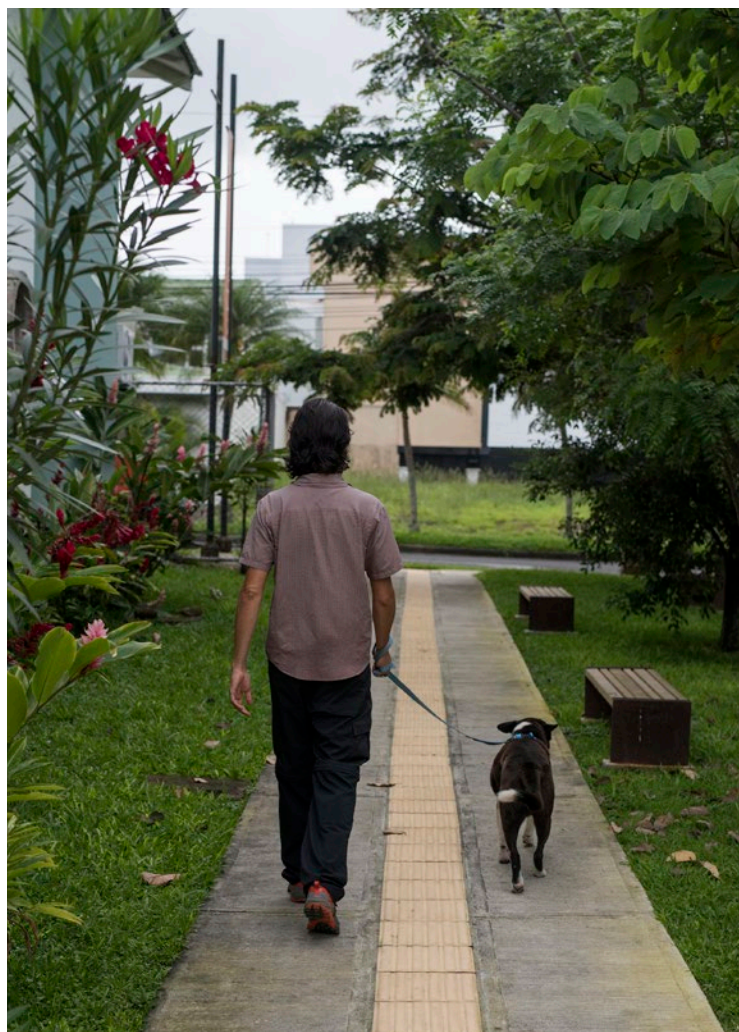


“Son vías diseñadas para que las personas de todas las edades y habilidades puedan convivir y transitar de una forma segura, accesible y eficiente” .

(Smart Growth America, 2020).

“Los proyectos de calle completa son aquellos que, mediante el diseño y operación, otorgan un espacio para transitar y usar la vía de forma segura, accesible y eficiente a peatones, ciclistas, personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público, y transporte particular automotor” .

(ITDP, 2016, p. 19).





“ Devolverle a los ciudadanos y ciudadanas esos espacios públicos y darles oportunidad de **circular de forma pacífica**, más tranquila, que disfrutemos de la naturaleza, disfrutemos de lo que tenemos. [...] Donde el peatón tenga la gran prioridad, pero sobre todo para la **socialización**: tener espacios para compartir, para el esparcimiento ”.

—Gilberth Jiménez, alcalde de Desamparados.



2. ¿POR QUÉ DEBEMOS ASPIRAR A TENER CALLES PARA TODAS LAS PERSONAS?



Las calles completas son una manera de pasar de ciudades “carrocentristas”, que generan contaminación, ruido, estrés y accidentes, a ciudades donde todas las personas tenemos un lugar para circular, para disfrutar, para movernos, para socializar.

No son aspiraciones caprichosas. Responden a necesidades y desafíos actuales, concretos y reales.

- Las poblaciones de las ciudades modernas sufren de niveles preocupantes de obesidad y males de salud relacionados. También, padecen de estrés crónico, que se exagera con situaciones como las congestiones viales, el excesivo ruido y con la falta de actividad física.
- Las calles son lugares de alta siniestralidad: día a día hay cientos de personas que mueren o sufren lesiones en accidentes de tránsito.
- La contaminación es uno de los riesgos de mortalidad más importantes según la Organización Mundial de la Salud (OMS): las personas mueren prematuramente por la mala calidad del aire.
- Además, las poblaciones están envejeciendo rápidamente y las familias son cada vez menos numerosas pero más desarticuladas: las personas están cada vez más solas y la soledad es un predictor de una gran cantidad de males de salud física, mental y emocional.



“ Terminamos el decenio de la seguridad vial que arrancó en 2010, y por más campañas y por más esfuerzos, es evidente que la forma en la que está construida la carretera pone en riesgo [a las personas] porque no hay espacio para el peatón, no hay espacio para el ciclista, para otro medio de movilidad no motorizada, o para una persona con discapacidad. Diez años de grandes presupuestos y no hemos logrado ver un cambio [...] porque no quisimos entender que [el problema] es la forma en la que la estructura vial está construida y la forma en la que la ciudad está armada ”.

— **Marcela Guerrero**,
En calidad de Presidenta Ejecutiva del IFAM.

“ La verdad es que en nuestras ciudades el peatón es el que está sacrificando siempre todo. [...] La solución jamás puede ser que pasen más carros por las vías. Estamos super contaminados y ya la infraestructura no da abasto, tienen que haber otras soluciones que no sean el vehículo. ”.

— **Sergio Trujillo**, coordinador de la Policía de Tránsito Municipal, Municipalidad de Belén.

“ Es decir, el ambiente es inseguro totalmente para una persona con discapacidad, para una persona mayor. ¡y para cualquier ciudadano incluso! ”.

— **Julia María Pampillo**, vecina de Desamparados.

NUESTRAS CALLES EN CIFRAS

Entre 2009 y 2018, la flota vehicular ha crecido de forma exponencial:

Total: **5,96% anual**, **68,3%** en todo el período

MOTOCICLETAS:

9,22 % anual,

121,2%

en todo el período.

AUTOMOTORES PRIVADOS:

5,47 % anual,

61,4%

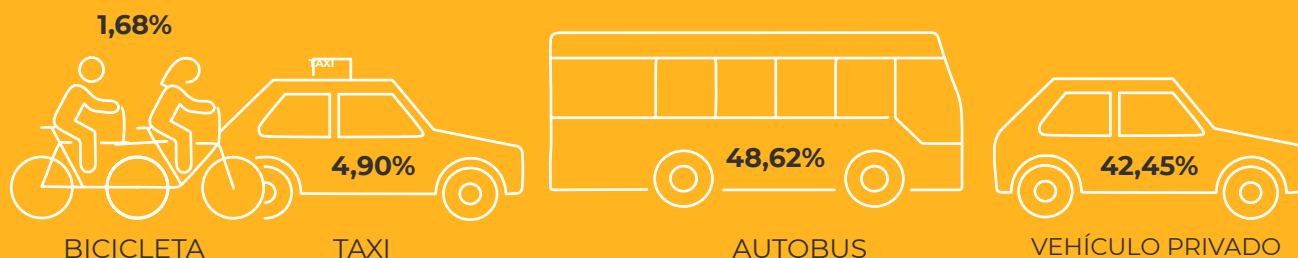
en todo el período.



Las externalidades negativas del actual modelo de transporte y movilidad (sinistros, congestión, calidad del aire, ruido, emisiones de gases de efecto invernadero) le cuestan al país

¢ 3.146 millones anuales

Medio más utilizado para transportarse:



El sector transporte es responsable del **44 % de las emisiones de CO₂** del país.



Con **231** vehículos por cada **1000** habitantes

Costa Rica ocupa en América Latina el tercer lugar en cantidad de vehículos per cápita.

En 2019, hubo 19.605 víctimas de accidentes de tránsito.

El 21,7% de los fallecidos en sitio fueron ciclistas (7,5%) y peatones (14,2%).





500%

En la GAM, se han detectado niveles de ruido que **quintuplican** el límite apto para la comunicación humana.

LA GAM EN CIFRAS

- En los cuatro distritos centrales del cantón de San José (Carmen, Merced, Hospital y Catedral), los automóviles privados ocupan un 61 % del espacio de la calzada, pero si se le suman taxis y motocicletas, el transporte individual motorizado ocupa el **85 %** de esta.
- El **93%** de las vías pertenecientes a la Red de Alta Capacidad de la GAM están altamente congestionadas.
- 28 distritos de la GAM tienen alto congestionamiento y producen **41 %** de todos los embotellamientos del país.

Fuentes: Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) (2017), Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) (10 de enero de 2018), Contraloría General de la República (CGR 2018), Programa Estado Nación (2018) y Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) (2019).



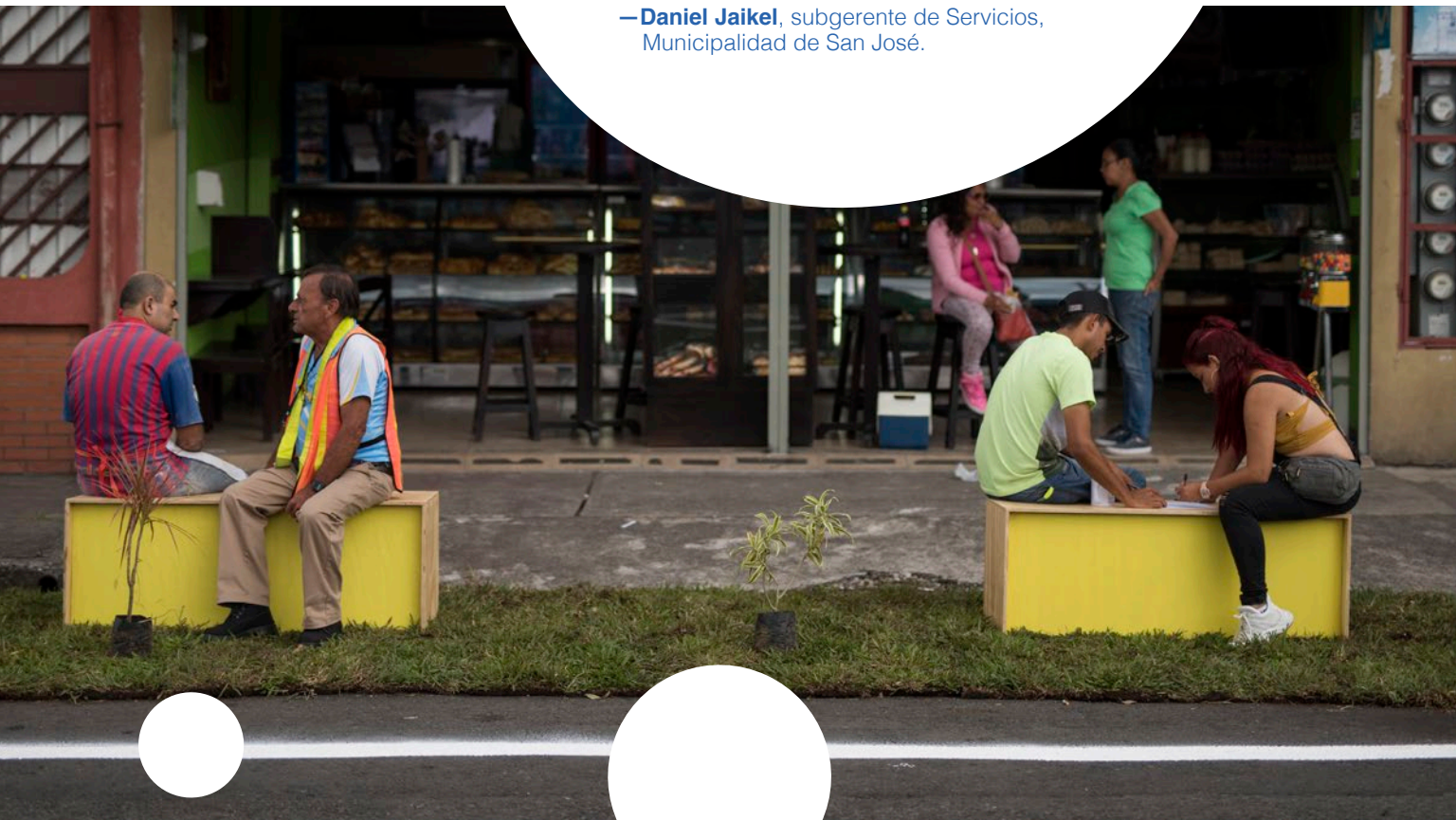
3.

MOVIÉNDONOS HACIA **CIUDADES AMABLES** A TRAVÉS DE CALLES COMPLETAS



“ En el momento en donde yo pueda **caminar** por mi ciudad, pasar en frente de los comercios, tomarme un café... **sentir** que esta es la ciudad en la que habito, vamos a tener una mejor articulación y por ende un **mejor vivir.**”

—**Daniel Jaikel**, subgerente de Servicios,
Municipalidad de San José.





Cuando las calles dejan de ser simples zonas de paso para que los vehículos motorizados se desplacen lo más rápido posible y, en su lugar, se convierten en espacios para el tránsito y el encuentro de todo tipo de personas usuarias, se va creando lo que llamamos una ciudad amable (Gehl, 2014).

Una ciudad amable es aquella en donde todas las personas, desde niñas y niños hasta adultos mayores, personas con discapacidad, mujeres o personas LGBTQI, se sienten bienvenidas. Una ciudad donde todas las personas están seguras y contentas sin importar su medio de movilización, si andan en carro, en bus, en bici o a pie, o su condición, si llevan un coche, si utilizan silla de ruedas o si son no videntes.

En una ciudad amable, donde las calles son completas, se crea un círculo virtuoso en que el tránsito vehicular disminuye, porque: ¿para qué andar en carro si hay muchas otras opciones seguras, agradables y eficientes de utilizar las vías?

Cuando eso ocurre, se reduce la contaminación ambiental, la congestión vial, el ruido y los accidentes de tránsito. Con esto, el estrés de la población baja, su salud mejora y se propician las relaciones sociales. En resumen, ¡la gente es más feliz!

Finalmente, es evidente, como se ha demostrado en otros países, que en una ciudad amable, donde dan ganas de quedarse, compartir y hasta caminar más de lo estrictamente necesario, la economía mejora a través de un mayor dinamismo en los comercios locales y la plusvalía inmobiliaria.

El concepto de calle completa nos da un nuevo entendimiento de qué es y para qué sirve una calle.

TRANSITAR CONECTAR UNIR
IR-PARA-ALLÁ-Y-PARA-ACÁ
HACER-MANDADOS
COMPRAR-O-SOLO-VENTANEAR
CONOCER *CURIOSEAR*
ENCONTRARSE-CON-FULANITO
TOPARSE-A-SULTANITA CALLEJEAR PASEAR
REFRESCAR-LA-VISTA
SALIR-A-VENTEARSE
MOVERSE ANDAR-Y-DESANDAR
ASOLEARSE MOVER-ESAS-PIERNAS
IR-A-DAR-UNA-VUELTA







LO QUE SUCEDE CUANDO SE PRIORIZA A LOS PEATONES

20 % MENOS DE RIESGO
DE MORTALIDAD:

caminar regularmente reduce el riesgo de padecer de diabetes tipo 2, enfermedades coronarias, derrames y causas generales de mortalidad.

33 % MÁS DE MEJORA
EN LA SALUD MENTAL:

quienes caminan más de 8,6 minutos diarios incrementan en un 33 % su probabilidad de reportar mejor salud mental.

65 % MÁS EN COMPRAS
EN COMERCIOS:

los peatones gastan un 65% más en comercios locales que las personas que conducen vehículo.

Fuente: Arup (2016).



INSPIRÁNDONOS EN OTRAS REALIDADES:

- MENOS

MENOS 3.8 M TON DE EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO:

estimación hecha en Canadá con solo eliminar un día de manejo a la semana.

MENOS 49 % EN VACANTES COMERCIALES:

expandir la zona peatonal en Manhattan Union Square North redujo las vacantes comerciales en un 49%.

MENOS 74 % EN CRIMINALIDAD:

desde que 2,6 millas de calles en Kansas City se convirtieron en vías peatonales durante los fines de semana, la criminalidad bajó en un 74 %.

+ MÁS

MÁS 1 millón DE CICLISTAS Y TRANSEÚNTES:

en Bogotá todos los domingos de 7 am a 2 pm se restringe el tránsito vehicular para habilitar alrededor de 120 kilómetros de ciclovías y espacios para el encuentro. Más de un millón de habitantes lo utilizan cada domingo.

MÁS 335 % DE AUMENTO EN TURISMO URBANO:

Barcelona logró incrementar su visitación turística en un 335 % gracias a sus intervenciones en los espacios públicos.

MÁS 6 JARDINES TERAPÉUTICOS:

desde 2016 Singapur ha abierto seis jardines urbanos dentro de los parques públicos llamados “jardines terapéuticos”, diseñados bajo principios derivados de evidencias científicas para la promoción de la salud mental y emocional. En ellos las personas pueden realizar actividades como la jardinería, recolección de plantas medicinales o simplemente relajarse y disfrutar del verdor y la paz.

Fuentes: Arup (2016), Gehl (2014) y National Parks [Singapore].

4^o

¿CÓMO SE CONSIGUE
UNA CIUDAD AMABLE?

¡DISEÑÁNDOLA!



“ Todo esfuerzo en movilidad y transporte debe enfocarse en poder consolidar **ciudades inclusivas**, accesibles y sostenibles. Ciudades que generen condiciones para que todos sus habitantes puedan acceder a oportunidades y potenciar sus habilidades e intereses en armonía con el medio ambiente ”

—Claudia Dobles Camargo, Primera Dama de la República de Costa Rica, 2018-2022.



“ Si planificamos ciudades para carros y tráfico, tendremos carros y tráfico.
Si planificamos para personas y espacios, tendremos personas y espacios ”

Fred Kent, citado en Arup (2016).

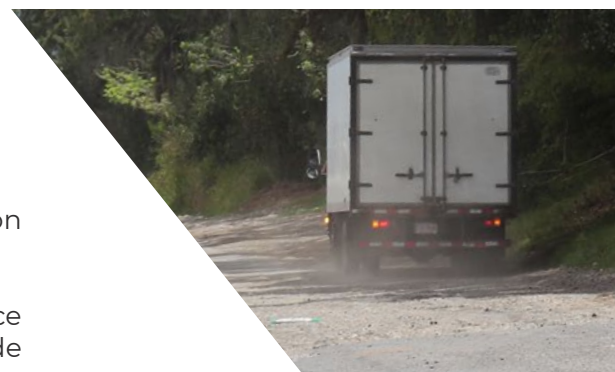


“Tenemos que avanzar hacia un uso más de las vías... peatonalmente. Que la ciudadanía se acostumbre a tener más uso de esos espacios.”

—Rafael Rodríguez, empresario local, San José.

Nuestras calles y las ciudades que las albergan no son como son por obra de la casualidad.

Una calle completa debe diseñarse de manera que se garantice un uso equitativo para todas las personas usuarias de las vías de acuerdo con la **pirámide invertida de la movilidad**.



¿POR QUÉ EN ESTE ORDEN DE PRIORIDAD?



1. PEATONES

Todas las personas, sin distinción de edad, capacidad o condición socioeconómica, son peatones en algún momento de su trayecto. Es la forma más ágil, ecológica, saludable y económica de moverse.



2. BICICLETAS

No contaminan, no hacen ruido, ocupan poco espacio y aportan múltiples ventajas a las personas que las utilizan, tales como mayor salud física y mental.



3. TRANSPORTE PÚBLICO

Es la modalidad de transporte motorizado que brinda solución de desplazamiento a un mayor número de personas a la vez, ocupando un lugar reducido de la red vial (en comparación con si todas esas personas utilizaran un vehículo propio).



4. TRANSPORTE DE CARGA

Es fundamental para el dinamismo económico de las ciudades.



5. VEHÍCULO AUTOMOTOR PRIVADO

Transporta a un número reducido de personas en relación con la ocupación de espacio en la red vial y la cantidad de externalidades negativas que genera para toda la sociedad y el medio ambiente.

3 PROVINCIAS

5 CANTONES

EXTENSION TOTAL:
11,85KM



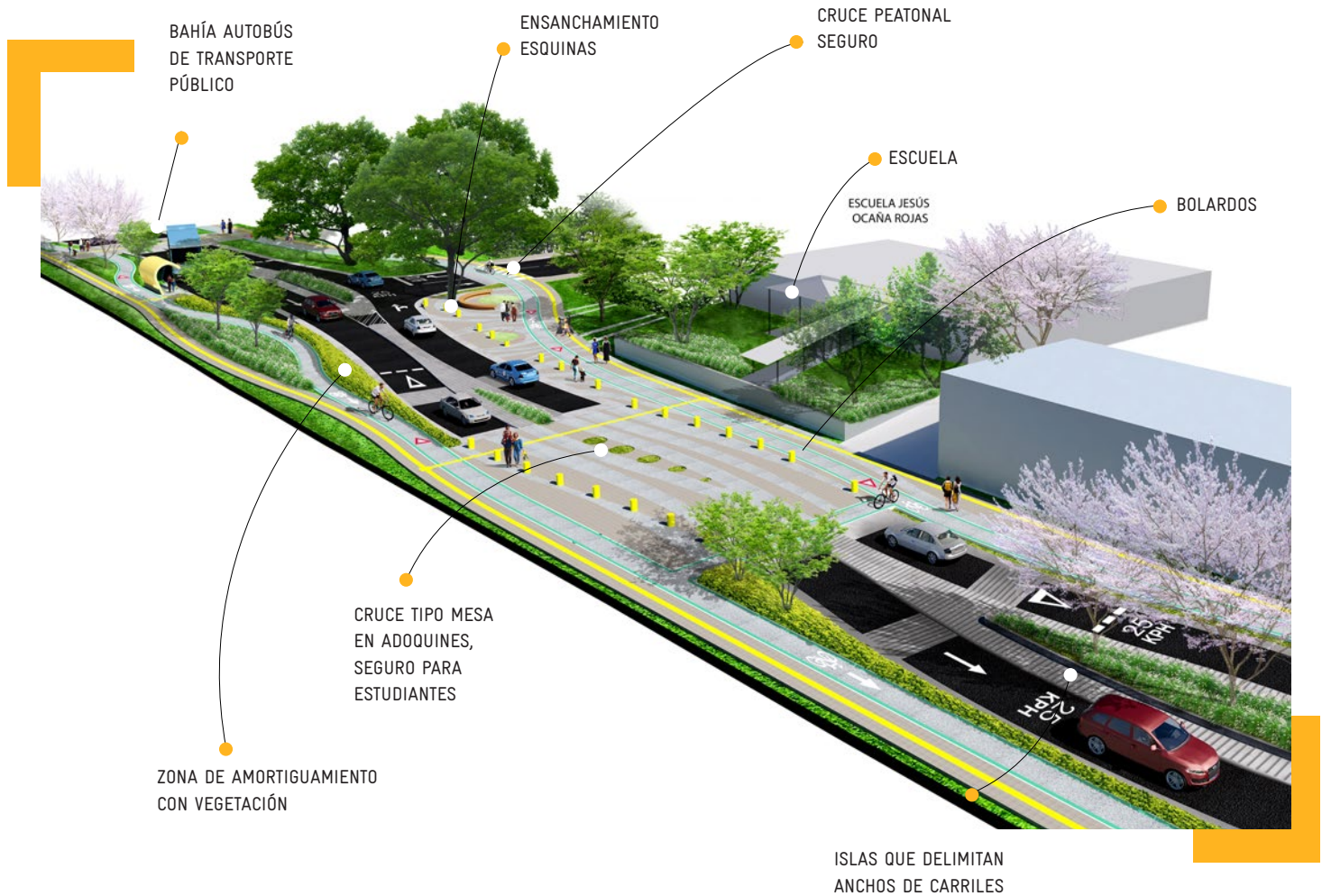
CALLES COMPLETAS DISEÑADAS POR MITRANSPORTE, PROGRAMA DE RED VIAL CANTONAL II Y MUNICIPALIDADES



TRABAJO EN
EQUIPO

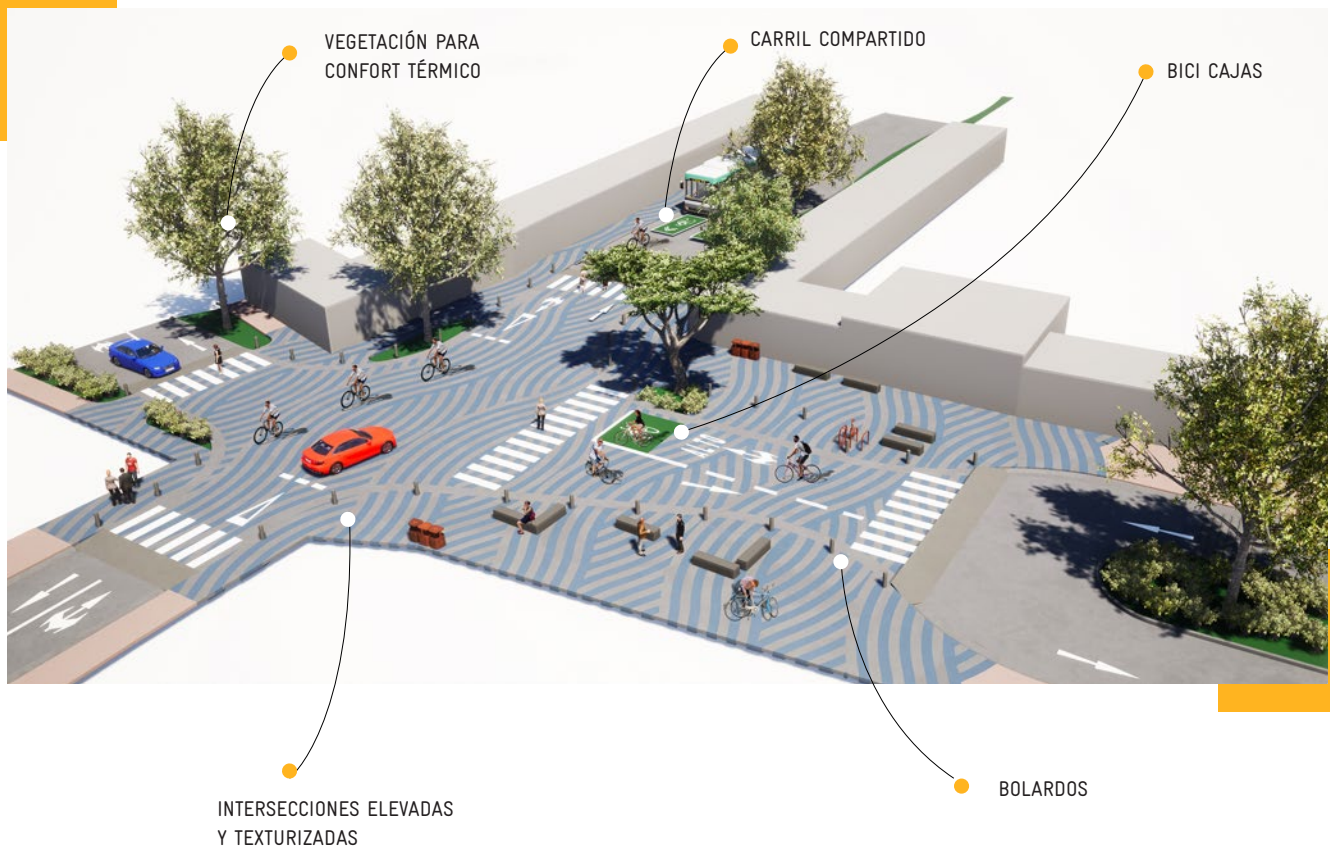
COYOL

Cantón	Extensión	Perfil
Alajuela	3.5 km	• Perfil periurbano • Uso de suelo mixto, predominantemente residencial • Conecta Alajuela centro con Ruta Nacional 1 y Zona Franca Coyoil • Escuela Jesús Ocaña se ubica frente al trayecto intervenido



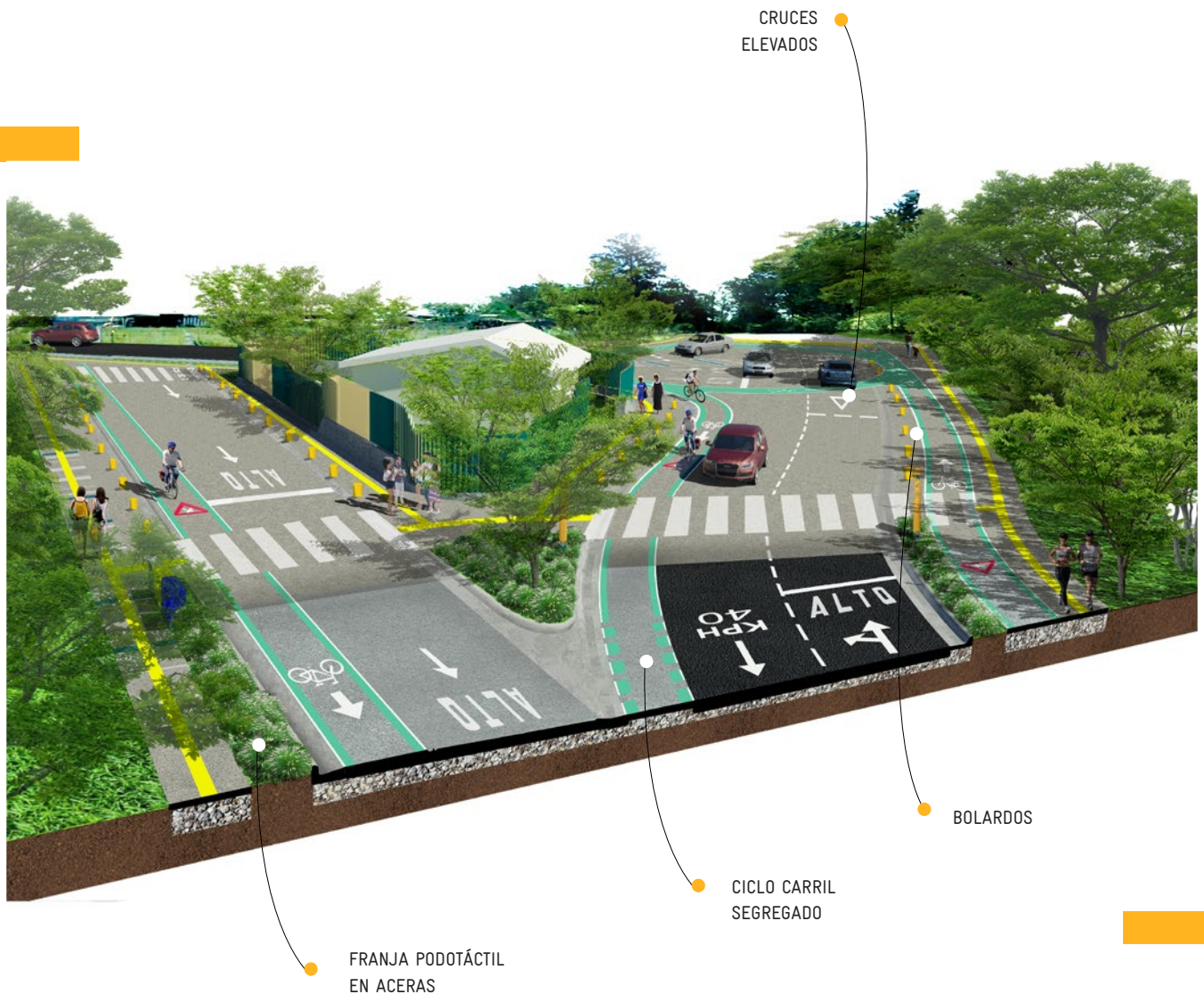
PUNTARENAS

Cantón	Extensión	Perfil
Puntarenas	1.7 km	• Uso de suelo mixto • Carácter barrial con comercio de conveniencia • Alto tráfico de ciclismo urbano de todas las edades • Solución de manejo de aguas es urgente • Conexión con rutas nacionales 23 y 17



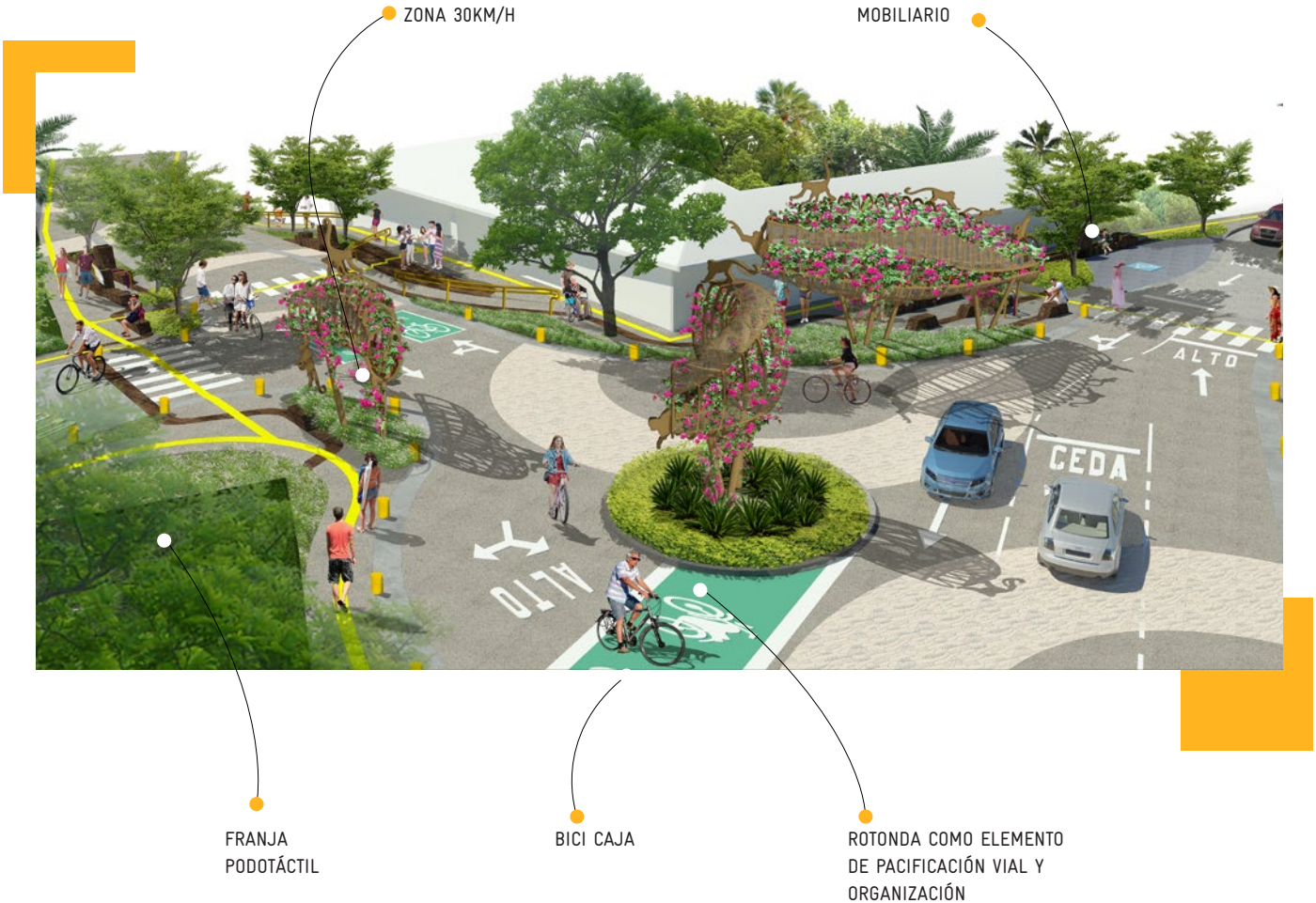
LA LIMA

Cantón	Extensión	Perfil
Cartago	2.8 km	• Articulación con Interamericana • Zona Industrial La Lima • Ciclismo deportivo los fines de semana



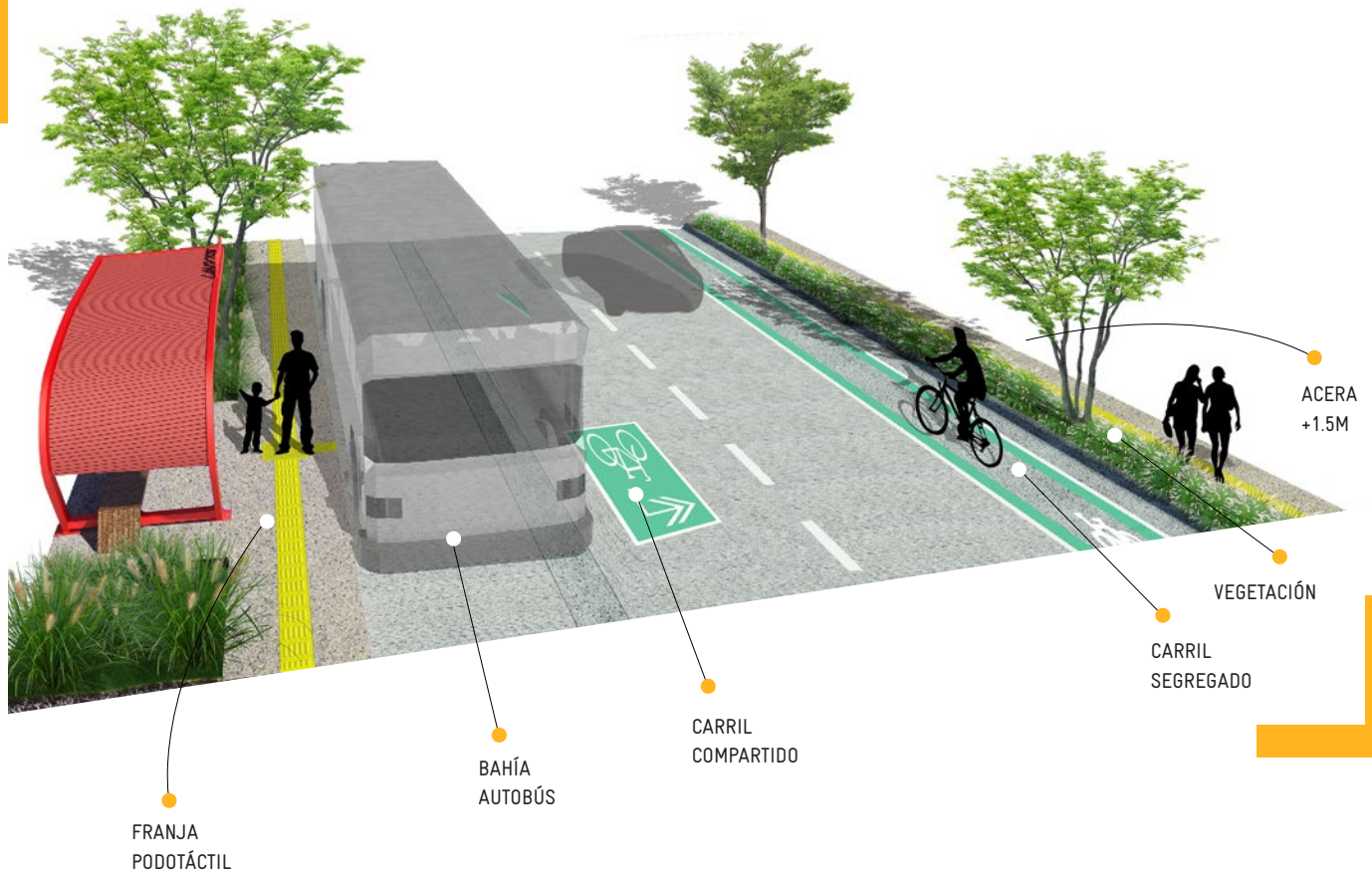
SANTA TERESA

Cantón	Extensión	Perfil
Cóbano	1,1 km	Articulación con Turístico-costero, comercial y recreativo Puntos de conectividad biológica identificados.



TAMARINDO LANGOSTA

Cantón	Extensión	Perfil
Santa Cruz	2.75 km	Uso de suelo mixto Turístico – costero Comunidad organizada con participación del sector turístico e inmobiliario Puntos de conectividad biológica identificados.



5. ¿QUÉ **NECESITAMOS CAMBIAR** PARA QUE NUESTRAS CIUDADES SEAN MÁS AMABLES?

**CA
LLES
COM
PLE
TAS**

CIUDADES
AMABLES

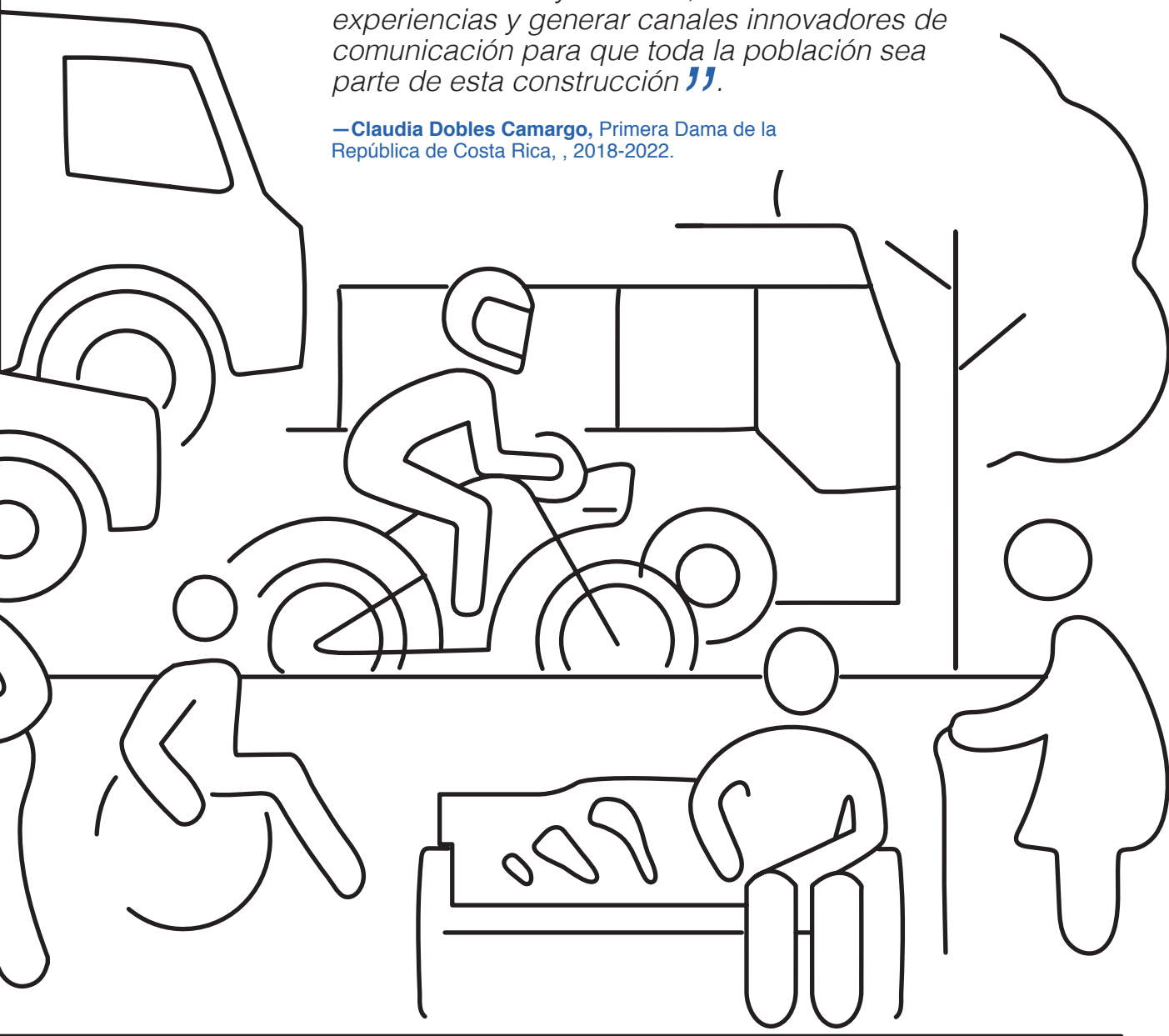


“Adoptar una política que aliente a la gente a caminar y a andar en bicicleta de forma regular suena como un objetivo obvio dentro del trazado de una nueva área urbana, pero para que esta iniciativa tenga éxito se requiere de pensamientos innovadores y de nuevos procesos de pensamiento. Después de todo, los planificadores urbanos se han acostumbrado, a lo largo de las décadas, a trabajar exclusivamente para el tránsito automotor”.

Jan Gehl (2014).

“ Para poder transformar nuestras ciudades, debemos **trabajar en conjunto** desde todos los niveles y sectores, debemos diseñar experiencias y generar canales innovadores de comunicación para que toda la población sea parte de esta construcción ”.

—Claudia Dobles Camargo, Primera Dama de la República de Costa Rica, , 2018-2022.



El punto de partida es repensar el sistema de transporte y movilidad y apostar por un sistema a *escala humana*. Para ello, se deben propiciar cambios a gran escala en tres grandes áreas: en la cultura, en la normativa y en el espacio construido.

CAMBIOS EN LA CULTURA

- Promover la caminata o el uso de la bicicleta como actividades atractivas y propias de una identidad.
- Desarrollar mayor sensibilidad entre quienes conducen vehículos automotores para alcanzar una cultura de respeto y seguridad para todos.
- Ser estrictos en el control del cumplimiento de medidas que indican las normativas.

CAMBIOS EN LA NORMATIVA

- Realizar procesos participativos de elaboración o reformas de leyes, instrumentos de planificación municipal y regional, reglamentos y normas técnicas, para que la institucionalidad cuente con los instrumentos legales y técnicos que le permitan fundamentar la promoción de los cambios que nuestras ciudades necesitan.

CAMBIOS EN EL ESPACIO CONSTRUIDO

- Reducir la velocidad permitida y pacificar las vías.
- Intervenir la calle de modo que los vehículos automotores y otras personas usuarias, como ciclistas y transporte público en carriles exclusivos, compartan la red vial de forma equitativa y de acuerdo con su eficiencia pasajero/espacio.
- Jerarquizar las vías según modos de transporte priorizados y velocidades permitidas.
- Diseñar desde la perspectiva de las personas usuarias más vulnerables; es decir, repensar las aceras, cruces de calle, ciclovías y señalización, así como dotar de mayor iluminación, mejorar paradas e, incluso, reubicarlas si están en lugares solitarios. También, puede requerir la colocación de cámaras y otros dispositivos de seguridad, especialmente para proteger y acompañar a las personas con más vulnerabilidad al acoso y agresiones callejeras, como mujeres y personas LGBTQI.
- Ofrecer opciones concretas a las personas usuarias, esto es habilitar bicicletas de alquiler, espacios para parquear las bicicletas de forma segura, comercios con fachadas abiertas, ocupaciones periódicas del espacio público con eventos culturales.

“ Si la *municipalidad* viene con un proyecto sola, no se va a defender de la misma manera como sí *se va a defender por la misma comunidad* donde ella ya aportó, aprovechó, se concientizó. Eso lleva un valor agregado muy importante, no hay que convencer a la comunidad de algo que se va a implementar, sino que la comunidad se convierte en defensora del proyecto y es la que va a luchar *para que ese proyecto sea protegido*, sea cuidado y sea embellecido y se sienta orgullosa de tener algo diferente.”

—Gilberth Jiménez, alcalde de Desamparados.





6. EL PROYECTO **MiTRANSPORTE** Y SU ESTRATEGIA DE MOVILIDAD ACTIVA

El Proyecto MiTransporte, implementado por la Cooperación alemana para el desarrollo-GIZ-, por encargo del Ministerio Federal Alemán de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza y Seguridad Nuclear -BMU-, está contribuyendo, de manera coordinada con instituciones, emprendimientos y municipalidades, a los esfuerzos del país hacia modelos de movilidad urbana más incluyentes, seguros y coherentes con la aspiración de descarbonizar Costa Rica.

Con su Estrategia de Movilidad Activa, el proyecto apoya y promueve acciones que buscan generar las condiciones habilitantes para que el país adopte el concepto de calle completa, a partir de los tres grandes tipos de cambio mencionado líneas atrás: en la cultura, en la normativa, y en la red vial y el espacio construido.



CAMBIOS EN LA CULTURA

El proyecto MiTransporte ha realizado acciones de promoción como giras de estudio internacionales y talleres de capacitación con expertos técnicos para la institucionalidad pública y campañas masivas de promoción de la movilidad activa. Por ejemplo, la campaña BICIONARIOS para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, entre otras.

Estas acciones han contribuido a generar cambios significativos en la visión de ciudad y movilidad de muchos actores clave del sector transporte y movilidad del país.

*“ Cuando se me dice que voy a ir a Colombia a unas charlas que van a dar sobre el tema de movilidad, me quedé sorprendido porque la verdad es que la Policía de Tránsito no se involucra mucho en estos temas. Le llega la ejecución o la normativa y procedemos conforme a la legislación. [...] **Ha sido un cambio de paradigma,** porque uno como policía está más a favor del vehículo [...] y la verdad es que me empapé del tema y “compré” la idea y vine aquí con la idea de conseguir más apoyo. .”*

—Sergio Trujillo, Coordinador de la Policía de Tránsito Municipal, Municipalidad de Belén.

Estos cambios se van materializando en resultados concretos, como la creación de la Red Intercantonal de Movilidad Activa (RIMA), una mesa de trabajo técnico creada a partir del interés de las propias municipalidades de articular acciones en el tema de la movilidad activa y que cuenta con el apoyo de la GIZ a partir del proyecto MiTransporte.

Actualmente, está conformada por las municipalidades de Mora, Santa Ana, Escazú, Belén, San José, Desamparados, Goicoechea, Montes de Oca, Curridabat, La Unión y Paraíso. A estas se han unido personal técnico del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS), del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU) y del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI).

Su objetivo es crear espacios para el intercambio de experiencias y lecciones aprendidas en las iniciativas que procuren mejorar las condiciones para el ciclismo urbano y la caminabilidad en términos de infraestructura, servicios, participación ciudadana, normativa y operación.



“ El trabajo en equipo interinstitucional pero también *interdisciplinario* es muy enriquecedor. Hay mucha comodidad, respeto, de verdad se generan alianzas. El hecho de poder compartir experiencias, documentos, iniciativas: es algo que queda a pesar de que termina el proyecto. Hay una permanencia.

Crear la RIMA nos dio el espacio para conocernos y vincularnos entre todos y saber que todos tenemos ese interés común de mejorar las ciudades. ”

— **Patricia Salas, arquitecta**, Sección Gestión de Proyectos,
Municipalidad de San José.

CAMBIOS EN LA NORMATIVA

MITransporte se sumó a los esfuerzos de numerosos actores locales para la construcción participativa de la normativa presentada a continuación.

Ámbito legal

- **Reglamento N.º 42111-MOPT-H- MEP 09/12/2019 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística N.º 9660 del 24/02/2019**

Tiene como objeto promover, regular y garantizar mejores condiciones infraestructurales y de seguridad para la movilidad ciclista, a saber, el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación.

El Reglamento fue elaborado a través de un proceso de diálogo interinstitucional e intersectorial, en el cual participaron actores institucionales y de la sociedad civil.

“ La intención era contar con una herramienta con solidez técnica pero que también concentrara la visión de los que van en bicicleta todos los días. [...] Decidimos innovar para crear este proceso de comunicación entre actores y entendernos y alimentarnos desde cada una de las perspectivas. [Este proceso] deja un precedente de una metodología que se puede adaptar a otros procesos y otros reglamentos. La suma de actores fortalece los instrumentos que generamos y esa mezcla de visiones lo enriquece todo. ”

— **Gloriana Jiménez**, asesora, MOPT.





- **Ley de Movilidad Peatonal 9976**

Tiene como objeto establecer las bases del marco jurídico que regula las aceras y las vías peatonales, de conformidad con el sistema de transporte y espacios públicos, priorizando la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, a través del fortalecimiento de la autonomía municipal consagrado en el artículo 169 constitucional.

“ Para la creación del Proyecto de Ley de Movilidad Peatonal fueron 5 meses de trabajo, tomando insumos de tantos actores como la Asociación Nacional de Alcaldías e Intendencias, el Centro para la Sostenibilidad Urbana, la Unión de Gobiernos Locales, el Consejo Nacional de las Personas con Discapacidad. Y como fue totalmente *participativo y justificado desde muchos ámbitos: económico, ambiental, derechos humanos*, pues se sumaron otras fracciones legislativas. MiTransporte nos apoyó facilitando las sesiones con esta metodología participativa y con asesoría legal. Yo pienso que pronto será ley de la república.”

—**Rafael Sánchez**, asesor legislativo, despacho de la Diputada Paola Valladares.

Ámbito técnico

- Norma Nacional PN INTE W42:2019 Requisitos de infraestructura ciclista (publicada por INTECO).
- Norma Nacional PN INTE W58:2019 Estacionamientos para bicicletas (biciparqueos). Requisitos (publicada por INTECO).
- Norma Nacional PN INTE W85:2020 Infraestructura para movilidad peatonal. Requisitos para el diseño de aceras (publicada por INTECO).
- Serie Movilidad Sostenible PRVC MOPT BID: compuesta por 1. Calles completas. Herramientas para equipos municipales. 2. Inspecciones de Seguridad Vial 3. Personas Usuarías Viales 4. Movilidad para estudiantes y 5. Prácticas de mejoras socioambientales para la gestión de proyectos viales cantonales.

CAMBIOS EN EL ESPACIO CONSTRUIDO

Acciones de urbanismo táctico

MITransporte también ha apoyado a gobiernos locales en la realización de acciones de urbanismo táctico: intervenciones temporales -con elementos de mobiliario urbano removible y pintura lavable- que permiten experimentar los efectos de realizar cambios en la infraestructura vial y convertir temporalmente calles “carrocentristas” en calles completas.

Trece municipalidades concursaron por el apoyo, de las cuales fueron seleccionadas Belén, Desamparados y San José.

“*Nos hicieron hacer como un experimento de cómo nos sentíamos. Tal vez yo pasando a pie, como estoy bien, nunca me habría dado cuenta de cómo es manejar una silla de ruedas por una acera que no tiene las facilidades. Fue muy enriquecedor, porque [la municipalidad] se dio cuenta de cosas que desde la oficina no se habrían dado cuenta.*”

—**Silvia Caligara**, comerciante, Belén.

“*Al llegar aquí el ambiente es otro. Es muy gratificante. Llena de alegría ¿verdad? Porque hay mucha vida aquí en el espacio. Es increíble como unas pequeñas mejoras cambian totalmente la percepción del ambiente.*”

—**Julia María Pampillo**, vecina de Desamparados.

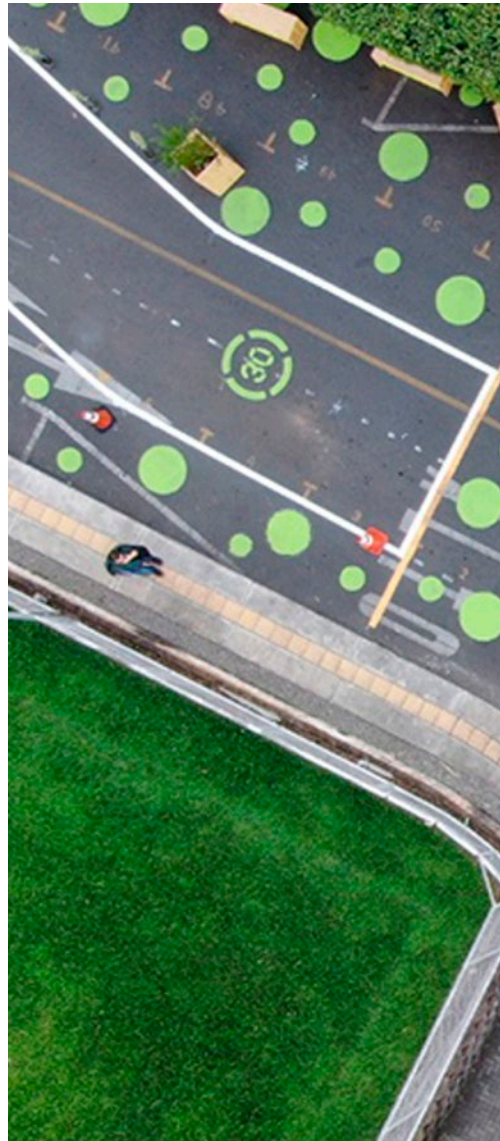




“ Nosotros ya tenemos pensado dónde hacer otras intervenciones de urbanismo táctico. Con la experiencia previa de cómo hacer una propuesta, **vamos a poder hacerlo con mucha más seguridad** y certeza en la parte logística y de recursos e implementos. Al querer replicar, nos va a ser mucho más fácil decir: queremos hacer algo de urbanismo táctico. ¿Y eso qué es? Ahhh vea, es algo como esto ”.

—Patricia Salas, arquitecta, Sección Gestión de Proyectos de la Municipalidad de San José.









Construyendo un catálogo de cinco calles completas

En 2020, el Proyecto MiTransporte se alió con el equipo del brazo consultor de la GIZ (International services) y con el MOPT, a cargo de implementar el Programa Red Vial Cantonal II (PRVC-II) en el marco del Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión. Este convenio fue suscrito entre Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo en 2009 para invertir en las vías cantonales de todo el país.

Se eligieron cinco proyectos, para los cuales MiTransporte aportó el diseño de los planos desde un enfoque de calle completa, en El Coyo, Alajuela; La Lima, Cartago; Barrio Juanito Mora, Puntarenas; Santa Teresa de Cóbano, Puntarenas y Tamarindo-Langosta, Guanacaste.

Con estos cinco proyectos se genera una primera experiencia, lecciones aprendidas, documentación de consulta que va a ser muy informativa y enriquecedora para los gobiernos locales.

En el diseño de dichos planos se ha buscado que estas calles integren de forma armónica elementos del medio ambiente, que eleven el ornato de estos espacios que son para el disfrute de toda la ciudadanía, al tiempo que incluyen las consideraciones para la movilidad activa segura y accesible.

“ Hay una necesidad de decir ‘*es posible*’. Que todo esto que estamos poniendo en el papel, todo esto que estamos diciendo a través de una norma técnica, no es solo que está en nuestra mente, en un estado idealista, casi una utopía, sino que *es viable*. ”

— **Ángelo Monge**, ingeniero civil, coordinador Región Pacífico Norte. GIZ/PRVC-II.

“ Será un *proyecto pionero* y un buen modelo para seguir trabajando en esa línea, ir cambiando el “chip” a que pensemos en algo más que solo colocar carpeta para carros. Como ingenieros a veces nos quedamos cortos en conceptos como “nivel de servicio” y diseñamos proyectos desde el escritorio. Debemos hacer proyectos con profesionales de otras ciencias como la antropología, el paisajismo, la ecología, pero sobre todo, con las comunidades, *con suficiente tiempo para escuchar y que se empoderen y recibir sus críticas y aportes*. ”

— **Carolina Vindas**, ingeniera vial, Unidad Técnica de Gestión Vial, Municipalidad de Puntarenas.

Los gobiernos locales van a empezar a hacer infraestructura de red vial cantonal con una visión distinta. [...] El tema de la movilidad no motorizada y peatonización se coloca como un ángulo que puede empujarse desde abajo. La visión más acertada e innovadora, es que empecemos a cambiarlo desde abajo, desde los cantones para la gente.

— **Marcela Guerrero**, En calidad de Presidenta Ejecutiva del IFAM.

7. DE CARA AL FUTURO

Todos los países han sido afectados por la pandemia del COVID-19 y, con esta, la vida en las ciudades ha sufrido cambios radicales que nadie podía haber previsto.

Las exigencias relativas al distanciamiento social para la prevención de contagios han hecho que algunas ciudades del mundo se replanteen los espacios públicos para que se pueda volver a invitar a la gente a salir y reactivar las economías, pero sin poner en riesgo la salud.

- **Milán, Italia:** una de las ciudades más duramente afectadas por la pandemia decidió implementar un plan experimental de transformación temporal de 35 km de calles con acciones como: ensanchamiento de aceras, habilitación de ciclovías, reducción de velocidad (pacificación vial) y zonas de prioridad para peatones y ciclistas.
- **Bogotá, Colombia:** los 120 km de calles, que los domingos se solían convertir en ciclovías y espacios peatonales, estarán ahora libres de tráfico durante toda la semana. Además, la ciudad está habilitando 75 km adicionales de carriles para bicicletas para reducir el hacinamiento en el transporte público y mejorar la calidad del aire.
- **Ciudad de México, México:** está planificando 128 km de carriles temporales para bicis.
- **Barcelona, España:** está agregando 30.000 metros cuadrados a sus redes peatonales.
- **San José, Costa Rica:** en el marco del proyecto “Fomento y desarrollo del ciclismo urbano en Montes de Oca y Curridabat”, financiado por la Unión Europea se habilitaron 4 kilómetros adicionales de ciclovía que une los cantones de Montes de Oca y Curridabat.

Con millones de personas en cuarentena, las calles nos han ofrecido vistas tan inusuales de paz vial y la calidad del aire ha mejorado de forma tan drástica, que no es extraño que personas visionarias a cargo de la toma de decisiones urbanas estén pensando en cómo convertir esta coyuntura tan difícil para la humanidad en una oportunidad para el mejoramiento permanente de las condiciones de vida de la ciudadanía ahora y de cara al futuro.



“ Esto es como un tren. Nos tenemos que subir al tren. Vamos a ver quiénes se suben al primer [vagón] y quienes se van a subir al último, pero vamos para allá [...]. Es la respuesta para muchas situaciones viales que se desarrollan en nuestros cantones: pacificar las vías, sacar los carros de los centros urbanos, hacer más amplias las aceras, diversificar el uso de la vía para todos. ”

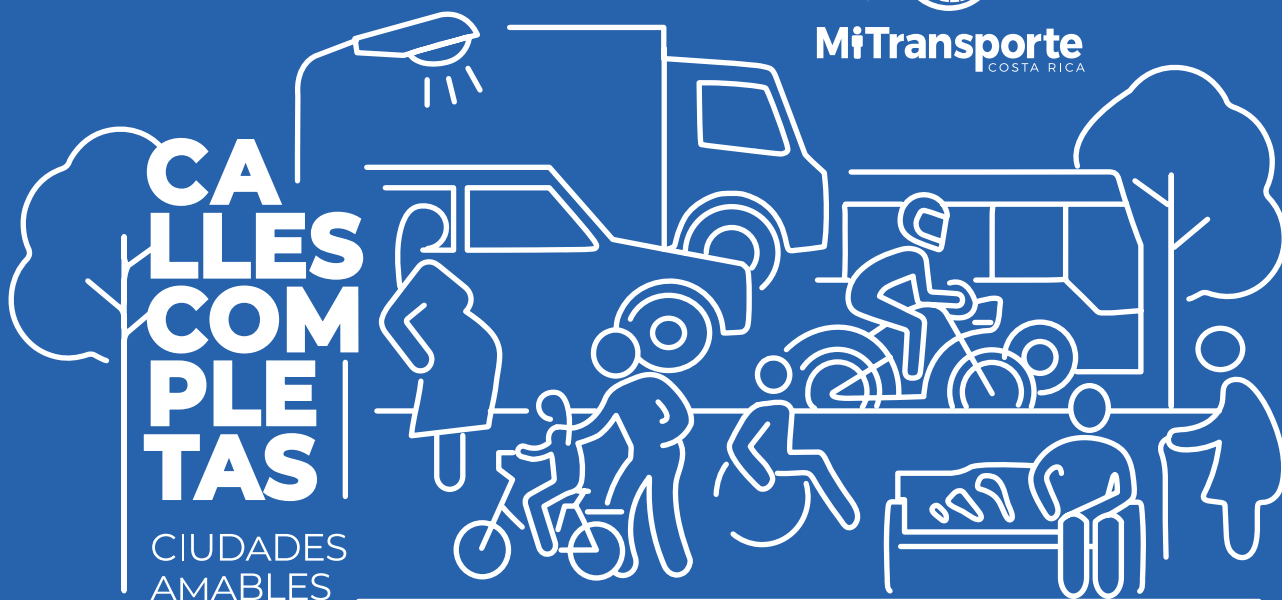
—**Sergio Trujillo**, coordinador de la Policía de Tránsito Municipal, Municipalidad de Belén.

REFERENCIAS

- Arup. (2016). *Cities Alive. Towards a walking world*. Londres. Recuperado de https://www.arup.com/-/media/arup/files/publications/c/cities-alive_towards-a-walking-world_lowres.pdf
- Caja Costarricense del Seguro Social, CCSS. (10 de enero de 2018). *Cada 12 minutos Caja atiende paciente víctima de accidente de tránsito*. Recuperado de <https://www.ccss.sa.cr/noticia?cada-12-minutos-ccss-atiende-a-un-paciente-victima-de-accidentes-de-transito>
- Consejo de Seguridad Vial, COSEVI. (2017). *Estadísticas generales*. Recuperado de <http://datosabiertos.csv.go.cr/datasets/170789/estadistica-general-costa-rica/>
- Contraloría General de la República (2018). Encuesta Nacional de Percepción de los Servicios Públicos. Módulo de Transportes. Recuperado de <https://cgrfiles.cr/gov.cr/publica/docsweb/enpsp-2018/transporte.html>
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito. Recuperado de <https://issuu.com/majesbian/docs/344953224-ciudades-para-la-gente-ja>
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House and Vintage Books.
- INTECO (2019). *Marco normativo técnico nacional de referencia relacionado al concepto de calles completas*. San José.
- ITDP. (2016). *Calles completas*. México: ITDP. Recuperado de http://decideveracruzmuniciplio.gob.mx/uploads/decidim/attachment/file/99/calles_completas.pdf
- Ministerio de Obras Públicas y Transporte, MOPT. (2019). *Anuario Estadístico del Sector Transporte e Infraestructura 2018*. Recuperado de <http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/handle/123456789/4229>
- National Parks [Singapore]. *Therapeutic Gardens*. Recuperado de <https://www.nparks.gov.sg/gardens-parks-and-nature/therapeutic-gardens>
- Organización Mundial de la Salud, OMS. (2014). *Air quality deteriorating in many of the world's cities*. Recuperado de <https://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-quality/en/>
- Organización Mundial de la Salud, OMS. (2018). *World Health Statistics. Monitoring health for the SDGs*. Recuperado de <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272596/9789241565585-eng.pdf?ua=1>
- Organización Mundial de la Salud, OMS. (2020). *Obesity and Overweight*. Recuperado de <https://www.who.int/en/news-room/fact-sheets/detail/obesity-and-overweight>
- Programa Estado Nación. (2018). *Informe Estado de la Nación*. Recuperado de <http://repositorio.conare.ac.cr:8080/rest/bitstreams/c84e35be-ebb2-4b0b-bcd4-0eb999da4cd8/retrieve>
- Smart Growth America. (2020). *What are complete streets?* Recuperado de <https://smartgrowthamerica.org/program/national-complete-streets-coalition/publications/what-are-complete-streets/>
- Taylor, M. y Laville, S. (1 de mayo de 2020). *City leaders aim to shape green recovery from coronavirus crisis*. *The Guardian*. Recuperado de <https://www.theguardian.com/environment/2020/may/01/city-leaders-aim-to-shape-green-recovery-from-coronavirus-crisis>



MiTransporte
COSTA RICA



**CA
LLES
COM
PLE
TAS**

CIUDADES
AMABLES